

505 LMS5/6

319

(1938, 1961)

A

Installations spéciales du port de Caronte.-

P.V. C.A.	12.38
port au C.A. (Avenant au traité passé en 1927 par le P.L.M.	
e sur la question	10.41

Installations spéciales du port de Caronte.-

CARONTE

=

Le projet de 2ème avenant par lequel il est proposé de modifier le traité du 26 Janvier 1927, déjà modifié lui-même par avenant du 15 Mars 1932, a, en réalité, un triple objet :

- permettre la prise en charge du contrat de 1927 et de l'avenant de 1932 par la S.N.C.F. au titre de l'art.11 du décret loi du 31 Août 1937, en aménageant - pour une période d'exploitation normale - les engagements pris, dans un sens favorable aux intérêts de la S.N.C.F.;

- régler provisoirement la situation pour le temps de la guerre;

- introduire une clause de révision éventuelle en cas de changement important survenu dans l'activité du port par rapport à la situation d'avant guerre.

Les dispositions proposées pour le temps de la guerre sont fonction de cette idée que la situation de l'activité de CARONTE au moment où l'avenant a été négocié doit être considérée comme découlant d'un cas de force majeure et que, de ce fait, rien ne doit être changé aux rapports respectifs des deux parties. Il en résulte que nous accepterions de continuer à rembourser les charges financières correspondant aux anciennes installations, soit 3.700.000 francs environ par an.

M. le Président fait remarquer que, en temps normal, la S.N.C.F., si elle assure le service du capital, reçoit une

contre partie sous la forme de ristourne sur les frais de manutention du combustible importé par elle, lorsque le capital travaille pour elle. Actuellement, par suite de la nature nouvelle des importations qui sont, non plus du charbon pour la S.N.C.F. mais des minerais, le capital travaille pour autrui. Ainsi la S.N.C.F. en assure, en fait, le service gratuit sans compensation.

I - Le Service du Contrôle des Marchés répond ce qui suit :

L'avenant proposé a été négocié aussitôt après les événements de juin 1940, à une époque où l'activité du port de CARONTE avait pratiquement cessé. L'Etablissement Maritime de CARONTE n'avait que des recettes insignifiantes et il aurait été dans l'impossibilité de faire face à ses engagements^(I) si le soutien financier de la S.N.C.F. lui avait fait défaut.

"C'est pour ces raisons qu'il avait demandé que ce soutien lui fût continué et que la S.N.C.F. n'usât pas de la faculté prévue par l'article 21 de la convention du 26 Janvier 1927 de suspendre l'exécution de ses obligations.

"On pouvait penser que cette situation ne serait que temporaire et que, dans un avenir assez proche, le trafic du port reprendrait normalement. La demande de l'Etablissement Maritime de CARONTE paraissait donc pouvoir être admise, à la condition toutefois que la renonciation de la S.N.C.F. fût limitée strictement dans ses effets à la période pendant laquelle l'activité du port serait nulle.

"Dans ce but, le projet d'avenant présenté contient une clause aux termes de laquelle, dans un délai qui expirera un an après la date de cessation légale des hostilités, les parties pourront demander, en cas de changements survenus dans la situation, un nouvel aménagement des dispositions des conventions qui les lient.

"Or depuis quelques mois, ce fait nouveau s'est produit : le trafic du port a repris et il atteint presque, actuellement

(I) Parmi ces engagements figure notamment le paiement des charges financières des emprunts obligataires (soit 2.354.469 fr. par an) dont la S.N.C.F. est la seule bénéficiaire. ~~La question de ces emprunts fera d'ailleurs l'objet de propositions nouvelles au Conseil.~~

"son importance de 1930; la S.N.C.F. a aussitôt pris contact
"avec l'Etablissement Maritime de CARONTE pour tirer les
"conséquences de cette situation, et les deux parties sont
"d'accord en principe pour faire jouer la clause de révision
"qui figure dans l'avenant; il est fait mention de cette évé-
"tualité dans le renvoi 2 de la page I de la note du Service
"du Contrôle des Marchés en date du 26 Juin 1941.

"La question s'était posée il y a quelques semaines de
"savoir si, dans ces conditions, il n'y aurait pas lieu de
"reprendre la rédaction de l'avenant proposé.

"L'Etablissement Maritime de CARONTE a fait remarquer :

"- d'une part que l'activité actuelle du port tient à des
"circonstances exceptionnelles et temporaires et qu'on ne sera
"guère fixé avant deux ou trois mois sur l'importance réelle
"et sur le caractère de continuité qu'il faut attribuer à cet
"accroissement du trafic; qu'il ne paraissait pas souhaitable
"de retarder encore de plusieurs mois la régularisation de
"l'avenant proposé qui a pour but de permettre la prise en
"charge par la S.N.C.F. des accords antérieurs et la présenta-
"tion de ces accords à la Commission des Marchés en exécution
"de l'article II du décret loi du 31 Août 1937.

"- d'autre part, que la révision que les deux parties sont
"d'accord pour faire prochainement, trouverait précisément son
"fondement contractuel dans l'article 4 de l'avenant proposé,
"alors que dans l'état actuel des conventions, la S.N.C.F. ne
"peut guère demander la suspension d'accords qu'elle n'a pas
"encore pris en charge.

"- enfin, que la révision qui pourra être faite prochainement
"pour tenir compte de la reprise de l'activité du port, ne
"pourra sans doute se traduire, en raison de l'incertitude
"qui subsiste sur la situation future, que par des mesures
"temporaires, à revoir chaque année selon l'activité du port
"et les tarifs de déchargement qu'il pourra appliquer; qu'ain-
"si, il serait difficile actuellement de prévoir et de con-
"créter dans un texte permanent toutes les mesures qui
"pourront être prises successivement selon les changements
"survenus dans la situation.

"Ces objections ne sont sans doute pas irréfutables: au
"fond, la question est de savoir s'il convient ou non de
"procéder en deux temps comme le prévoit le projet présenté
"ou s'il convient, au contraire, de rechercher d'ores et déjà
"un texte définitif qui puisse s'adapter à toutes les situa-
"tions futures. Dans ce dernier cas, la rédaction de ce texte

"sera sans doute assez délicate. Si le Conseil estimait
"cependant devoir adopter cette solution, des négociations
"seraient reprises avec l'Etablissement Maritime de CARONTE.

"Il est nécessaire de noter, pour situer exactement les
"conditions dans lesquelles se présente cette affaire, que
"l'activité du port de CARONTE a ses répercussions sur les
"recettes de la S.N.C.F.

"Les recettes de la S.N.C.F. relatives au trafic provenant
"de l'E.M.C. se sont élevées pour les 5 premiers mois de
"l'année 1941 à 8.574.000 fr. contre 8.644.000 fr. pour
"l'année 1940 tout entière, soit plus du double.

"Or il est permis de penser que, sans les installations du
"port de CARONTE, une grande partie du trafic aurait été
"dérouté sur des ports étrangers et aurait été perdu pour le
"rail français."

II - M. LE BESNERAIS résume sa manière de voir dans les
termes suivants :

"Il est certain que l'activité actuelle du port de CARONTE
"est de nature à justifier un allègement des charges de la
"S.N.C.F. Le développement de cette activité ne s'était pas
"encore manifesté au moment où le projet d'avenant a été
"discuté. Néanmoins les négociateurs de la S.N.C.F. l'avaient
"prévu et c'est pour cela qu'ils avaient fait insérer dans
"l'avenant une clause permettant la révision des dispositions
"financières au bénéfice de la S.N.C.F.

"La question qui se pose est de savoir s'il est préférable
"de n'insérer qu'une clause générale dans l'avenant et d'en-
"tamer des négociations avec l'Etablissement Maritime de
"CARONTE pour faire jouer immédiatement cette clause en
"tenant compte des circonstances du moment (étant fait obser-
"ver que l'Etablissement Maritime de CARONTE a d'ores et
"déjà donné son accord officieux sur cette application de la
"clause) ou s'il convient au contraire de rouvrir les négo-
"ciations pour modifier le projet d'avenant lui-même.

"Or il s'agit actuellement d'aménager un traité ancien
"pour en permettre la prise en charge par application de
"l'article XI du décret-loi du 31 Août 1937. D'autre part il
"est difficile de prévoir quelle sera l'évolution du trafic
"de CARONTE et il est certainement plus sage de ne pas ~~en~~

"cristalliser dès à présent les avantages que la S.N.C.F.
"entend tirer du développement de ce trafic.

"J'incline donc très nettement vers la première solution;
"si cependant le Conseil préférerait la seconde, nous entrerions
"en négociations avec l'Etablissement de CARONTE et, étant
"donnée la bonne volonté que ses dirigeants ont toujours mon-
"trée, il y a tout lieu de penser qu'une solution satisfaisan-
"te pourrait être trouvée, mais elle ne nous laisserait pas
"pour l'avenir la même liberté que le projet d'avenant
"présenté."

III - Il me semble que la solution qui consisterait à repren-
dre dès à présent les négociations avec l'Etablissement Maritime
de CARONTE, en vue de mettre sur pied un contrat tenant compte
de la situation actuelle, serait de beaucoup préférable, notam-
ment pour les raisons suivantes :

1°- Il serait pour le moins paradoxal de conclure un ave-
nant alors que les deux parties seraient d'ores et déjà d'accord
pour le dénoncer;

2°- L'un des arguments de l'Etablissement Maritime de
CARONTE en faveur de l'avenant proposé consiste à dire que
l'activité actuelle du port tient à des circonstances exception-
nelles et temporaires et qu'on ne sera guère fixé avant deux ou
trois mois sur l'importance réelle et sur le caractère de
continuité qu'il faut attribuer à l'accroissement du trafic.

Ce délai de deux ou trois mois paraît maintenant déjà
passé, et il semble que, dans les conditions actuelles, on
puisse envisager une stabilité relative de la situation.

En tout état de cause, l'avenant à conclure pourrait
comporter une disposition analogue à l'art.4 du texte aujourd'hui

proposé prévoyant que, dans un délai expirant un an ou plus après la cessation des hostilités, les parties se réservent le droit de demander la révision de leurs accords en cas de changements importants survenus par rapport à la situation qui existait au moment où l'avenant a été conclu.

3°- L'argumentation par l'E.M.C. de ce que la révision trouverait son fondement contractuel dans l'art.4 de l'avenant proposé, alors que, dans l'état actuel des conventions, la S.N.C.F. ne peut guère demander la suspension d'accords qu'elle n'a pas encore pris en charge, ne paraît pas à retenir. Car nous ne devons pas oublier que l'un des objets du présent avenant est précisément de régler l'affaire de l'art.11 du décret-loi du 31 Août 1937: or, il y a pour la S.N.C.F. trois manières d'appliquer cet article :

- ou prendre en charge la convention ancienne sans modification;
- ou ne pas la prendre en charge du tout;
- ou négocier des modifications permettant la prise en charge.

4°- Je comprends, cependant, la préoccupation de M. LE BESNERAIS - qui est aussi celle du Service du Contrôle des Marchés - de liquider maintenant au plus vite la question de la prise en charge au titre de l'art.11 du décret-loi de 1937. Nous sommes maintenant arrivés à une entente avec l'E.M.C. et il serait d'autant plus indiqué d'acter cette entente que M. OLIVIER a l'impression que l'affaire passerait sans difficultés à la Commission des Marchés.

Toutefois, au cas où cette manière de voir serait retenue, je crois qu'il conviendrait de distinguer très nettement deux choses à réaliser successivement :

1^{er} temps = abstraction faite totalement des circonstances exceptionnelles de guerre, modification, dans un sens favorable à la S.N.C.F., du contrat de 1927 et de l'avenant de 1932 en vue de leur prise en charge au titre de l'art.11 du décret-loi de 1937;

2^{ème} temps = élaboration d'un avenant spécial pour la période de guerre.

signé : CLOSSET

- ANNEXE -

- Dossier de présentation du contrat de 1927 et de l'avenant de 1932 au Conseil d'Administration et à la Commission des Marchés en exécution de l'art.11 du Décret-Loi du 31 Août 1937.

96421

RAPPORT AU CONSEIL d' ADMINISTRATION

Deuxième Avenant à la Convention du 26 Janvier 1927
passée entre la Compagnie P.L.M.
et l'Etablissement Maritime de Caronte

I. - HISTORIQUE -

La plupart des charbons consommés dans la partie sud de la Région Sud-Est sont importés par mer.

Depuis l'origine, ces importations se faisaient par Marseille dans des conditions d'ailleurs peu satisfaisantes, faute d'emplacements suffisants et d'outillage mécanique approprié.

Pendant la guerre de 1914-1918, les difficultés tant à cette situation s'accrurent au point de retenir l'attention des Pouvoirs Publics et de décider la Compagnie P.L.M. à mettre sur pied dans un port méditerranéen une installation spéciale qui lui serait réservée.

Dans cet ordre d'idées, la loi du 24 Octobre 1919 qui rattachait au port de Marseille Port-de-Bouc, ainsi que les étangs de Caronte et de Berre, et prévoyait leur aménagement pour des établissements maritimes, lui parut susceptible de conduire à une solution qu'il était impossible d'obtenir à Marseille et qu'il paraissait difficile de trouver ailleurs et elle s'associa aux études entreprises par un consortium d'entrepreneurs de travaux publics en vue de la création à Caronte d'un établissement doté de moyens puissants, à même d'assurer dans des conditions économiques le débarquement des charbons importés.

A la suite de ces études une première convention intervint entre le P.L.M. et le consortium et fut jointe par ce dernier au dossier de sa demande de concession adressée au Ministère des Travaux Publics.

Au cours de l'étude du dossier, le Ministère fit modifier à deux reprises le texte de la convention pour la mettre en harmonie avec l'ensemble de l'affaire.

.....

Un décret du 21 Avril 1921 approuvait l'installation, sur les dépendances du Domaine Public, de l'Etablissement maritime projeté ainsi que la Convention passée avec le P.L.M.

Un Cahier des charges fixait les tarifs à percevoir par l'Etablissement, toutes modifications ultérieures devant être, au préalable, homologuées par l'Administration; il admettait toutefois que des conditions spéciales fussent faites aux services publics et notamment à la Cie P.L.M.

A raison de l'intérêt que présentait pour elle le projet envisagé, cette Compagnie avait jugé bon, dès 1921, de prendre, par l'intermédiaire de son Domaine privé, une participation de 1/10 dans le capital de 5 millions de la Société anonyme en formation.

Cette participation du Domaine privé s'accrût jusqu'à donner au P.L.M. la majorité dans l'affaire, en même temps que le Domaine privé souscrivait le capital obligations.

Lorsqu'approcha l'ouverture à l'exploitation, la convention du 2 Avril 1921 fut reprise afin de tenir compte des capitaux investis et des conditions économiques du moment et le 26 janvier 1927 fut signée avec la Société dénommée "Etablissement Maritime de Caronte", qui s'était substituée au Consortium comme prévu dans les projets soumis à l'Administration, une nouvelle convention, approuvée dans son texte par décision ministérielle du 26 Juillet 1927.

Aux termes de cette convention le P.L.M. supportait les charges financières du capital d'établissement de la première étape (450 mètres de quai sur 1.100 mètres concédés) et recevait en contre-partie une part (72%) des profits annuels. Les charges financières étaient calculées au taux de 7,50% l'an.

L'ouverture de l'exploitation eut lieu en Juillet 1927.

Lorsque, par la suite, l'Etablissement Maritime de Caronte s'est vu, en présence du développement de son trafic, dans l'obligation d'allonger le quai, le P.L.M. n'a pas étendu la garantie qu'il avait accordée aux dépenses de première étape aux capitaux à investir dans les nouvelles installations parce que ces installations avaient uniquement pour but de faire face aux besoins du commerce.

En conséquence, un avenant daté du 15 Mars 1932 avec effet du 1er Janvier 1933, a substitué à la part des profits d'exploitation attribuée jusque là au P.L.M. une redevance annuelle équivalente à la part qu'il avait perçue en moyenne de 1928 à 1931 (1^{fr}12 par tonne débarquée pour son compte).

.....

En approuvant l'avenant, le 26 Février 1932, le Ministre a précisé que toutes modifications ultérieures à la convention et à l'avenant devraient être soumises à son approbation et que les variations trimestrielles des taxes prévues à l'avenant devraient être portées à sa connaissance.

II. En définitive, les accords avec l'Etablissement Maritime de Caronte peuvent se résumer de la manière suivante :

La S.N.C.F. doit payer les charges financières des premières installations, au taux de 7,50% l'an : le montant de ces charges s'est élevé à 3.727.785 Frs. pour l'année 1938.

En contre-partie, elle bénéficie :

- a) de tarifs particuliers pour ses déchargements de combustibles: ces tarifs ont représenté pour l'année 1938 par exemple, une réduction de 4.241.350 frs par rapport aux sommes qu'auraient dû payer des particuliers pour les mêmes déchargements, non compris les indemnités qu'auraient dû payer ces derniers pour obtenir une vitesse de déchargement égale à celle dont bénéficie gratuitement la S.N.C.F.
- b) d'une ristourne de 1^{fr}12 par tonne déchargée pour la S.N.C.F. (806.400^{fr} pour 1938).
- c) de la priorité d'accostage à deux postes et du droit d'utiliser l'outillage pour assurer le débarquement simultané de deux navires aux vitesses prévues, avec possibilité d'augmenter ces vitesses jusqu'à concurrence de 50% moyennant une prime d'accélération.
- d) de la libre disposition d'un parc de stockage pouvant contenir 30.000 tonnes

L'ensemble de ces avantages compense très largement les charges financières que doit supporter la S.N.C.F. : c'est ainsi que pour l'année 1938 par exemple, pour laquelle les importations de combustibles de la S.N.C.F. ont été de 720.000 tonnes, l'économie réalisée atteint, charges financières incluses, 3.134.842 Frs., soit 25% environ sur les sommes qu'elle aurait eu à payer, comme client ordinaire pour les déchargements de ses combustibles. Si les importations venaient à être ramenées à 600.000 t., il y aurait encore une économie de 2.081.135 francs.

III. - Cependant, en 1938, lors de l'examen de ces conventions en vue de leur présentation à la Commission des Marchés, en exécution des prescriptions de l'article 11 du décret-loi du 31 Août 1937, il avait paru qu'une révision de certaines de leurs dispositions serait souhaitable :

- d'une part, en effet, le taux de 7,50% l'an, prévu par l'article 2 pour la détermination des charges financières que doit rembourser la S.N.C.F. à l'Etablissement Maritime de Caronte, paraissait élevé;

.....

- d'autre part, la création de la S.N.C.F. et les possibilités d'électrification des lignes du Sud de la France pouvaient diminuer les quantités de combustibles importées par Caronte, et rendre plus lourde de ce fait l'incidence des charges financières sur une masse moins grande de combustibles;
- Enfin, la redevance allouée à la S.N.C.F. depuis 1937 en représentation de la participation antérieure de la Cie P.L.M. dans les bénéfices, n'était révisable qu'en cas de réduction des quantités manutentionnées dans le port de Caronte tant pour la S.N.C.F. que pour les tiers. Il paraissait équitable qu'en contre-partie cette redevance pût être majorée en cas d'augmentation de ces quantités.

La Commission des Marchés qui avait été saisie de cette affaire, avait demandé à son rapporteur de lui fournir des précisions complémentaires sur ces divers points. Mais il résultait d'ores et déjà de l'échange de vues qui avait eu lieu que les critiques faites pouvaient conduire la Commission à émettre un avis défavorable.

Pour prévenir cet avis, il a paru opportun de prendre contact avec E.M.C. pour apporter aux conventions en cause les aménagements souhaitables sur les divers points signalés.

En même temps, la situation créée par la guerre a posé la question de savoir si les conventions devaient continuer à être appliquées pendant la durée des hostilités ou s'il convenait d'en demander la suspension par application de l'article 21.

Les négociations engagées avec l'E.M.C. ont abouti sur ces divers points au projet d'avenant ci-joint qui règle de la manière suivante les diverses questions soulevées:

a) Taux des charges financières à rembourser par la S.N.C.F.

Ce taux est ramené à 6,50 % à compter du 1er Janvier 1940 : l'économie annuelle qui en résultera; pour la S.N.C.F. est de 100.000 francs environ.

b) Révision éventuelle des dispositions financières de la Convention:

Il est difficile de prévoir, dans les circonstances actuelles quelles seront après les hostilités les importations de combustibles réalisées par Caronte : quelque favorable qu'ait pu être jusqu'ici le régime particulier dont bénéficiait la Cie P.L.M., il pourrait y avoir intérêt pour la S.N.C.F. à en demander la modification.

L'article IV du projet stipule que dans un délai qui expirera un an après la date de cessation légale des hostilités,

.....

les parties pourront demander - en cas de changements importants survenus par rapport à la situation d'avant guerre - la révision de leurs accords. Si les parties ne peuvent s'entendre à ce sujet, le litige sera soumis à l'arbitrage de l'autorité qui a approuvé les conventions en cause, c'est-à-dire au Ministre, Secrétaire d'Etat aux Communications.

Cette disposition paraît devoir sauvegarder entièrement les intérêts de la S.N.C.F.

c) Révision de la redevance en cas d'augmentation des importations.

L'avenant du 15 Mars 1932 prévoyait que la redevance allouée à la S.N.C.F., en représentation de la participation antérieure de la Cie. P.L.M. dans les bénéfices, serait révisable dans le cas où, à la fin d'un exercice, les quantités de charbon P manutentionnés par E.M.C., tant pour la S.N.C.F. que pour les tiers, auraient été inférieures au tonnage total P' (826.897^t) manutentionné en moyenne pendant les années 1928 à 1931 prise comme base. Il était toutefois précisé que la redevance deviendrait nulle si le tonnage total manutentionné était inférieur à 600.000 T., chiffre au-dessous duquel l'exploitation est déficitaire.

Le projet d'avenant dispose qu'inversement le taux de la redevance sera révisé si le tonnage total P' manutentionné pendant un exercice devient supérieur au tonnage de base ci-dessus, augmenté de 300.000 tonnes (capacité normale des installations nouvelles).

Toutefois, la formule de variation n'est pas exactement la même dans les deux cas : il a fallu, en effet, tenir compte du fait que les importations en excédent se répartissent entre les anciennes installations qui bénéficient de la garantie d'intérêts de la S.N.C.F., et les nouvelles installations auxquelles ne s'est pas intéressée la Cie P.L.M.. Pour le calcul de la redevance l'excédent des importations est présumé se répartir au prorata des longueurs respectives des deux installations.

d) Dispositions spéciales à la guerre.

Les hostilités ont considérablement modifié les importations réalisées par le port de Caronte: depuis l'armistice les importations de combustibles pour la S.N.C.F. ont même complètement cessé; en revanche l'activité du port a repris pour les autres importations.

Il a paru que cette situation nouvelle - d'ailleurs susceptible de se modifier rapidement - devait être considérée comme découlant d'un cas de force majeure, ne devant rien changer aux rapports respectifs des deux parties.

En conséquence, d'une part, la redevance par tonne déchargée attribuée à la S.N.C.F. par application de la 2ème

.....

partie articles 2 et 3 de l'avenant du 15 Mars 1932, restera fixée à 1^{fr}12 pendant les hostilités au lieu d'être ramenée à 0^{fr}204 : l'avantage qui en résulte pour la S.N.C.F. serait de 317.627 francs pour 1939.

En contre-partie la S.N.C.F. renoncerait à demander l'application de l'article 21 de la Convention du 26 Janvier 1927, aux termes duquel, dans le cas de guerre, grève, lock-out et toutes circonstances de force majeure, les engagements de l'une et l'autre partie pourront être suspendus.

Il est à remarquer qu'en cas de suspension les parties auraient eu à se concerter sur de nouvelles dispositions pour la période considérée. Or, on ne voit guère quelles pourraient être, dans les circonstances actuelles, ces nouvelles dispositions; E.M.C. ne pourrait consentir en effet à aucune modification qui compromette l'équilibre - déjà difficile à réaliser - de la concession (1)

D'autre part, l'importance des engagements incombant à la S.N.C.F., à savoir l'obligation de rembourser les charges financières des anciennes installations soit 3.700.000 francs env. par an, doit être appréciée en tenant compte de deux faits :

- d'une part que la S.N.C.F. (caisse des retraites) propriétaire de la totalité des obligations émises par l'E.M.C. reçoit à titre d'intérêt annuel une somme de 2.354.469 francs, chiffre auquel s'ajoute une prime de remboursement qui a été de 104.073 francs en 1940.

- d'autre part, que l'E.M.C. apporte à la S.N.C.F. un trafic considérable (8.644.066^{fr} pour 1940).

Il semble donc que l'on puisse considérer l'ensemble de l'affaire comme avantageuse pour la S.N.C.F.
nettement

IV. -

PROPOSITIONS.

Il est proposé au Conseil d'Administration d'approuver le projet d'avenant qui lui est soumis, cette approbation comportant la prise en charge des conventions antérieures.

Ce projet d'avenant devra être soumis au Ministre, Secrétaire d'Etat aux Communications, avant sa présentation à la Commission des Marchés.

p/ Le Directeur du Service
des Approvisionnements, Commandes et Marchés,
COULLIE

(1) La moyenne des dividendes payés par E.M.C. depuis sa création n'a pas dépassé 3,50% : E.M.C. n'a pu constituer jusqu'ici les provisions nécessaires au renouvellement de ses installations.

RAPPORT AU CONSEIL d' ADMINISTRATION

Deuxième Avenant à la Convention du 26 Janvier 1927
passée entre la Compagnie P.L.M.
et l'Etablissement Maritime de Caronte

I. - HISTORIQUE -

La plupart des charbons consommés dans la partie sud de la Région Sud-Est sont importés par mer.

Depuis l'origine, ces importations se faisaient par Marseille dans des conditions d'ailleurs peu satisfaisantes, faute d'emplacements suffisants et d'outillage mécanique approprié.

Pendant la guerre de 1914-1918, les difficultés tant à cette situation s'accrurent au point de retenir l'attention des Pouvoirs Publics et de décider la Compagnie P.L.M. à mettre sur pied dans un port méditerranéen une installation spéciale qui lui serait réservée.

Dans cet ordre d'idées, la loi du 24 Octobre 1919 qui rattachait au port de Marseille Port-de-Bouc, ainsi que les étangs de Caronte et de Berre, et prévoyait leur aménagement pour des établissements maritimes, lui parut susceptible de conduire à une solution qu'il était impossible d'obtenir à Marseille et qu'il paraissait difficile de trouver ailleurs et elle s'associa aux études entreprises par un consortium d'entrepreneurs de travaux publics en vue de la création à Caronte d'un établissement doté de moyens puissants, à même d'assurer dans des conditions économiques le débarquement des charbons importés.

A la suite de ces études une première convention intervint entre le P.L.M. et le consortium et fut jointe par ce dernier au dossier de sa demande de concession adressée au Ministère des Travaux Publics.

Au cours de l'étude du dossier, le Ministère fit modifier à deux reprises le texte de la convention pour la mettre en harmonie avec l'ensemble de l'affaire.

.....

Un décret du 21 Avril 1921 approuvait l'installation, sur les dépendances du Domaine Public, de l'Etablissement maritime projeté ainsi que la Convention passée avec le P.L.M.

Un Cahier des charges fixait les tarifs à percevoir par l'Etablissement, toutes modifications ultérieures devant être, au préalable, homologuées par l'Administration; il admettait toutefois que des conditions spéciales fussent faites aux services publics et notamment à la Cie P.L.M.

A raison de l'intérêt que présentait pour elle le projet envisagé, cette Compagnie avait jugé bon, dès 1921, de prendre, par l'intermédiaire de son Domaine privé, une participation de 1/10 dans le capital de 5 millions de la Société anonyme en formation.

Cette participation du Domaine privé s'accrût jusqu'à donner au P.L.M. la majorité dans l'affaire, en même temps que le Domaine privé souscrivait le capital obligations.

Lorsqu'approcha l'ouverture à l'exploitation, la convention du 2 Avril 1921 fut reprise afin de tenir compte des capitaux investis et des conditions économiques du moment et le 26 janvier 1927 fut signée avec la Société dénommée "Etablissement Maritime de Caronte", qui s'était substituée au Consortium comme prévu dans les projets soumis à l'Administration, une nouvelle convention, approuvée dans son texte par décision ministérielle du 26 Juillet 1927.

Aux termes de cette convention le P.L.M. supportait les charges financières du capital d'établissement de la première étape (450 mètres de quai sur 1.100 mètres concédés) et recevait en contre-partie une part (72%) des profits annuels. Les charges financières étaient calculées au taux de 7,50% l'an.

L'ouverture de l'exploitation eut lieu en Juillet 1927.

Lorsque, par la suite, l'Etablissement Maritime de Caronte s'est vu, en présence du développement de son trafic, dans l'obligation d'allonger le quai, le P.L.M. n'a pas étendu la garantie qu'il avait accordée aux dépenses de première étape aux capitaux à investir dans les nouvelles installations parce que ces installations avaient uniquement pour but de faire face aux besoins du commerce.

En conséquence, un avenant daté du 15 Mars 1932 avec effet du 1er Janvier 1933, a substitué à la part des profits d'exploitation attribuée jusque là au P.L.M. une redevance annuelle équivalente à la part qu'il avait perçue en moyenne de 1928 à 1931 (1fr12 par tonne débarquée pour son compte).

.....

En approuvant l'avenant, le 26 Février 1932, le Ministre a précisé que toutes modifications ultérieures à la convention et à l'avenant devraient être soumises à son approbation et que les variations trimestrielles des taxes prévues à l'avenant devraient être portées à sa connaissance.

II. En définitive, les accords avec l'Etablissement Maritime de Caronte peuvent se résumer de la manière suivante :

La S.N.C.F. doit payer les charges financières des premières installations, au taux de 7,50% l'an : le montant de ces charges s'est élevé à 3.727.785 Frs. pour l'année 1938.

En contre-partie, elle bénéficie :

- a) de tarifs particuliers pour ses déchargements de combustibles: ces tarifs ont représenté pour l'année 1938 par exemple, une réduction de 4.241.350 frs par rapport aux sommes qu'auraient dû payer des particuliers pour les mêmes déchargements, non compris les indemnités qu'auraient dû payer ces derniers pour obtenir une vitesse de déchargement égale à celle dont bénéficie gratuitement la S.N.C.F.
- b) d'une ristourne de 1^{fr}12 par tonne déchargée pour la S.N.C.F. (806.400^{fr} pour 1938).
- c) de la priorité d'accostage à deux postes et du droit d'utiliser l'outillage pour assurer le débarquement simultané de deux navires aux vitesses prévues, avec possibilité d'augmenter ces vitesses jusqu'à concurrence de 50% moyennant une prime d'accélération.
- d) de la libre disposition d'un parc de stockage pouvant contenir 30.000 tonnes

L'ensemble de ces avantages compense très largement les charges financières que doit supporter la S.N.C.F. : c'est ainsi que pour l'année 1938 par exemple, pour laquelle les importations de combustibles de la S.N.C.F. ont été de 720.000 tonnes, l'économie réalisée atteint, charges financières incluses, 3.134.842 Frs., soit 25% environ sur les sommes qu'elle aurait eu à payer, comme client ordinaire pour les déchargements de ses combustibles. Si les importations venaient à être ramenées à 600.000 t., il y aurait encore une économie de 2.081.135 francs.

III. - Cependant, en 1938, lors de l'examen de ces conventions en vue de leur présentation à la Commission des Marchés, en exécution des prescriptions de l'article 11 du décret-loi du 31 Août 1937, il avait paru qu'une révision de certaines de leurs dispositions serait souhaitable :

- d'une part, en effet, le taux de 7,50% l'an, prévu par l'article 2 pour la détermination des charges financières que doit rembourser la S.N.C.F. à l'Etablissement Maritime de Caronte, paraissait élevé;
-

- d'autre part, la création de la S.N.C.F. et les possibilités d'électrification des lignes du Sud de la France pouvaient diminuer les quantités de combustibles importées par Caronte, et rendre plus lourde de ce fait l'incidence des charges financières sur une masse moins grande de combustibles;
- Enfin, la redevance allouée à la S.N.C.F. depuis 1937 en représentation de la participation antérieure de la Cie P.L.M. dans les bénéfices, n'était révisable qu'en cas de réduction des quantités manutentionnées dans le port de Caronte tant pour la S.N.C.F. que pour les tiers. Il paraissait équitable qu'en contre-partie cette redevance pût être majorée en cas d'augmentation de ces quantités.

La Commission des Marchés qui avait été saisie de cette affaire, avait demandé à son rapporteur de lui fournir des précisions complémentaires sur ces divers points. Mais il résultait d'ores et déjà de l'échange de vues qui avait eu lieu que les critiques faites pouvaient conduire la Commission à émettre un avis défavorable.

Pour prévenir cet avis, il a paru opportun de prendre contact avec E.M.C. pour apporter aux conventions en cause les aménagements souhaitables sur les divers points signalés.

En même temps, la situation créée par la guerre a posé la question de savoir si les conventions devaient continuer à être appliquées pendant la durée des hostilités ou s'il convenait d'en demander la suspension par application de l'article 21.

Les négociations engagées avec l'E.M.C. ont abouti sur ces divers points au projet d'avenant ci-joint qui règle de la manière suivante les diverses questions soulevées:

a) Taux des charges financières à rembourser par la S.N.C.F.

Ce taux est ramené à 6,50 % à compter du 1er Janvier 1940 : l'économie annuelle qui en résultera; pour la S.N.C.F. est de 100.000 francs environ.

b) Révision éventuelle des dispositions financières de la Convention:

Il est difficile de prévoir, dans les circonstances actuelles quelles seront après les hostilités les importations de combustibles réalisées par Caronte : quelque favorable qu'ait pu être jusqu'ici le régime particulier dont bénéficiait la Cie P.L.M., il pourrait y avoir intérêt pour la S.N.C.F. à en demander la modification.

L'article IV du projet stipule que dans un délai qui expirera un an après la date de cessation légale des hostilités,

.....

les parties pourront demander - en cas de changements importants survenus par rapport à la situation d'avant guerre - la révision de leurs accords. Si les parties ne peuvent s'entendre à ce sujet, le litige sera soumis à l'arbitrage de l'autorité qui a approuvé les conventions en cause, c'est-à-dire au Ministre, Secrétaire d'Etat aux Communications.

Cette disposition paraît devoir sauvegarder entièrement les intérêts de la S.N.C.F.

c) Révision de la redevance en cas d'augmentation des importations.

L'avenant du 15 Mars 1932 prévoyait que la redevance allouée à la S.N.C.F., en représentation de la participation antérieure de la Cie. P.L.M. dans les bénéfices, serait révisable dans le cas où, à la fin d'un exercice, les quantités de charbon manutentionnées par E.M.C., tant pour la S.N.C.F. que pour les tiers, auraient été inférieures au tonnage total P' (826.897^t) manutentionné en moyenne pendant les années 1928 à 1931 prise comme base. Il était toutefois précisé que la redevance deviendrait nulle si le tonnage total manutentionné était inférieur à 600.000 T., chiffre au-dessous duquel l'exploitation est déficitaire.

Le projet d'avenant dispose qu'inversement le taux de la redevance sera révisé si le tonnage total P' manutentionné pendant un exercice devient supérieur au tonnage de base ci-dessus, augmenté de 300.000 tonnes (capacité normale des installations nouvelles).

Toutefois, la formule de variation n'est pas exactement la même dans les deux cas : il a fallu, en effet, tenir compte du fait que les importations en excédent se répartissent entre les anciennes installations qui bénéficient de la garantie d'intérêts de la S.N.C.F., et les nouvelles installations auxquelles ne s'est pas intéressée la Cie P.L.M.. Pour le calcul de la redevance l'excédent des importations est présumé se répartir au prorata des longueurs respectives des deux installations.

d) Dispositions spéciales à la guerre.

Les hostilités ont considérablement modifié les importations réalisées par le port de Caronte: depuis l'armistice les importations de combustibles pour la S.N.C.F. ont même complètement cessé; en revanche l'activité du port a repris pour les autres importations.

Il a paru que cette situation nouvelle - d'ailleurs susceptible de se modifier rapidement - devait être considérée comme découlant d'un cas de force majeure, ne devant rien changer aux rapports respectifs des deux parties.

En conséquence, d'une part, la redevance par tonne déchargée attribuée à la S.N.C.F. par application de la 2ème

.....

partie articles 2 et 3 de l'avenant du 15 Mars 1932, restera fixée à 1^{fr}12 pendant les hostilités au lieu d'être ramenée à 0^{fr}204 : l'avantage qui en résulte pour la S.N.C.F. serait de 317.627 francs pour 1939.

En contre-partie la S.N.C.F. renoncerait à demander l'application de l'article 21 de la Convention du 26 Janvier 1927, aux termes duquel, dans le cas de guerre, grève, lock-out et toutes circonstances de force majeure, les engagements de l'une et l'autre partie pourront être suspendus.

Il est à remarquer qu'en cas de suspension les parties auraient eu à se concerter sur de nouvelles dispositions pour la période considérée. Or, on ne voit guère quelles pourraient être, dans les circonstances actuelles, ces nouvelles dispositions; E.M.C. ne pourrait consentir en effet à aucune modification qui compromette l'équilibre - déjà difficile à réaliser - de la concession (1)

D'autre part, l'importance des engagements incombant à la S.N.C.F., à savoir l'obligation de rembourser les charges financières des anciennes installations soit 3.700.000 francs env. par an, doit être appréciée en tenant compte de deux faits :

- d'une part que la S.N.C.F. (caisse des retraites) propriétaire de la totalité des obligations émises par l'E.M.C. reçoit à titre d'intérêt annuel une somme de 2.354.469 francs, chiffre auquel s'ajoute une prime de remboursement qui a été de 104.073 francs en 1940.

- d'autre part, que l'E.M.C. apporte à la S.N.C.F. un trafic considérable (8.644.066^{fr} pour 1940).

Il semble donc que l'on puisse considérer l'ensemble de l'affaire comme/ avantageuse pour la S.N.C.F.
nettement

IV. -

PROPOSITIONS.

Il est proposé au Conseil d'Administration d'approuver le projet d'avenant qui lui est soumis, cette approbation comportant la prise en charge des conventions antérieures.

Ce projet d'avenant devra être soumis au Ministre, Secrétaire d'Etat aux Communications, avant sa présentation à la Commission des Marchés.

p/ Le Directeur du Service
des Approvisionnements, Commandes et Marchés,
COULLIE

(1) La moyenne des dividendes payés par E.M.C. depuis sa création n'a pas dépassé 3,50% : E.M.C. n'a pu constituer jusqu'ici les provisions nécessaires au renouvellement de ses installations.

Conseil d'Administration

Séance du 28 décembre 1938

Extrait du Procès-Verbal de la Séance du Conseil d'Administration
du 28 décembre 1938

QUESTION III - Marchés et Commandes

1- Marchés soumis par application de l'article 11 du décret-loi du 31-8-37

.....

10° - Convention passée avec la Société "Etablissement Maritime de Caronte" pour le déchargement des combustibles à Caronte - Région Sud-Est - dépenses en 1937 : 6.243.000 fr auxquelles se sont ajoutées des charges financières s'élevant pour la même année à : 3.687.000 fr).

M. GALLIOT, Rapporteur, expose que le contrat qui est actuellement soumis au Conseil, par application de l'article 11 du décret-loi du 31 août 1937, avait été conclu entre la Compagnie P.L.M. et l'"Etablissement Maritime de Caronte", Société dans laquelle cette Compagnie avait une participation financière. Les Services proposent de transmettre ce contrat à la Commission des Marchés, en demandant sa révision. Le Rapporteur déclare faire sienne cette proposition.

M. LE PRESIDENT met aux voix la proposition du Rapporteur qui est adoptée à l'unanimité (M. GOY et M. PESCHAUD ayant déclaré ne pas prendre part au vote et M. PESCHAUD ayant déclaré que M. LAURENT-ATTHALIN s'abstenait dans cette question).