

505 LHS5/13

319

(1944)

V. D. 946 : Participation SNCF au Consortium de l'avant-port du Verdon - LIQUIDATION

Statut de l'avant-port du Verdon  
Concession à la S.N.C.F. des voies et installations  
de quai

Lettre SNCF au Dr du port de Bordeaux	C.A. 16. 8.44	3	VI
	17. 8.44		

Statut de l'avant-port du Verdon - Concession à la S.N.C.F. des voies et

Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 17 août 1944

92561-4

Monsieur le Directeur,

Comme suite à votre lettre du 7 juillet 1942 et à l'entretien que vous avez eu le 13 janvier dernier avec M. LEBoulIEUX, Chef du Service de la Voie et des Bâtiments de la Région Sud-Ouest, je vous confirme que la S.N.C.F. est bien d'accord sur l'opportunité de régulariser par un acte législatif la situation de l'avant-port du Verdon.

De même que les anciens réseaux du P.O. et du Midi ont, en 1932, accepté de renoncer à leurs droits sur l'ouvrage proprement dit, la S.N.C.F. accepte de renoncer à sa participation dans la concession de l'outillage de l'avant-port du Verdon, qui avait fait l'objet de la convention des 18/20 mars 1932.

Son rôle se bornerait à l'entretien et à l'exploitation des voies ferrées, qui seraient soumises au régime des voies ferrées du port de Bordeaux et feraient, à cet effet, l'objet d'une convention de concession.

La participation des anciens réseaux serait considérée comme ayant été avant tout utilisée à couvrir les dépenses d'établissement des voies, le surplus constituant un fonds de concours pour les dépenses d'infrastructure versé définitivement.

Par contre, aucune participation ne serait demandée à la S.N.C.F. dans les dépenses d'exploitation qui ont été engagées jusqu'ici ou qui seront engagées jusqu'à la régularisation définitive de cette affaire.

De même, le port autonome ferait son affaire de la remise en état de l'ensemble des installations, qui peuvent se trouver profondément bouleversées au cours de la guerre actuelle.

Le projet de loi que vous pourrez établir sur ces bases est de nature à recevoir notre adhésion. Je vous demanderai de bien vouloir me communiquer, pour accord définitif, le texte auquel vous vous serez arrêté, dès que vous le jugerez opportun.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

Monsieur COURSIN, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées  
Directeur du Port autonome de Bordeaux.-

16 août 1944

319



du 16 août 1944

QUESTION VI - Statut de l'Avant-Port du Verdon

P.V. (p.2)

M. LE PRESIDENT rappelle les étapes successives du régime financier et administratif appliqué aux installations de l'Avant-Port du Verdon, concédées à l'origine à la Chambre de Commerce de Bordeaux. Ces installations ont été ensuite transférées au Port

Autonome de Bordeaux, l'exploitation étant assurée, en dernier lieu, par une Association groupant le Port Autonome, les Compagnies du Midi et du P.O. Ces deux Compagnies ont participé, à concurrence de 11 M., aux dépenses d'établissement.

En fait, l'Avant-Port, ouvert au trafic en 1933, n'a jamais connu qu'une activité limitée. D'autre part, les conditions d'exploitation et d'entretien ont été très différentes de celles qui avaient été fixées, tout se passant, en fait, comme s'il s'agissait d'une dépendance du Port Autonome.

Ce dernier considère que la gestion de l'Avant-Port, déficitaire avant la guerre, le demeurera toujours. Dans ces conditions, poursuivant l'idée qui avait déjà conduit, en 1932, à restreindre à la superstructure l'intervention d'un concessionnaire, il envisagerait de suggérer la remise à l'Etat de l'ensemble des installations. Il n'y aurait plus désormais de "Consortium de l'Avant-Port du Verdon" : l'Avant-Port constituerait un des ouvrages du Port de Bordeaux et ses voies ferrées seraient placées sous le même régime que les autres voies de quai. Le Port assurerait la gestion de l'outillage et la S.N.C.F., de son côté, prendrait en charge l'exploitation des voies ferrées.

Sur le plan financier, abandon serait fait des sommes versées par les Compagnies du Midi et du P.O. dans la mesure où ces sommes excèdent les dépenses correspondant aux installations ferroviaires : ces dernières représentent 4 M. et la contribution correspondante serait maintenue au compte d'Etablissement ; le surplus, soit 7 M., serait considéré comme versé à titre de fonds de concours et amorti sur le compte d'Exploitation.

La solution ainsi envisagée semble la plus simple et correspondre à une transaction équitable. Il est proposé, en conséquence, de répondre au Port de Bordeaux que le projet de loi qui serait établi sur de telles bases serait susceptible de recevoir l'adhésion de la S.N.C.F.

Le Conseil se déclare d'accord.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 16 août 1944

VI - Statut de l'Avant-Port du Verdon.-

P *Ample survenue de la part de l'Etat - l'Etat*  
*intéressé par la loi* ~~*Statut de l'Avant-Port*~~  
*le plus* *DIC, l'Etat* *de l'Etat en l'état de l'Etat*  
Quelques *données en l'état de l'Etat de l'Etat*  
*général*

-----

STATUT DE L'AVANT-PORT DU VERDON

=====

Considérant que le moment est venu de régulariser par un acte législatif le statut de l'Avant-Port du Verdon, le Port Autonome de Bordeaux a récemment saisi la Région Sud-Ouest des grandes lignes du régime qu'il se proposerait de suggérer.

Avant d'examiner les conditions dans lesquelles se présentent ces propositions, nous retracerons les évolutions successives du régime administratif et financier appliqué aux installations de l'Avant-Port et rappellerons comment, en fait, ces installations ont été exploitées jusqu'à ce jour.

°

° °

Prévue par la loi du 15 juillet 1910 dans le cadre d'un programme d'aménagement et d'extension du Port de Bordeaux, la création d'une station escale au Verdon avait donné lieu, en première étape, aux dispositions suivantes (1) :

- l'établissement et l'exploitation des ouvrages et installations de l'avant-port étaient concédés à la Chambre de Commerce de Bordeaux, celle-ci s'engageant, avec l'aide du département de la Gironde et des Compagnies P.O. et Midi, à supporter la dépense totale, évaluée à 24 M.;

- en vue de faciliter la réalisation du projet dans le moindre délai, les Compagnies P.O. et Midi consentaient chacune une avance remboursable de 1.500.000 fr.

La guerre empêcha de commencer les travaux et, compte tenu

.....

---

(1) Loi du 21 avril 1914 et Conventions en date des 28 juin 1913 et 23 février 1914 passées respectivement entre la Chambre de Commerce de Bordeaux et l'Etat d'une part, la Chambre de Commerce de Bordeaux et les Compagnies P.O. et Midi d'autre part.



de la situation financière de la Chambre de Commerce ainsi que de l'élévation des prix, il n'était plus possible à la fin des hostilités de s'en tenir au dispositif arrêté à l'origine. Une loi du 19 juin 1923 modifia, en conséquence, la contexture du projet de manière à maintenir la dépense dans la limite de 30 M. et approuva deux conventions :

- l'une en date du 6 avril 1922, passée entre l'Etat et la Chambre de Commerce, aux termes de laquelle celle-ci demeure concessionnaire et s'engage à supporter les frais d'établissement avec un concours financier de l'Etat, du département de la Gironde et des Compagnies P.O. et Midi;

- l'autre, en date des 6-8 avril 1922, passée entre la Chambre de Commerce et les Compagnies P.O. et Midi, prévoyant la création entre ces collectivités d'une Association en vue de la construction et l'exploitation de l'Avant-Port.

Le capital de cette Association devait couvrir, avec une subvention de l'Etat de 4 M., l'ensemble de la dépense de construction (infrastructure et superstructure). Il fut fixé à 26 M., dont :

- Compagnie du P.O. .... 5 M.
- Compagnie du Midi .... 5 M.
- Chambre de Commerce ..... 16 M.

En cas de dépassement, l'excédent devait être réparti entre les associés dans la proportion de leurs apports, la participation supplémentaire de chacune des Compagnies P.O. et Midi étant, toutefois, limitée à 500.000 fr. De fait, la contribution totale versée par chacune d'elles a atteint 5.500.000 fr.

Enfin, la Compagnie du Midi devait assurer, pour le compte de l'Association, l'exploitation de la gare maritime et de l'outillage : à cet effet, elle était autorisée à percevoir les taxes établies sur les usagers et devait régler les dépenses, le déficit éventuel donnant lieu, en fin d'année, à répartition entre les associés sur la base de leur part dans le capital.

L'Association, dite "Consortium du Verdon", fonctionna régulièrement de 1924 à 1932. Mais son activité se borna à l'étude des modalités de réalisation du projet.

Les travaux, entrepris seulement en 1928, furent conduits par le Port autonome, substitué entre temps à la Chambre de Commerce. Mais ils prirent rapidement une telle ampleur qu'une modification de régime de la station d'escale s'imposa et c'est dans ces conditions qu'une nouvelle Convention fut signée les 18-20 mars 1932.



D'après les dispositions de cette Convention, les dépenses d'infrastructure, évaluées à 171 M. dont 21,5 M. de prestations en nature, devaient être supportées moitié par l'Etat, moitié par le Port autonome. Pour l'établissement de la superstructure, estimée à 24 M. (gare maritime, voies ferrées, outillage) et pour l'exploitation, une nouvelle Association était prévue entre le Port autonome et les Compagnies P.O. et Midi, au capital de 24 M. seulement, réparti comme il suit :

- Compagnie du P.O.....	5,5 M
- Compagnie du Midi .....	5,5 M
- Port autonome de Bordeaux .....	13 M

La participation des Compagnies, entièrement versée en 1928, avait un caractère forfaitaire, l'excédent éventuel des dépenses devant être supporté exclusivement par le Port autonome.

Aux termes de l'art. 7 de la Convention, la Compagnie du Midi devait être chargée pour le compte de l'Association de l'entretien et de l'exploitation des voies ferrées à terre et sur le môle, des halles et installations annexes à terre. Le Port autonome devait assurer l'entretien et l'exploitation de toutes les autres installations et la direction d'ensemble de l'exploitation de l'outillage.

Enfin, la Convention fixait le mode de répartition des produits nets ou des déficits proportionnellement à la part contributive de chacun au capital.

Un projet de loi ratifiant ce nouveau régime avait été préparé. Mais ce projet est demeuré sans suite.

L'Avant-Port, ouvert au trafic en 1933, n'a jamais connu qu'une activité très limitée; le tonnage maximum, 11.655 T., a été atteint en 1938. D'autre part, les conditions d'exploitation et d'entretien ont été bien différentes de celles qui avaient été fixées par la loi de 1923 ou projetées par la Convention de 1932.

En application des dispositions du tarif P.V. 29, chap. 9 § 6°, les envois de ou pour les voies ferrées de l'Avant-Port étaient pris ou remis à la gare du Verdon où ils étaient amenés ou livrés par les services du Port de Bordeaux qui assurait, à ses frais et au moyen de locotracteurs, leur transport sur l'ensemble des voies ferrées. Le Port, en contrepartie, encaissait les taxes des usagers et en conservait le produit. En définitive, tout s'est passé comme s'il s'agissait d'une installation particulière du

Port de Bordeaux sans aucune intervention du chemin de fer dans les opérations de transport sur les voies de quai.

D'autre part, l'entretien des voies a été assuré par la Compagnie du Midi, puis par la S.N.C.F. Mais les dépenses correspondantes ont, chaque année, été facturées au Port autonome (17.309 fr en 1939, 13.928 fr en 1938, 9.506 fr en 1937).

Ajoutons que, depuis juin 1940, le Port autonome a été entièrement dépossédé. L'Avant-Port est exploité uniquement par les autorités allemandes.

Le Port autonome de Bordeaux considère que l'exploitation de l'Avant-Port du Verdon, déficitaire avant guerre, restera toujours déficitaire. Dans ces conditions, poursuivant l'idée qui avait conduit, dans la Convention de 1932, à restreindre déjà à la superstructure l'intervention d'un concessionnaire, il envisagerait de suggérer la remise à l'Etat de l'ensemble des installations : le Port assurerait la gestion de l'outillage et la S.N.C.F., de son côté, prendrait en charge l'exploitation des voies ferrées.

Il n'y aurait plus de "Consortium de l'Avant-Port du Verdon". L'Avant-Port constituerait un des ouvrages du Port de Bordeaux et ses voies ferrées, au même titre que l'ensemble des voies de ce dernier port, seraient placées sous le régime des voies des quais - pour lesquelles un cahier des charges unifié et général est actuellement en cours d'élaboration. Une convention concéderait ces voies à la S.N.C.F.

Du point de vue financier, les conséquences pour la S.N.C.F. seraient les suivantes. Abandon serait fait des sommes versées par les Compagnies P.O. et Midi dans la mesure où ces sommes excèdent les dépenses correspondant aux installations ferroviaires. Cette contribution, qui a été évaluée forfaitairement à 7 M., serait amortie sur le compte d'exploitation au titre "fonds de concours". Le surplus, soit 4 M., représentant la valeur des voies et ouvrages dont la S.N.C.F. assurerait l'exploitation, serait maintenu au compte d'établissement.

La S.N.C.F. aurait à sa charge l'entretien ainsi que les aléas d'exploitation du réseau ferré. Mais, en contrepartie, elle n'aurait plus à participer au déficit général de l'Avant-Port, ainsi que le prévoit la Convention des 6-8 avril 1922 qui, en droit,

n'a pas cessé d'être valable. Il n'est pas possible de chiffrer ce qu'aurait été normalement cette participation, car le Port Autonome, seul susceptible de donner des indications à cet égard, n'établissait pas de budget spécial pour l'Avant-Port. On doit, cependant, admettre qu'en raison de la faiblesse du trafic, le déficit a toujours été important et que la répartition de ce déficit, dans les proportions prévues par le projet de Convention de 1932 (11/24<sup>e</sup> pour le chemin de fer et 13/24<sup>e</sup> pour le Port autonome) aurait fait apparaître une charge onéreuse pour le chemin de fer.

En conclusion, la solution proposée par le Port autonome, qui aurait pour effet de placer sous un même régime toutes les installations du Port de Bordeaux, paraît la plus logique et la plus simple. Sur le plan financier, elle constituerait, au surplus, une transaction équitable.

Nous proposons au Conseil de répondre au Port de Bordeaux que le projet de loi qui serait établi sur les bases que nous venons de définir serait de nature à recevoir l'adhésion de la S.N.C.F.

Le Directeur Général,

LE BENSERAIS.