

SÉNAT

SESSION DE DROIT EN APPLICATION DE L'ARTICLE 12 DE LA CONSTITUTION

Annexe au procès-verbal de la séance du 18 juillet 1968.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1)
sur le projet de loi relatif au port de Paris,

Par M. Jean BERTAUD,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, *président* ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, *vice-présidents* ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, *secrétaires* ; Louis André, Emile Aubert, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Chauty, Henri Claireaux, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, André Dulin, Emile Durieux, Jean Errecart, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, Marcel Mathy, François Monsarrat, Jean Natali, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Pautzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Roger Poudonson, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambron, Robert Schmitt, Abel Sempé, René Toribio, Henri Tournan, Raoul Vadepiéd, Jacques Verneuil, Charles Zwickert, N...

Voir le numéro :

Sénat : 193 (1967-1968).

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Exposé introductif.....	3
II. — Examen des articles.....	5
III. — Amendements présentés par la commission.....	17
IV. — Texte du projet de loi.....	21
V. — Annexe au rapport : carte des ports de la région parisienne.....	27

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi soumis à votre examen a pour objet essentiel de confier à un organisme doté d'une certaine autonomie l'ensemble des ports fluviaux desservant directement la capitale et la région parisienne. Il s'inscrit donc dans la ligne précédemment définie par la loi du 29 juin 1965, visant à doter d'un statut similaire nos principaux ports maritimes. Certains avaient d'ailleurs, dans un premier temps, envisagé d'étendre purement et simplement par voie réglementaire à l'ensemble des installations fluviales parisiennes les dispositions de la loi du 29 juin 1965 ; il est probable que le Gouvernement aurait usé de cette méthode si des différences importantes n'étaient apparues concernant la dévolution des installations et les dispositions financières applicables en particulier en matière d'investissements et si l'appellation même de « port maritime autonome » n'avait pas constitué un obstacle supplémentaire.

L'exposé des motifs du projet de loi expliquant clairement les raisons qui ont conduit les pouvoirs publics à doter d'un tel statut le port de Paris, nous nous bornerons à rappeler ici que le trafic annuel de celui-ci est de l'ordre de 25 millions de tonnes, ce qui le situe de très loin au premier rang des installations fluviales françaises, devant Strasbourg dont l'activité est moitié moindre.

Il convient de souligner cependant que ce trafic est alimenté en grande partie par un important volume de matériaux d'assez faible valeur, destinés à la construction, et que le tonnage des marchandises débarquées représente 90 % du total.

Quoi qu'il en soit et en dépit de la nécessité évidente de réaliser un ensemble portuaire unique et coordonné, il aura fallu de longues années de discussion entre l'Etat, la ville de Paris et le département de la Seine pour parvenir à une rédaction donnant satisfaction aux intéressés et au District de Paris, ainsi d'ailleurs qu'aux organismes concessionnaires.

Nous pensons utile de préciser, en effet, que l'ensemble portuaire fluvial parisien comprend actuellement :

— des quais et terre-pleins continus le long de la Seine, de la Marne et de l'Oise, appartenant au domaine public de l'Etat ;

— le port de Bonneuil-sur-Marne, concédé par l'Etat à l'Office National de la Navigation ;

— le port de Gennevilliers, conçu et réalisé entièrement par le département de la Seine et concédé par celui-ci à divers utilisateurs, dont la Chambre de Commerce de Paris ;

— enfin, les canaux Saint-Martin, Saint-Denis et de l'Ourcq et les installations annexes, appartenant à la ville de Paris ou à l'ancien département de la Seine.

Pour vous permettre de juger de l'importance relative de ces différentes installations, indiquons que le trafic a atteint, en 1967, 3 millions 500.000 tonnes à Gennevilliers, 760.000 à Bonneuil et 21.100.000 dans les autres ports fluviaux de la région parisienne.

Les dimensions de cette nouvelle circonscription portuaire et le volume de son trafic ne manqueront pas de poser de sérieux problèmes administratifs.

Avant de procéder à une étude plus approfondie du texte à l'occasion de l'examen des articles, nous estimons devoir souligner *la grave lacune que représente l'absence de toutes dispositions financières*, alors que celles-ci constituaient la partie sans doute la plus positive et la plus importante du statut des ports autonomes. Cette carence est d'autant plus surprenante que, en raison même de l'augmentation rapide du trafic, d'importants travaux devront être entrepris à brève échéance. Sans doute nous objectera-t-on que les redevances domaniales abandonnées par l'Etat au nouvel organisme, ainsi que les droits de port qui pourront être institués, fourniront des ressources importantes, mais ceci ne saurait permettre, à notre avis, de faire face sans aide extérieure à des dépenses d'investissements dont le montant est fortement majoré par le coût élevé des terrains dans la région parisienne.

L'examen des articles auquel nous allons maintenant procéder nous fournira l'occasion de faire quelques observations complémentaires et d'indiquer éventuellement les modifications que nous souhaiterions voir apporter au texte gouvernemental qui, soulignons-le, a été déposé en première lecture sur le bureau du Sénat.

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier.

**Texte présenté
par le Gouvernement.**

CHAPITRE I^{er}

Institution et attributions du port de Paris.

Article premier.

Il est créé sous le nom de « Port de Paris » un établissement public de l'Etat, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière, placé sous la tutelle du Ministre de l'Equipement et du Logement, et soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.

Sous réserve des dispositions de l'article 3 ci-après, le port de Paris est chargé, à l'intérieur des limites de sa circonscription et dans les conditions définies par la présente loi, de l'exploitation et de l'entretien ainsi que de la police au sens des dispositions du titre III du livre premier du Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, de toutes les installations portuaires publiques utilisées par la navigation de commerce, des travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement et de reconstruction desdites installations ainsi que de la création d'installations nouvelles.

Il peut en outre dans sa circonscription être chargé, en accord avec les collectivités locales intéressées, de tout ou partie des mêmes attributions pour d'autres objets, liés à l'utilisation de la voie navigable.

Il est également chargé de la gestion du domaine immobilier qui lui est affecté.

**Texte proposé
par votre commission.**

CHAPITRE I^{er}

Institution et attributions du port de Paris.

Article premier.

Il est créé sous le nom de « Port autonome de Paris...

... et financier de l'Etat.

Sous réserve...

... le port autonome de Paris...

... création d'installations nouvelles.

Il peut en outre...

... attributions pour d'autres activités liées à l'utilisation de la voie navigable.

Conforme.

Commentaires. — Cet article constitue la clef de voûte du texte, puisqu'il porte création du port de Paris et en définit les attributions.

Nous retrouvons dans cet article l'essentiel des dispositions figurant dans les articles 1^{er} et 2 de la loi du 29 juin 1963 sur les ports maritimes autonomes et ceci nous conduit à souligner la grande ressemblance entre le texte de cette loi et celui soumis aujourd'hui à votre examen.

Compte tenu de cette similitude et de l'objectif visé, qui est de créer une entité portuaire parisienne dotée d'une certaine autonomie, nous vous proposons de compléter l'appellation de ce nouvel établissement public en lui donnant le nom de « Port *autonome* de Paris ». Nous notons, d'ailleurs, qu'une telle désignation correspond à celle appliquée, non seulement à nos grands ports maritimes, mais encore au port fluvial de Strasbourg. Le même amendement sera proposé aux différents articles où figure l'expression « port de Paris » et — s'il est adopté — il entraînera *la modification de l'intitulé du projet de loi*.

En outre, il nous paraît préférable, *au 3^e alinéa de cet article*, de substituer au mot « objet » celui d'« activités » et de supprimer la virgule suivante, introduite sans doute dans le texte par erreur.

Article 2.

Texte présenté
par le Gouvernement.

Art. 2.

La circonscription du port de Paris est déterminée, dans les limites de la région parisienne, après enquête, par un décret en Conseil d'Etat.

Texte proposé
par votre commission.

Art. 2.

La circonscription du port *autonome* de Paris est déterminée, après enquête *publique*, à l'intérieur des limites de la région parisienne, par un décret en Conseil d'Etat.

Commentaires. — Cet article précise les conditions dans lesquelles seront fixées les limites de la circonscription du port autonome de Paris dont nous savons, par ailleurs, qu'elles seront matérialisées approximativement par les côtés d'un triangle ayant pour sommets Giverny-sur-Seine (en amont de Vernon), Lizy-sur-Ourcq (au Nord du confluent de l'Ourcq et de la Marne) et un point situé aux abords Nord de Fontainebleau.

On voit donc que cette circonscription n'englobe qu'une partie de la région parisienne, alors que la rédaction adoptée pourrait

donner à penser que les limites de la zone d'action portuaire coïncideraient exactement avec celles de la région parisienne. Nous vous proposons donc de substituer aux mots : « dans les limites » ceux de : « à l'intérieur des limites ».

Par ailleurs, nous avons voulu préciser le caractère *public* de l'enquête prévue pour la détermination de cette circonscription, afin de donner aux intéressés toutes les garanties nécessaires.

Article 3.

Texte présenté par le Gouvernement.

Art. 3.

Sont transférées au port de Paris, dans les conditions et à la date fixées par un décret en Conseil d'Etat, toutes les installations portuaires utilisées par la navigation de commerce, appartenant à l'Etat, aux départements et aux communes et situées à l'intérieur de sa circonscription, à l'exclusion des canaux de la ville de Paris et de leurs dépendances qui restent la propriété des collectivités locales intéressées.

Ces transferts s'appliquent non seulement à l'infrastructure portuaire — berges, quais, terre-pleins et aux plans d'eau affectés au service du port — mais également aux bâtiments, outillages, matériel et approvisionnements nécessaires à la gestion desdites installations.

Le décret visé à l'article 2 ci-dessus précise la consistance du domaine et des installations transférées.

Ces transferts sont gratuits et ne donnent lieu à aucune perception au profit du Trésor.

Les terrains, plans d'eau, ouvrages et outillages ayant le caractère de domanialité publique à la date de leur transfert sont maintenus dans le domaine public de l'Etat ou y sont incorporés de plein droit.

Texte proposé par votre commission.

Art. 3.

Sont transférés au port *autonome* de Paris...

... à l'exclusion des canaux *Saint-Martin, Saint-Denis et de l'Ourcq* et de leurs dépendances qui restent la propriété des collectivités locales intéressées.

Ces transferts s'appliquent à l'infrastructure portuaire — berges, quais, terre-pleins et plans d'eau affectés au service du port — *ainsi qu'aux bâtiments...*

... à la gestion desdites installations.

Les plans d'eau et les berges des rivières domaniales non affectés au service du port, ainsi que les ouvrages de navigation, ne sont pas transférés au port autonome de Paris.

Conforme.

Conforme.

Conforme.

Commentaires. — Cet article précise les conditions dans lesquelles s'effectueront les transferts, au port autonome de Paris, des installations appartenant à l'Etat et aux collectivités locales.

Les modifications que nous vous proposons d'apporter à ce texte se limitent, en fait, à *des questions de forme*.

Nous avons noté, en premier lieu, *dans le corps du premier alinéa*, une certaine contradiction entre la référence faite, d'une part, à la ville de Paris et, d'autre part, aux collectivités locales intéressées.

Certes, nous n'ignorons pas que les canaux *dits* « de la ville de Paris » appartiennent également à d'autres collectivités, héritières de l'ex-département de la Seine et qu'il n'y a donc là qu'une contradiction apparente. Toutefois, pour une meilleure compréhension du texte, il nous semble préférable d'indiquer qu'il s'agit, en fait, des canaux *Saint-Martin, Saint-Denis et de l'Ourcq*.

En second lieu, pour bien marquer que les transferts ne s'appliqueront pas à la *totalité du chenal navigable des fleuves et rivières traversant la circonscription portuaire de Paris*, nous estimons nécessaire de l'indiquer *dans un nouvel alinéa*, inspiré de l'exposé des motifs du projet de loi.

Article 4.

**Texte présenté
par le Gouvernement.**

Art. 4.

Un décret pris dans les mêmes formes que le décret mentionné à l'article 2 ci-dessus peut prononcer la substitution du port de Paris à des collectivités publiques ou établissements publics concessionnaires d'outillage portuaire à l'intérieur de sa circonscription.

Dans ce cas, le concessionnaire remet gratuitement au port de Paris les terrains, immeubles et outillages compris dans sa concession ainsi que les matériels et approvisionnements nécessaires à la gestion de cette concession et, d'une façon générale, tous les éléments d'activité détenus par lui au titre de sa concession.

**Texte proposé
par votre commission.**

Art. 4.

Un décret *en Conseil d'Etat*, pris après enquête, peut prononcer la substitution du port autonome de Paris...

... à l'intérieur de sa circonscription.

Dans ce cas, ... au port autonome de Paris...

... au titre de sa concession.

Commentaires. — Cet article prévoit la possibilité pour le port de Paris de se substituer aux collectivités ou établissements publics concessionnaires d'outillage portuaire, c'est-à-dire, en fait, à la Chambre de commerce de Paris et à l'Office national de la Navigation (O. N. N.).

Un souci rédactionnel nous a conduits à reprendre, pour le début de cet article, la formule figurant à l'article 2, concernant la procédure de prise du décret.

Article 5.

**Texte présenté
par le Gouvernement.**

Art. 5.

Pour la gestion du domaine public transféré, le port de Paris a les mêmes droits et les mêmes obligations que l'Etat. Les conditions dans lesquelles il exerce ces droits et assume ces obligations sont réglées par décret en Conseil d'Etat.

**Texte proposé
par votre commission.**

Art. 5.

Pour la gestion...
... le port *autonome* de Paris...

... par décret en Conseil d'Etat.

Article 6.

**Texte présenté
par le Gouvernement.**

Art. 6.

Les transferts prévus aux articles 3 et 4 ci-dessus substituent de plein droit le port de Paris à l'Etat, aux départements, aux communes, aux concessionnaires, dans tous les droits et avantages attachés aux biens et activités transférés. Il en est de même, sous réserve des dispositions de l'article 5 ci-dessus, pour les charges et obligations attachées aux mêmes biens et activités.

**Texte proposé
par votre commission.**

Art. 6.

Les transferts...
... le port *autonome* de Paris...

... biens et activités.

Commentaires. — Les articles 5 et 6 stipulant que, pour le domaine public transféré, le port de Paris a les mêmes droits et obligations que l'Etat, n'appellent pas d'observations particulières de notre part, en dehors de l'appellation nouvelle proposée pour cet établissement public.

Article 7.

**Texte présenté
par le Gouvernement.**

CHAPITRE II

Administration du port.

Art. 7.

L'administration du port est assurée par un conseil d'administration, assisté d'un directeur nommé par décret en Conseil des Ministres, sur la proposition du Ministre de l'Équipement et du Logement, après avis du conseil d'administration.

**Texte proposé
par votre commission.**

CHAPITRE II

Administration du port.

Art. 7.

Conforme.

Commentaires. — Cet article, qui reprend les termes mêmes de la loi du 29 juin 1965 sur les ports autonomes, nous amène à souligner la très relative autonomie du port de Paris dont le directeur, chargé de pouvoirs étendus, est, en fait, l'émanation directe de l'État.

Article 8.

**Texte présenté
par le Gouvernement.**

Art. 8.

Le conseil d'administration est composé, dans les conditions et suivant les modalités déterminées par un décret en Conseil d'État :

— pour moitié : de membres désignés par les collectivités locales et par les chambres de commerce et d'industrie de la circonscription du port de Paris, ainsi que de représentants du personnel de ce port ; le nombre des représentants des collectivités locales sera au moins égal au tiers du nombre des membres du conseil d'administration ;

— pour moitié : de membres représentant l'État et de personnalités choisies parmi les principaux usagers du port et désignés en raison de leur compétence dans les problèmes portuaires, de la navigation, des transports, de l'économie régionale et de l'économie générale.

**Texte proposé
par votre commission.**

Art. 8.

Conforme.

— pour moitié : ...

... circonscription du port autonome de Paris,...

... du conseil d'administration ;

— pour moitié : ...

... du port ou désignés...

... l'économie générale.

**Texte présenté
par le Gouvernement.**

Les membres autres que ceux désignés par les collectivités locales et par les chambres de commerce et d'industrie sont nommés par décret sur proposition du Ministre de l'Équipement et du Logement.

Les représentants du personnel de l'établissement public sont choisis sur les listes établies par chacune des organisations syndicales les plus représentatives.

Le conseil d'administration élit un président qui est choisi parmi ses membres.

**Texte proposé
par votre commission.**

Conforme.

Conforme.

Le conseil d'administration élit un président, *choisi* parmi ses membres.

Commentaires. — Cet article revêt une importance particulière, puisqu'il concerne *la composition du Conseil d'administration du port autonome de Paris.*

Par rapport aux dispositions de la loi sur les ports maritimes autonomes, notons, tout d'abord, *la large place faite aux collectivités locales.* En effet, dans un Conseil qui, suivant les dispositions du décret d'application en préparation, comprendra 24 membres, *ces collectivités auront huit représentants.*

On peut regretter, en revanche, la faiblesse de la représentation des Chambres de commerce et d'industrie. On nous objectera que le présent projet de loi reprend l'essentiel des dispositions de la loi sur les ports autonomes, mais il convient de considérer qu'à la différence de ceux-ci, le port autonome de Paris recouvre *une région beaucoup plus importante sur le plan économique.*

Nous souhaiterions donc que le nombre des membres du Conseil soit porté, par exemple, de 24 à 30, ce qui permettrait une représentativité accrue de ces Chambres de commerce et d'industrie, ainsi que des usagers du port.

Ceci étant, les modifications de pure forme proposée au 3° et au 6° alinéa se justifient par elles-mêmes.

Article 9.

Texte présenté
par le Gouvernement.

Art. 9.

Tout membre du personnel ouvrier tributaire du régime de retraite défini par la loi n° 49-1097 du 2 août 1949 qui passera au service du port aura la faculté d'opter pour la conservation de son statut ou pour son rattachement au régime du personnel du port.

Un décret en Conseil d'Etat fixera les modalités d'application du présent article.

Texte proposé
par votre commission.

Art. 9.

Conforme.

Conforme.

Article 10.

Texte présenté
par le Gouvernement.

Art. 10.

Sous réserve des dispositions prévues à l'article 9, le personnel du port à l'exception du directeur et de l'agent comptable, est soumis au régime du code du travail.

Le personnel en service dans les installations portuaires transférées qui passera au service du port de Paris sera intégré suivant une procédure fixée par décret en Conseil d'Etat.

Les garanties dont bénéficiait chacun de ces agents au moment de son intégration, en ce qui concerne les conditions d'emploi, de rémunération et de retraite, ne pourront en aucun cas être réduites.

Il en est de même pour le personnel des concessions d'outillage pris en charge par le port en application de l'article 4 ci-dessus.

Texte proposé
par votre commission.

Art. 10.

Conforme.

Le personnel...
... au service du port autonome de Paris...
... en Conseil d'Etat.

Conforme.

Conforme.

Commentaires. — Nous n'avons aucune observation à présenter au sujet de ces deux articles qui règlent la situation des personnels des installations transférées au port autonome de Paris, que ce soit celui des parcs et ateliers des ponts et chaussées (art. 9), ou celui de la Ville de Paris (art. 10).

Article 11.

Texte présenté
par le Gouvernement.

CHAPITRE III

Dispositions financières.

Art. 11.

Pour faire face aux charges résultant de l'application des articles premier et 6 ci-dessus, d'une part en matière d'exploitation et d'entretien des infrastructures, d'autre part en matière de travaux d'établissement, d'amélioration et de renouvellement des ouvrages et des outillages du port et pour assurer notamment le service des emprunts contractés à cet effet, il peut être perçu au profit du port de Paris des droits de port sur les marchandises, les voyageurs et les bateaux utilisant les installations portuaires situées dans la circonscription de cet établissement.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'assiette et les modalités d'application et de recouvrement de ces droits ainsi que les formes de l'enquête préalable à leur institution.

Ces droits sont institués après enquête par un arrêté du Ministre de l'Équipement et du Logement. Ils peuvent être modifiés dans les mêmes formes.

Texte proposé
par votre commission.

CHAPITRE III

Dispositions financières.

Art. 11.

Pour faire face...

..., il peut être *institué* au profit du port autonome de Paris des droits de port sur les marchandises, les voyageurs, les bateaux et convois du trafic fluvial utilisant...
...circonscription de cet établissement.

Conforme.

Ces droits sont institués, *sur proposition du conseil d'administration*, par un arrêté du Ministre de l'Équipement et du Logement, *pris après enquête*; ils peuvent être modifiés dans les mêmes formes.

Commentaires. — Les dispositions financières prévues par cet article diffèrent sensiblement de celles relatives aux ports maritimes autonomes. On notera, en particulier, *l'absence de toute référence à une aide de l'Etat*, bien que, suivant les assurances qui nous ont été données, celle-ci ne soit *pas exclue* par le texte.

Ceci précisé, nous estimons nécessaire d'indiquer qu'aucun droit de port n'était perçu jusqu'à ce jour dans les ports de la région parisienne, ce qui nous conduit à préférer, *au premier alinéa*, le mot « institué » à celui de « perçu ».

Afin d'éviter toute confusion en ce qui concerne *les droits de port* institués au titre du présent article et ceux perçus sur le trafic maritime, en application de l'article 24 de la loi du 28 décembre 1967 relative aux droits de port et de navigation, il a été jugé opportun de préciser que seul était visé, dans ce texte, le trafic fluvial.

Par ailleurs, nous souhaitons que l'institution ou la modification de ces droits de port ne puissent se faire que « sur proposition du Conseil d'administration », ainsi que le prévoit, d'ailleurs, à notre connaissance, le décret d'application du présent texte et l'article 7 de la loi du 28 décembre 1967.

Article 12.

Texte présenté par le Gouvernement.

Art. 12.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles doivent être présentés chaque année avant la clôture de l'exercice à l'approbation du Ministre de l'Equipement et du Logement et du Ministre de l'Economie et des Finances les états prévisionnels des dépenses et recettes relatifs à l'exercice suivant.

Le compte d'exploitation prévisionnel doit être en équilibre. Au cas où les ressources existantes ne seraient pas suffisantes pour couvrir la totalité des charges d'exploitation, le Ministre de l'Equipement et du Logement et le Ministre de l'Economie et des Finances peuvent créer d'office des ressources nouvelles nécessaires, dans le cadre des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Texte proposé par votre commission.

Art. 12.

Conforme.

Le compte d'exploitation...

... peuvent créer,
après avis du conseil d'administration,
des ressources nouvelles nécessaires.

Commentaires. — Cet article, et en particulier son deuxième alinéa, souligne une fois de plus le caractère assez illusoire de l'autonomie dont pourra jouir le port de Paris, puisqu'en cas de difficultés financières, la création de ressources nouvelles pourra lui être imposée « d'office », c'est-à-dire — semble-t-il — sans que l'établissement public soit consulté.

Nous observerons à ce sujet qu'une telle disposition n'existe pas dans les ports belges ou hollandais où un déficit prévisionnel est délibérément accepté, dès lors qu'un relèvement des taxes paraît de nature à écarter les usagers.

Aussi, votre commission vous propose-t-elle de faire précéder la décision ministérielle de la consultation du conseil d'administration du port.

Ces remarques faites, nous vous proposons de supprimer, *à la fin du second alinéa*, la référence faite aux « dispositions législatives et réglementaires en vigueur » qui nous apparaît sans objet et ne figurait d'ailleurs pas dans le texte de l'article 14 de la loi sur les ports maritimes autonomes.

Article 13.

**Texte présenté
par le Gouvernement.**

Art. 13.

L'article 38 du Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure n'est pas applicable dans la circonscription du port de Paris.

**Texte proposé
par votre commission.**

Art. 13.

L'article 38...
... du
port autonome de Paris.

Commentaires. — Cet article signifie, en clair, que les collectivités locales ne pourront pas, dans la circonscription portuaire de Paris, percevoir de taxes de péage pour l'utilisation d'installations fluviales se trouvant sur leur territoire.

Article 14.

**Texte présenté
par le Gouvernement.**

CHAPITRE IV

Dispositions diverses.

Art. 14.

Le régime du port de Paris créé par la présente loi entrera en vigueur à la date fixée par le décret prévu aux articles 2 et 3, portant délimitation de la circonscription du « Port de Paris » et transfert des installations portuaires.

**Texte proposé
par votre commission.**

CHAPITRE IV

Dispositions diverses.

Art. 14.

Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur dans un délai de trois mois après la date de parution du décret prévu aux articles 2 et 3, portant délimitation de la circonscription du « Port autonome de Paris » et transfert des installations portuaires.

Commentaires. — Tout en reconnaissant la nécessité de ménager un délai entre la mise en œuvre du nouveau régime portuaire parisien et la dévolution des biens devant constituer un préalable indispensable, nous avons estimé qu'il n'était pas de bonne technique législative de laisser dire qu'un décret, dont la date de parution n'est pas connue, pourrait fixer le moment où les dispositions de la présente loi entrerait en vigueur.

C'est pourquoi, après avoir consulté sur ce point les intéressés, nous proposons de fixer un délai d'une durée *maximale* de trois mois.

Article 15.

**Texte présenté
par le Gouvernement.**

Art. 15.

Des décrets en Conseil d'Etat, pris sur le rapport du Ministre de l'Equipement et du Logement, du Ministre de l'Intérieur, du Ministre de l'Industrie, du Ministre des Transports et du Ministre de l'Economie et des Finances détermineront les modalités d'application de la présente loi.

**Texte proposé
par votre commission.**

Art. 15.

Conforme.

Cet article n'appelle pas, de notre part, de commentaire particulier.

AMENDEMENTS PRÉSENTÉS PAR LA COMMISSION

Article premier.

Amendement : Rédiger comme suit le début du premier alinéa de cet article :

Il est créé sous le nom de « Port *autonome* de Paris »...

Amendement : Dans le début du second alinéa, remplacer l'expression :

... le port de Paris...

par

... le port *autonome* de Paris...

Amendement : A la fin du troisième alinéa de cet article, remplacer les mots :

... d'autres objets liés...

par les mots :

... d'autres *activités liées*...

Art. 2.

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

La circonscription du port *autonome* de Paris est déterminée, après enquête *publique*, à l'intérieur des limites de la région parisienne, par un décret en Conseil d'Etat.

Art. 3.

Amendement : Au début du premier alinéa, remplacer l'expression :

... port de Paris...

par

... port *autonome* de Paris...

Amendement : Rédiger comme suit la fin du premier alinéa de cet article :

... à l'exclusion des canaux *Saint-Martin, Saint-Denis et de l'Ourcq* et de leurs dépendances qui restent la propriété des collectivités locales intéressées.

Amendement : Rédiger ainsi le début du deuxième alinéa :

Ces transferts s'appliquent à l'infrastructure portuaire — berges, quais, terre-pleins et plans d'eau affectés au service du port — *ainsi qu'aux bâtiments...*

Amendement : Après le deuxième alinéa, introduire un alinéa nouveau ainsi conçu :

Les plans d'eau et les berges des rivières domaniales non affectés au service du port, ainsi que les ouvrages de navigation, ne sont pas transférés au port autonome de Paris.

Art. 4.

Amendement : Rédiger ainsi le début de cet article :

Un décret *en Conseil d'Etat pris après enquête* peut prononcer la substitution du port *autonome* de Paris à des collectivités.

Amendement : Au début du second alinéa, remplacer la formule :

... port de Paris...

par

... port *autonome* de Paris...

Art. 5.

Amendement : Au début de cet article, remplacer l'expression :

... le port de Paris...

par

... le port *autonome* de Paris...

Art. 6.

Amendement : Dans le corps de cet article, remplacer l'expression :

... le port de Paris...

par

... le port *autonome* de Paris...

Art. 8.

Amendement : Dans le second alinéa de cet article, remplacer l'expression :

... port de Paris...

par

... port *autonome* de Paris...

Amendement : Rédiger ainsi le début du troisième alinéa :

— pour moitié : de membres représentant l'Etat et de personnalités choisies parmi les principaux usagers du port ou désignés...

Amendement : Rédiger ainsi le dernier alinéa :

Le Conseil d'administration élit un président, *choisi* parmi ses membres.

Art. 10.

Amendement : Dans le second alinéa, remplacer l'expression :

... port de Paris...

par

... port *autonome* de Paris...

Art. 11.

Amendement : Au premier alinéa de cet article, sixième ligne, rédiger ainsi le membre de phrase :

...il peut être *institué* au profit du port *autonome* de Paris des droits de port sur les marchandises, les voyageurs, les bateaux et convois du trafic fluvial...

Amendement : Rédiger ainsi le troisième alinéa de cet article :

Ces droits sont institués, *sur proposition du conseil d'administration*, par un arrêté du Ministre de l'Equipement et du Logement, *pris* après enquête ; ils peuvent être modifiés dans les mêmes formes.

Art. 12.

Amendement : A l'avant-dernière ligne de cet article, remplacer les mots :

... d'office...

par les mots :

..., *après avis du conseil d'administration*, ...

Amendement : Supprimer, *in fine*, le membre de phrase :

... dans le cadre des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Art. 13.

Amendement : A la fin de cet article, remplacer l'expression :

... port de Paris...

par

... port *autonome* de Paris...

Art. 14.

Amendement : Rédiger ainsi cet article :

Les dispositions de la présente loi *entreront en vigueur dans un délai de trois mois après la date de parution du décret prévu aux articles 2 et 3, portant délimitation de la circonscription du « Port autonome de Paris » et transfert des installations portuaires.*

Intitulé du projet de loi.

Amendement : Rédiger ainsi cet intitulé :

Projet de loi relatif au *port autonome de Paris.*

PROJET DE LOI

(Texte présenté par le Gouvernement.)

CHAPITRE PREMIER

Institution et attributions du port de Paris.

Article premier.

Il est créé sous le nom de « Port de Paris » un établissement public de l'Etat, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière, placé sous la tutelle du Ministre de l'Equipement et du Logement, et soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.

Sous réserve des dispositions de l'article 3 ci-après, le port de Paris est chargé, à l'intérieur des limites de sa circonscription et dans les conditions définies par la présente loi, de l'exploitation et de l'entretien ainsi que de la police au sens des dispositions du titre III du livre premier du Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, de toutes les installations portuaires publiques utilisées par la navigation de commerce, des travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement et de reconstruction desdites installations ainsi que de la création d'installations nouvelles.

Il peut en outre dans sa circonscription être chargé, en accord avec les collectivités locales intéressées, de tout ou partie des mêmes attributions pour d'autres objets, liés à l'utilisation de la voie navigable.

Il est également chargé de la gestion du domaine immobilier qui lui est affecté.

Art. 2.

La circonscription du port de Paris est déterminée, dans les limites de la région parisienne, après enquête, par un décret en Conseil d'Etat.

Art. 3.

Sont transférées au port de Paris, dans les conditions et à la date fixées par un décret en Conseil d'Etat, toutes les installations portuaires utilisées par la navigation de commerce, appartenant à l'Etat, aux départements et aux communes et situées à l'intérieur de sa circonscription, à l'exclusion des canaux de la ville de Paris et de leurs dépendances qui restent la propriété des collectivités locales intéressées.

Ces transferts s'appliquent non seulement à l'infrastructure portuaire — berges, quais, terre-pleins et aux plans d'eau affectés au service du port — mais également aux bâtiments, outillages, matériel et approvisionnements nécessaires à la gestion desdites installations.

Le décret visé à l'article 2 ci-dessus précise la consistance du domaine et des installations transférées.

Ces transferts sont gratuits et ne donnent lieu à aucune perception au profit du Trésor.

Les terrains, plans d'eau, ouvrages et outillages ayant le caractère de domanialité publique à la date de leur transfert sont maintenus dans le domaine public de l'Etat ou y sont incorporés de plein droit.

Art. 4.

Un décret pris dans les mêmes formes que le décret mentionné à l'article 2 ci-dessus peut prononcer la substitution du port de Paris à des collectivités publiques ou établissements publics concessionnaires d'outillage portuaire à l'intérieur de sa circonscription.

Dans ce cas, le concessionnaire remet gratuitement au port de Paris les terrains, immeubles et outillages compris dans sa concession ainsi que les matériels et approvisionnements nécessaires à la gestion de cette concession et, d'une façon générale, tous les éléments d'activité détenus par lui au titre de sa concession.

Art. 5.

Pour la gestion du domaine public transféré, le port de Paris a les mêmes droits et les mêmes obligations que l'Etat. Les conditions dans lesquelles il exerce ces droits et assume ces obligations sont réglées par décret en Conseil d'Etat.

Art. 6.

Les transferts prévus aux articles 3 et 4 ci-dessus substituent de plein droit le port de Paris à l'Etat, aux départements, aux communes, aux concessionnaires, dans tous les droits et avantages attachés aux biens et activités transférés. Il en est de même, sous réserve des dispositions de l'article 5 ci-dessus, pour les charges et obligations attachées aux mêmes biens et activités.

CHAPITRE II

Administration du port.

Art. 7.

L'administration du port est assurée par un conseil d'administration, assisté d'un directeur nommé par décret en Conseil des Ministres, sur la proposition du Ministre de l'Equipement et du Logement, après avis du conseil d'administration.

Art. 8.

Le conseil d'administration est composé, dans les conditions et suivant les modalités déterminées par un décret en Conseil d'Etat :

— pour moitié : de membres désignés par les collectivités locales et par les chambres de commerce et d'industrie de la circonscription du port de Paris, ainsi que de représentants du personnel de ce port ; le nombre des représentants des collectivités locales sera au moins égal au tiers du nombre des membres du conseil d'administration ;

— pour moitié : de membres représentant l'Etat et de personnalités choisies parmi les principaux usagers du port et désignés en raison de leur compétence dans les problèmes portuaires, de la navigation, des transports, de l'économie régionale et de l'économie générale.

Les membres autres que ceux désignés par les collectivités locales et par les chambres de commerce et d'industrie sont nommés par décret sur proposition du Ministre de l'Equipement et du Logement.

Les représentants du personnel de l'établissement public sont choisis sur les listes établies par chacune des organisations syndicales les plus représentatives.

Le conseil d'administration élit un président qui est choisi parmi ses membres.

Art. 9.

Tout membre du personnel ouvrier tributaire du régime de retraite défini par la loi n° 49-1097 du 2 août 1949 qui passera au service du port aura la faculté d'opter pour la conservation de son statut ou pour son rattachement au régime du personnel du port.

Un décret en Conseil d'Etat fixera les modalités d'application du présent article.

Art. 10.

Sous réserve des dispositions prévues à l'article 9, le personnel du port à l'exception du directeur et de l'agent comptable, est soumis au régime du Code du Travail.

Le personnel en service dans les installations portuaires transférées qui passera au service du port de Paris sera intégré suivant une procédure fixée par décret en Conseil d'Etat.

Les garanties dont bénéficiait chacun de ces agents au moment de son intégration, en ce qui concerne les conditions d'emploi, de rémunération et de retraite, ne pourront en aucun cas être réduites.

Il en est de même pour le personnel des concessions d'outillage pris en charge par le port en application de l'article 4 ci-dessus.

CHAPITRE III

Dispositions financières.

Art. 11.

Pour faire face aux charges résultant de l'application des articles premier et 6 ci-dessus, d'une part en matière d'exploitation et d'entretien des infrastructures, d'autre part en matière de travaux d'établissement, d'amélioration et de renouvellement des ouvrages et des outillages du port et pour assurer notamment le service des emprunts contractés à cet effet, il peut être perçu au profit du port de Paris des droits de port sur les marchandises, les voyageurs et les bateaux utilisant les installations portuaires situées dans la circonscription de cet établissement.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'assiette et les modalités d'application et de recouvrement de ces droits ainsi que les formes de l'enquête préalable à leur institution.

Ces droits sont institués après enquête par un arrêté du Ministre de l'Equipement et du Logement. Ils peuvent être modifiés dans les mêmes formes.

Art. 12.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles doivent être présentés chaque année avant la clôture de l'exercice à l'approbation du Ministre de l'Equipement et du Logement et du Ministre de l'Economie et des Finances les états prévisionnels des dépenses et recettes relatifs à l'exercice suivant.

Le compte d'exploitation prévisionnel doit être en équilibre. Au cas où les ressources existantes ne seraient pas suffisantes pour couvrir la totalité des charges d'exploitation, le Ministre de l'Equipement et du Logement et le Ministre de l'Economie et des Finances peuvent créer d'office des ressources nouvelles nécessaires, dans le cadre des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Art. 13.

L'article 38 du Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure n'est pas applicable dans la circonscription du port de Paris.

CHAPITRE IV

Dispositions diverses.

Art. 14.

Le régime du port de Paris créé par la présente loi entrera en vigueur à la date fixée par le décret, prévu aux articles 2 et 3, portant délimitation de la circonscription du « Port de Paris » et transfert des installations portuaires.

Art. 15.

Des décrets en Conseil d'Etat, pris sur le rapport du Ministre de l'Equipement et du Logement, du Ministre de l'Intérieur, du Ministre de l'Industrie, du Ministre des Transports et du Ministre de l'Economie et des Finances détermineront les modalités d'application de la présente loi.

ANNEXE AU RAPPORT

PORTS DE LA REGION PARISIENNE

