

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

Annexe au procès-verbal de la séance du 9 mai 1979.

RAPPORT

F.A.T

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1)
sur le projet de loi relatif à certains ouvrages reliant les
voies nationales ou départementales,

Par M. Charles BEAUPETIT,

Senateur.

— — —

TOME II

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauvy, président ; Robert Laucournet, Bernard Legrand, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, Fernand Chatelain, André Barroux, secrétaires ; Octave Bajeux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Jacques Bialski, Auguste Billiémaz, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Raymond Bouvier, Jacques Braconnier, Marcel Brégegère, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, Hector Dubois, Raymond Dumont, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Léon-Jean Grégory, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Jean-Paul Hammann, Rémi Herment, Bernard Hugo, Maurice Javetti, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Daniel M'Ilkoud, Louis Minetti, Paul Mistral, Jacques Mossion, Pierre Noé, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmantier, Bernard Pellarin, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Poullie, Maurice PrévotEAU, François Prigent, Roger Quilliot, Jean-Marie Rau-ch, Roger Rinchet, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vadepiéd, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir le numéro :

Sénat : 282 (1978-1979).

Routes. — Circulation routière. — Pages

•

ANNEXES

— —

ANNEXES

	Pages.
ANNEXE I. — Les ponts départementaux à péage	3
A. — Tableau des caractéristiques financières des ouvrages	7
B. — Données pratiques relatives au tarif des péages	3
ANNEXE II. — Textes législatifs	13
A. — Loi du 14 floréal an X relative aux contributions indirectes (titre IV)	13
B. — Article 124 de la loi de finances du 23 mars 1817	13
C. — Loi du 30 juillet 1880 déterminant le mode de rachat des ponts à péage	13
D. — Loi du 17 mai 1951 portant ratification de la Convention passée entre l'Etat et la Chambre de commerce du Havre en vue de la concession à cette dernière de la construction et de l'explo- itation d'un pont sur la Seine à Tancarville	16
E. — Loi du 17 avril 1957 relative à la construction d'un tunnel routier sous le mont Blanc	16
F. — Article 4 modifié de la loi du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes	18
G. — Article 31 de la loi de finances rectificative pour 1971 et décret du 23 février 1973 relatif à la concession du tunnel de Sainte- Marie-aux-Mines	21
H. — Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure (titre V)	21
I. — Loi du 5 juillet 1972 autorisant l'approbation de la Convention entre la République française et la République italienne concer- nant le tunnel routier du Fréjus et du Protocole relatif aux questions fiscales et douanières, signés à Paris le 28 février 1972.	22
ANNEXE III. — Jurisprudence du Conseil d'Etat	23
A. — Arrêt comité d'action et de défense des intérêts de l'île d'Oléron et Bourcefranc (C. E. 16 février 1979)	23
B. — Arrêt Denoyez et Chorques (C. E. 10 mai 1974)	30
C. — Arrêt époux Merlin et association de défense des habitants des quartiers de Super-La Ciotat (C. E. 14 février 1975)	31

ANNEXE I

-

LES PONTS A PEAGE

-

B Tableau des caracteristiques financieres des ouvrages.

POINTS ATTACHES	MODE de concession	DATE de mise en service	COUT TOTAL de l'ouvrage	CONTENU des ouvrages contracte	NOMBRE d'ouvrages construits	COUT total de l'ouvrage
Brotonne (Seine Maritime)	Rece simple.	11 juillet 1977.	120 000 000	(1) 102 500 000	1 59 133	2 750 520
Oleron (Charente Maritime)	Rece simple.	21 juin 1966	41 268 273	(2) 31 439 660	1 34 112	1 527 000
Seudre (Charente Maritime)	Rece simple.	3 juillet 1972.	20 694 747	(3) 20 090 000	5 9 171	3 654 723
Saint Nazaire (Loire Atlantique)	Concession a societe d'econo- mie mixte (duree trente neuf ans) (7).	13 octobre 1975	261 000 000	(4) 229 000 000	326 397	20 774 271
Normantier (Vendee)	Rece simple	7 juillet 1971	45 511 682	(5) 39 450 000	10 5 000	5 606 071
Carantoude d'us'elec	Rece simple.	15 mai 1972.	23 000 000	(6) 19 930 000	9 32 505	2 609 435

1) Lebaraier : de 1979 a 1993, 11 091 231 F.

2) Echeancier : 1979 : 1 346 913,5 F ; 1980 : 1 346 913,5 F ; 1981 : 1 207 313,81 F ; 1982 : 1 207 313,81 F ; 1983 : 1 150 686,19 F ; 1984 : 697 141,19 F ; 1985 : 513 831,62 F ; 1986 : 472 045,51 F.

3) Echeancier : 1979 : 1 880 915,88 F ; 1980 : 1 880 915,88 F ; 1981 : 1 880 915,88 F ; 1982 : 1 809 261,19 F ; 1983 : 1 688 227,70 F ; 1984 : 1 688 227,70 F ; 1985 : 1 688 227,70 F ; 1986 : 1 688 227,70 F ; 1987 : 1 115 222,21 F ; 1988 : 430 536,71 F ; 1989 : 430 536,71 F ; 1990 : 320 106,30 F.

4) Echeancier : 1979 : 25 235 000 F ; 1980 : 26 501 000 F ; 1981 : 26 277 000 F ; 1982 : 27 592 000 F ; 1983 : 28 437 000 F ; 1984 : 28 425 000 F ; 1985 : 29 800 000 F ; 1986 : 31 981 000 F ; 1987 : 32 921 600 F ; 1988 : 32 591 000 F ; 1989 : 34 754 000 F ; 1990 : 36 053 000 F ; 1991 : 35 958 000 F ; 1992 : 26 074 000 F ; 1993 : 21 504 000 F ; 1994 : 15 019 000 F ; 1995 : 13 260 000 F.

5) Echeancier : 1979 : 4 724 258 F ; 1980 : 4 700 112 F ; 1981 : 4 675 936 F ; 1982 : 4 651 850 F ; 1983 : 4 627 714 F ; 1984 : 4 603 578 F.

6) Echeancier : 1979 : 2 105 455,53 F ; 1980 : 2 105 455,53 F ; 1981 : 2 105 455,53 F ; 1982 : 2 105 455,53 F ; 1983 : 1 863 697,35 F ; 1984 : 1 863 697,35 F ; 1985 : 1 520 634,7 F ; 1986 : 1 136 880,02 F ; 1987 : 897 496,16 F ; 1988 : 725 150,20 F ; 1989 : 657 177,86 F ; 1990 : 262 941,30 F ; 1991 : 156 187,10 F ; 1992 : 162 810,00 F.

7) Liste des actionnaires : Departement de la Loire Atlantique, 29,48 % ; Ville de Saint Nazaire, 12 % ; Port autonome, 4 % ; Societe generale d'economie, 21,5 % ; Compagnie Francaise d'entreprises metalliques, 11,05 % ; Banque de Suez, 4,25 % ; Compagnie generale d'electricite, 4,25 % ; Societe des petroles Shell, 3 % ; Credit industriel de l'Ouest, 2 % ; Societe de developpement regional de l'Ouest, 1 % ; Chambre de commerce de Saint Nazaire, 2 % ; Chambre de commerce de Nantes, 0,10 % ; Chambre de commerce de La Roche-sur-Yon, 0,12 %.

**C. - - DONNEES PRATIQUES RELATIVES AU TARIF DES PEAGES
SUR LES PONTS DEPARTEMENTAUX**

Pont de Bretonne (département de la Seine-Maritime).

1. Frais de fonctionnement et dépenses diverses.

Il est rappelé que la gratuité a été accordée aux voitures et camions immatriculés dans la Seine-Maritime et que l'usage de ce pont est exclusivement d'intérêt local.

En conséquence, les recettes des péages ne couvrent qu'à 15 % les dépenses de fonctionnement qui s'élèvent à 13 452 118 F.

2. Fréquentation saisonnière.

En juillet : 159 582 véhicules.

En août : 152 108 véhicules.

Le total de juillet et août est inférieur à 19 % de la recette annuelle du péage.

Il est précisé que pour l'année entière, en 1978, le total du trafic a atteint 1 359 185 véhicules.

3. Tarif du bac avant la création du pont.

Le bac a été supprimé en 1977. Ses tarifs étaient les suivants, à cette époque :

- gratuité pour les véhicules et camions immatriculés 76 ;
- 3 F pour les autres véhicules ;
- 1 F par tonne pour les autres cars et camions.

En 1977, les tarifs du pont étaient les suivants :

- gratuité pour les véhicules légers immatriculés dans la Seine-Maritime ;
- 7 F pour les autres véhicules.

4. Liaisons assurées par le pont.

Le pont relie au Nord le chemin départemental 37 et au Sud le chemin départemental 40.

5. Longueur du pont.

1 280 mètres (50 mètres de hauteur).

6. Tarifs du péage.

1° Véhicules immatriculés dans la Seine-Maritime :

Véhicules légers	Gratuit.
Poids lourds de 1,7 tonnes à 9 tonnes	5 F
Poids lourds supérieurs à 9 tonnes	8 F

2° Véhicules non immatriculés dans la Seine-Maritime :

Véhicules légers	7 F
Poids lourds inférieurs à 9 tonnes	10 F
Poids lourds supérieurs à 9 tonnes	16 F

Pont de Cornouailles (département du Finistère).

1. Frais de fonctionnement et dépenses diverses.

En 1978, les frais de fonctionnement ont représenté 33 p. 100 du montant total des recettes. Les frais d'entretien et de contrôle sont assurés sur le budget départemental du Finistère.

2. Fréquentation saisonnière.

En juillet, la recette a été de 678 400 F pour 169 600 véhicules.

En août, la recette a été de 821 000 F pour 205 400 véhicules.

Le total de juillet et août représente plus de 50 p. 100 de la recette annuelle du péage.

Il est précisé que pour les mois de mai, juin, juillet, août et septembre, le total des véhicules empruntant le pont a été de 673 600 véhicules.

3. Tarifs du bac avant la création du pont.

Il existait avant 1972 un bac transportant des véhicules. Les tarifs à l'époque étaient les suivants :

Véhicules de moins de 4 C. V.	1,50 F — 0,20 F par passager.
Véhicules de plus de 4 C. V.	2,40 F — 0,20 F par passager.
Autobus	6 F

A la même époque, les tarifs du pont étaient les suivants :

Véhicules de moins de 4 C. V. . . .	2,50 F, la gratuité pour les passagers.
Véhicules de plus de 4 C. V.	3,50 F, la gratuité pour les passagers.
Car	15 F, la gratuité pour les passagers.

À signaler qu'il existe encore un passeur de passagers pour trafic local.

4. Liens assurés par le pont.

Le pont relie à l'Ouest le C. D. 44 au C. D. 703 qui est à l'Est et qui rejoint la R. N. 165

5. Longueur du pont.

619 mètres.

6. Tarifs du péage.

CATEGORIES	INDIVIDUEL	ABONNEMENT
		pour 25 passages
	En francs.	
Véhicules légers < 4 CV.....	3	25
Véhicules tourisme > 3 CV, véhicules utilitaires < 1,5 tonne, tracteurs agricoles avec remorques et tracteurs sans remorque.....	4	50
Véhicules utilitaires > 1,5 tonne et véhicules de tourisme avec caravanes.....	5	80
Véhicules 2 roues immatriculés.....	1	15

Pont de Saint-Nazaire (département de la Loire-Atlantique).

1. Frais de fonctionnement et dépenses diverses.

En 1978, les frais de fonctionnement se sont élevés à 9,1 millions de francs (charges « gestion », dotations aux amortissements, dotations aux provisions), soit 27,5 % des recettes de péage.

2. Fréquentation saisonnière.

En juillet, la recette a été de 5,1 millions de francs pour 134 000 véhicules.

En août, la recette a été de 6,2 millions de francs pour 165 000 véhicules.

Les recettes du péage en 1978 s'étant élevées à 20 774 231 F, le total de juillet et août représente plus de 50 %.

Il est précisé que pour les mois de mai, juin, juillet, août et septembre, le total des recettes a été évalué en fonction de 510 000 véhicules.

3 Tarifs du bac avant la création du pont.

Avant la construction du pont, le passage était assuré par un service de bacs qui a été supprimé en 1973 lors de la mise en service du pont.

A cette époque les tarifs du bac étaient les suivants :

Véhicules légers :
 — 3 C. V. : 19.90 F.
 — 3 C. V. : 24.20 F.

Poids lourds :
 31.60 F.

Les premiers tarifs du pont en 1975 étaient les suivants :

Véhicules légers :
 — 3 C. V. : 18 F.
 — 3 C. V. : 23 F.

Poids lourds :
 31 F.

4. Liaisons assurées par le pont.

Au Nord : chemin départemental 971 (ex-route nationale 771).
 Au Sud : chemin départemental 77 et la « Route bleue » (chemin départemental).

5. Longueur du pont.

3.470 km (dont 720 mètres partie métallique, le reste béton).

6. — Tarifs de péage.

CATÉ- GORIES	DÉFINITION des catégories.	TARIF normal.	ABON- NEMENT hebdó- madaire pour une traversee.	ABON- nement mensuel pour une tra- versee.	ABON- NEMENT annuel pour une traversee.
En francs :					
	Piétons	Gratuit.			
	2 roues non immatriculés	1			
	2 roues immatriculés	3			
1 ^{re}	Véhicules < 5 CV	20	10	15 (3 A R par mois)	13 (12 A R par an)
2 ^e	Véhicules utilitaires 2 essieux (— 1500 kg utilitaires) et véhicules de tourisme avec caravanes	35		25 (10 A R)	
3 ^e	Véhicules plus de 3 essieux et cars de plus de plus de 25 places	70		30	
4 ^e	Véhicules plus de 4 essieux de 38 tonnes	80		62	
5 ^e	Véhicules de tourisme de plus de 6 CV	23	13	19	17

Organe du trafic par département.

DATE	44	35	56	VENDEE	A RES et étrangers.
	En pourcentage.				
<i>1976</i>					
Juin	38.5	3	3.5	6	49
Aout	18	3	3	3	3
<i>1977.</i>					
Juillet	30	3	3	4	60
Aout	22	4	3	3	63
Octobre	50	3	4	7.5	35.5
<i>1978.</i>					
Janvier	66.5	2	2.5	7.5	21.5
Mai	53.5	3	3.5	7	33
Juillet	27	3	2	4	64
Aout	21	3.5	2.5	3	70
Décembre	62	2	2.5	7	26.5
<i>1979.</i>					
Février	59	2	3.5	7	28.5

Pont de Noirmoutier (département de la Vendée).

1. Frais de fonctionnement et dépenses diverses.

En 1978, les frais de fonctionnement se sont élevés à 1 275 103 F, soit 18.53 p. 100 des recettes du péage.

Par ailleurs, il faut compter par an 81 000 F d'entretien et de contrôle.

2. Fréquentation mensuelle.

En juillet, la recette a été de 1 403 498 F pour 197 111 véhicules.

En août, la recette a été de 1 691 577 F pour 233 916 véhicules.

Le total de juillet et août représente près de 50 p. 100 de la recette annuelle du péage.

Il est précisé que pour les mois de mai, juin, juillet, août et septembre, le total des recettes s'est élevé à 4 797 066 F pour 700 822 véhicules.

3. Tarif de base avant la création du pont.

En fait, avant la création du pont, le service était seulement assuré par une vedette qui ne transportait que les personnes et les deux roues, ainsi que des marchandises d'un poids léger. Ce service de vedette a été supprimé lors de la mise en activité du pont en 1971. Les tarifs à l'époque étaient les suivants :

Voyageurs : 120 F ;

Deux roues : 1 F à 4,30 F.

Les premiers tarifs du pont en 1971 étaient les suivants :

Véhicules : 3 F pour les insulaires, 5 F pour les autres et 1 F pour les deux-roues.

4. Liaisons assurées par le pont.

Le pont relie au Sud le chemin départemental 38 (qui longe le littoral) au chemin départemental 948 au Nord (ex-route nationale).

5. Longueur du pont.

540 mètres.

6. - Tarifs du péage.

CATEGORIES	INSULAIRES		VENDEENS		NON VENDEENS	
	Indi- viduel	Abonne- ment pour 10 pas- sages.	Indi- viduel.	Abonne- ment pour 10 pas- sages.	Indi- viduel.	Abonne- ment pour 10 pas- sages.
	(En francs)					
Véhicule de tourisme 15 tonnes	5	30	6	50	8	70
Véhicules de ... de 15 tonnes	5	50	9	80	10	90
2	1		1		1	

Pont d'Oleron - département de la Charente Maritime.

1. Frais de fonctionnement et dépenses diverses

En 1972, les frais de fonctionnement ont représenté 20,25 p. 100 des recettes. Par ailleurs, les frais deretien et de contrôle sont assurés sur le budget départemental de la voirie.

2. Frequentation saisonnière.

En juillet, le nombre de véhicules a été de 192 812

En août de 179 958

Le total de juillet et août représente environ 30 p. 100 de la recette annuelle du péage.

Il est précisé que pour les mois de mai, juin, juillet, août et septembre, il a été compté 674 669 véhicules représentant environ 70 p. 100 des recettes.

3. Tarifs de bac avant la création du pont

Le bac qui fonctionnait avant 1966 a été supprimé. Les tarifs en 1966 étaient les suivants :

- 2,20 F par personne ;
- 5 F par véhicules insulaire ;
- 6,40 F pour les véhicules de la Charente Maritime ;
- 13,20 F pour les autres véhicules.

A la même époque, les tarifs du pont étaient les suivants :

- 2 F pour les véhicules insulaires ;
- 13 F pour les autres véhicules.

4. Liaisons assurées par le pont.

Le pont relie le chemin départemental 728 à l'Est au chemin départemental 724 à l'Ouest, le raccordement s'intitulant chemin départemental 26.

5. Longueur du pont.

3 137 mètres.

6. Tarifs du péage (en francs).

CATEGORIES	INDIVIDUEL		ABONNEMENTS		
	Insulaires.	Continen- taux.	Insulaires.	Continen- taux.	Nombre de passages par abonnement.
Véhicules de tourisme avec caravanes, re- morques avec ba- teaux	3	19	25	90	10
Camionnettes :					
≤ 3,5 tonnes ...	3	18	45	120	15
De 3,5 tonnes à 8 tonnes	7	25	100	230	15
De 8 tonnes à 13 tonnes	13	36	150	400	15
De 13 tonnes à 19 tonnes	20	48	270	580	15
De 19 tonnes à 26 tonnes	27	62	365	780	15
+ de 26 tonnes..	40	85	540	1 130	15
Autobus et cars.....	15	50	Gratuité.	600	15
Remorques ÷ 200 kg.	1	3			
Voitures hypomobiles.	2	19			

Bicyclettes et motocyclettes : tarif 4 F.

Pont de la Seudre (département de la Charente Maritime).

1. Frais de fonctionnement et dépenses diverses.

En 1978, les frais de fonctionnement ont représenté 43,39 p. 100 des recettes. Par ailleurs, les frais d'entretien et de contrôle sont assurés sur le budget départemental de voirie.

2. Fréquentation saisonnière.

En juillet, le nombre des véhicules a été de 106 932.

En août, de 123 334.

Le total de juillet et août représente environ 35 p. 100 de la recette annuelle du péage.

Il est précisé que pour les mois de mai, juin, juillet, août et septembre, il a été compté 416 156 véhicules représentant environ 70,46 p. 100 des recettes.

3. Tarifs du bac avant la création du pont.

Le bac qui fonctionnait avant 1972 a été supprimé. Les tarifs en 1972 étaient les suivants :

0,50 F par personne ;

3 F pour les véhicules de la Charente-Maritime ;

6 F pour les autres véhicules.

A la même époque, les tarifs du pont étaient de 6 F par véhicule.

4. Liaisons assurées par le pont.

Le pont relie le chemin départemental 728 au chemin départemental 25, le raccordement s'intitulant chemin départemental 25 E.

5. Longueur du pont.

1 147 mètres.

6. — Tarifs du péage.

CATÉGORIES	INDIVIDUEL	ABONNEMENTS	
		Tarif.	Nombre de passages par abonnement.
		En francs	
Véhicules de tourisme avec caravane, remorque avec bateaux	7	40	10
		90	25
Fourgonnettes :			
- 3,5 tonnes.....	7	60	15
De 3,5 tonnes à 8 tonnes.....	9	100	15
De 8 tonnes à 13 tonnes.....	12	126	15
De 13 tonnes à 19 tonnes.....	17	165	15
De 19 tonnes à 26 tonnes.....	23	225	15
- de 26 tonnes....	30	300	15
Autobus de - de 20 places.....	24		
Remorques de - de 200 kg	2		
Bicyclettes, motocyclettes	1		
Salaries	1		

Bacs de l'île de Ré (département de la Charente-Maritime).

En 1973, un service régulier de bacs a assurée la liaison entre l'île de Ré et le continent.

1. Recettes et frais de fonctionnement.

Le montant des recettes s'est élevé en 1978 à 12 029 393 F ; les frais de fonctionnement s'élevant de leur côté à 20 450 000 F, ce qui représente un déficit annuel de l'ordre de 5 000 000 F.

2. Fréquentation saisonnière.

Plus de 50 p. 100 du trafic est assuré en juillet et en août.

3. Montant des tarifs

En 1973, les tarifs ont été les suivants :

- 4 F par personne ;
- 7 F par véhicule insulaire ;
- 19 F pour les véhicules immatriculés Charente Maritime ;
- 23 F pour les autres véhicules.

En 1978, les tarifs ont été modifiés comme suit :

- 3 F par personne en été ;
- 50 F par personne en hiver.

Pour les véhicules les tarifs seront les suivants :

- 7 F pour les insulaires ;
- 22 F en été pour les voitures de moins de 8 CV ;
- 35 F pour les voitures de plus de 8 CV.

ces derniers tarifs étant ramenés en hiver respectivement à 22 F et 25 F.

ANNEXE II

TEXTES LEGISLATIFS

A. — LOI DU 14 FLOREAL AN X RELATIVE AUX CONTRIBUTIONS INDIRECTES

TITRE IV

Enregistrement.

DROITS SUR LES BACS ET SUR LES PONTS

IX. — Le Gouvernement, pendant la durée de dix années, déterminera, pour chaque département, le nombre et la situation des bacs ou bateaux de passage établis ou à établir sur les fleuves, rivières ou canaux.

X. — Le tarif de chaque bac sera fixé par le Gouvernement, dans la forme arrêtée pour les règlements d'administration publique.

XI. — Le Gouvernement autorisera, dans la même forme, et pendant la même durée de dix années, l'établissement des ponts dont la construction sera entreprise par des particuliers : il déterminera la durée de leur jouissance, à l'expiration de laquelle ces ponts seront réunis au domaine public, lorsqu'ils ne seront pas une propriété communale. Il fixera le tarif de la taxe à percevoir sur ces ponts.

B. — ARTICLE 124 DE LA LOI DE FINANCES DU 25 MARS 1817

124. Le Gouvernement continuera, pendant une année, d'être autorisé, conformément à la loi du 14 floreal an X, à établir des droits de péage, dans les cas où ils seront reconnus nécessaires pour concourir à la construction ou à la restauration des ports, écluses et ouvrages d'art à la charge de l'Etat, des départements et des communes : il en fixera les tarifs et le mode de perception, et en déterminera la durée dans la forme usitée pour les règlements d'administration publique.

C. — LOI DU 30 JUILLET 1880 DETERMINANT LE MODE DE RACHAT DES PONTS A PEAGE

ARTICLE PREMIER. — Il ne sera plus construit à l'avenir de ponts à péage sur les routes nationales ou départementales. En cas d'insuffisance de ressources immédiatement disponibles pour la construction des ponts dépendant de la voirie vicinale, il pourra y être pourvu par les départements et communes intéressées au moyen d'un emprunt à la caisse des chemins vicinaux.

ART. 2. — Le rachat de la concession de tout pont à péage dépendant de la grande ou de la petite voirie peut être autorisé et déclaré d'utilité publique par décret rendu en Conseil d'Etat après enquête. L'enquête a lieu dans les formes déterminées par l'ordonnance du 18 février 1834.

ART. 3. — A défaut d'arrangement amiable, si les droits du concessionnaire ne sont pas réglés, soit par le cahier des charges, soit par une convention postérieure, l'indemnité à allouer pour le rachat de la concession est fixée par une commission spéciale instituée et composée comme il suit. Cette commission est instituée par décret et composée de trois membres, dont un désigné par le préfet, un par le concessionnaire et le troisième par les deux autres membres. Si ces deux membres ne parviennent pas, dans le mois qui suivra la notification à eux faite de leur nomination, à se mettre d'accord sur le nom du troisième, il sera procédé à sa désignation par le président du tribunal de première instance du chef-lieu du département dans le ressort duquel le pont est situé. Le choix ne pourra être fait que parmi les personnes désignées par le conseil général pour la formation du jury d'expropriation pour cause d'utilité publique dans les divers arrondissements dont le département se compose. Lorsque le pont est établi sur un cours d'eau servant de limite à deux départements, la nomination est faite, dans les mêmes conditions, par le président du tribunal de première instance du chef-lieu de celui des deux départements qui devra être désigné par le décret déclarant l'utilité publique du rachat. Le même décret désignera celui des préfets qui devra faire la nomination prévue par le second paragraphe du présent article.

ART. 4. — L'indemnité allouée doit être payée ou consignée avant la prise de possession du pont.

ART. 5. — Les actes de toute nature faits en vertu de la présente loi seront dispensés du timbre et enregistrés gratis, lorsqu'il y aura lieu à la formalité de l'enregistrement.

ART. 6. — Les ponts à péage établis sur les routes nationales seront rachetés dans un délai de huit ans, à partir du 1^{er} janvier qui suivra la promulgation de la présente loi. Pour déterminer l'ordre de priorité des rachats, il sera tenu compte du concours offert par les départements, les communes ou les particuliers.

ART. 7. — Il pourra être accordé sur les fonds de l'Etat, pour le rachat des ponts à péage dépendant des routes départementales ou des chemins vicinaux de toute catégorie, une subvention dont le maximum est fixé à la moitié de la dépense. Ce maximum est réduit à un tiers pour les rachats des ponts à péage situés sur les routes départementales, dans les départements où le produit du centime additionnel au principal des quatre contributions directes est compris entre 20 000 F et 40 000 F et à un quart dans les départements où il est supérieur à 40 000 F. Il ne sera accordé aucune subvention pour le rachat des ponts à péage qui seraient construits sur les chemins vicinaux après la promulgation de la présente loi.

D. — LOI N 51-558 DU 17 MAI 1951 PORTANT RATIFICATION DE LA CONVENTION PASSEE ENTRE L'ETAT ET LA CHAMBRE DE COMMERCE DU HAVRE EN VUE DE LA CONCESSION A CETTE DERNIERE DE LA CONSTRUCTION ET DE L'EXPLOITATION D'UN PONT SUR LA SEINE A TANCARVILLE

ARTICLE PREMIER. — Est ratifiée la Convention ci-annexée passée le 18 décembre 1950 et par laquelle l'Etat concède à la Chambre de commerce du Havre, avec le droit de percevoir des péages, la construction et l'exploitation d'un pont-route sur la Seine à Tancarville (1).

ART. 2. — Les modifications éventuelles aux clauses du cahier des charges annexé à ladite Convention pourront être approuvées par un décret en Conseil d'Etat.

ART. 3. — L'enregistrement de la Convention et du cahier des charges susmentionnés sera fait gratuitement.

E. — LOI N 57-506 DU 17 AVRIL 1957 RELATIVE A LA CONSTRUCTION D'UN TUNNEL ROUTIER SOUS LE MONT BLANC

L'Assemblée Nationale et le Conseil de la République ont délibéré,
L'Assemblée Nationale a adopté.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER. — Le Président de la République est autorisé à ratifier la Convention signée à Paris, le 14 mars 1953, entre la République française et la République italienne, relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel sous le mont Blanc, dont le texte est annexé à la présente loi.

ART. 2. — Le Ministre des Affaires économiques et financières est autorisé à souscrire, pour le compte de l'Etat, à concurrence de 210 millions de francs, le capital de la Société française pour la construction et l'exploitation du tunnel sous le mont Blanc, société d'économie mixte à constituer au capital de 400 millions de francs.

Les statuts de la Société française pour la construction et l'exploitation du tunnel sous le mont Blanc seront approuvés par décret en Conseil d'Etat pris sur le rapport du Ministre des Affaires étrangères, du Ministre des Affaires économiques et financières et du Secrétaire d'Etat aux Travaux publics, aux Transports et au Tourisme.

Ces statuts devront être conformes aux principes posés par le procès-verbal financier en date du 16 mai 1953 annexé à la Convention franco-italienne du 14 mars 1953, visée à l'article 1^{er} ci-dessus, et pour le surplus, aux lois et règlements applicables aux sociétés dans lesquelles l'Etat détient une participation au capital.

ART. 3. — Le Secrétaire d'Etat aux Travaux publics, aux Transports et au Tourisme est autorisé à concéder à la Société française pour la construction et l'exploitation du tunnel sous le mont Blanc les travaux de construction et d'exploitation de la partie française du tunnel sous le mont Blanc dans les conditions prévues par le projet d'acte de concession annexé à la présente loi.

Tous les travaux de construction de la tranche française visés à la présente loi et à ses annexes devront faire l'objet d'adjudications restreintes.

ART. 4. — La Société française pour la construction et l'exploitation du tunnel sous le mont Blanc bénéficiera d'une subvention de l'Etat d'un montant de 1 700 millions de francs.

Le montant de cette subvention, ainsi que le montant de l'apport en capital visé à l'article 2 ci-dessus, seront prélevés sur le fonds spécial d'investissement routier, conformément au premier plan quinquennal d'amélioration du réseau routier national métropolitain approuvé par le décret du 22 décembre 1952 sans que cette mesure puisse porter préjudice à la réalisation des programmes en cours.

Le crédit de 210 millions de francs correspondant à l'apport en capital visé à l'alinéa précédent fera l'objet d'un transfert du fonds spécial d'investissement routier au chapitre 5400 (Participation de l'Etat, souscription et libération d'actions) du budget du Ministère des Affaires économiques et financières (Services financiers) par arrêté du Ministre des Affaires économiques et financières et du Secrétaire d'Etat aux Travaux publics, aux Transports et au Tourisme.

Aucun crédit supplémentaire provenant de fonds publics, et notamment du fonds national d'investissement routier, ne pourra être apporté à la réalisation du projet sans une décision législative préalable.

ART. 5. — Le Ministre des Affaires économiques et financières est autorisé à accorder la garantie de l'Etat aux emprunts à moyen terme et à long terme émis par la Société française pour la construction et l'exploitation du tunnel sous le mont Blanc en vue de la construction du tunnel, dans la limite de 2 milliards de francs.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 17 avril 1957.

RENÉ COTY.

Par le Président de la République :

Le Président du Conseil des Ministres.

GUY MOLLET.

Le Ministre des Affaires étrangères,

CHRISTIAN PINEAU.

Le Ministre des Affaires économiques et financières.

PAUL RAMADIER.

I. - ARTICLE 4 MODIFIE DE LA LOI DU 18 AVRIL 1955 PORTANT STATUT DES AUTOROUTES

Loi n 55435 du 18 avril 1955.

Article 4

L'usage des autoroutes est en principe gratuit. Toutefois, l'acte déclaratif d'utilité publique peut, sous certaines conditions, décider que la construction et l'exploitation d'une autoroute seront concédés par l'Etat à une collectivité publique, à un groupement de collectivités publiques, ou à une chambre de commerce ou à une société d'économie mixte ou à une société anonyme dont les intérêts sont majoritairement publics.

Decret n 60661 du 4 juillet 1960 modifiant l'article 4 de la loi n 55435 du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes.

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre des Travaux publics et des Transports, du Ministre des Finances et des Affaires économiques et du Ministre de l'Intérieur,

Vu la Constitution et notamment son article 37,

Vu la loi n 55435 du 18 avril 1955, et notamment son article 4 complété par l'article 23 de la loi n 53836 du 29 mars 1958,

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Decrète :

Article premier. — Les trois premiers alinéas de l'article 4 de la loi susvisée du 18 avril 1955 (titre) sont remplacés par les dispositions suivantes :

L'usage des autoroutes est en principe gratuit. Toutefois, l'acte déclaratif d'utilité publique peut décider que seront concédées par l'Etat à une collectivité publique, ou à un groupement de collectivités publiques, ou à une chambre de commerce, ou à une société d'économie mixte dans laquelle les intérêts publics seront majoritaires, soit la construction et l'exploitation d'une autoroute, soit l'exploitation d'une autoroute ainsi que la construction

Decret n 70398 du 12 mai 1970 remplaçant les dispositions réglementaires des alinéas 2 à 6 substituées par le décret n 60661 du 4 juillet 1960 aux alinéas 2 et 3 de l'article 4 de la loi n 55435 du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes.

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre de l'Intérieur, du Ministre de l'Economie et des Finances et du Ministre de l'Equipement et du Logement,

Vu la loi n 55435 du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes, et notamment son article 4,

Vu l'article 23 de la loi n 53836 du 29 mars 1958 portant loi de finances pour 1958, complétant l'article 4 de la loi n 55435 du 18 avril 1955 par quatre alinéas nouveaux,

Vu le décret n 60661 du 4 juillet 1960 qui a remplacé par six alinéas les trois premiers alinéas de l'article 4 de la loi n 55435 du 18 avril 1955,

Vu l'article 74 de la loi n 691161 du 24 décembre 1959 portant loi de finances pour 1970 qui a remplacé par deux alinéas les alinéas 7 et suivants ajoutés à l'article 4 de la loi n 55435 par l'article 23 de la loi n 53836 du 29 mars 1958,

Le Conseil d'Etat entendu,

Decrète :

Article premier. — Les dispositions réglementaires des alinéas 2 à 6 substituées par le décret du 4 juillet 1960 aux alinéas 2 et 3 de l'article 4 de la loi du 18 avril 1955, sont remplacées par les dispositions suivantes :

Toutefois peuvent être concédées par l'Etat soit la construction et l'exploitation d'une autoroute, soit l'exploitation d'une autoroute, ainsi que la construction et l'exploitation de ses installations annexes, telles qu'elles sont définies au cahier des charges

La convention de concession et le cahier des charges sont approuvés par décret pris en Conseil d'Etat.

Dans ce cas, la convention de concession et le cahier des charges sont approuvés par décrets pris en Conseil d'Etat, après avis des collectivités locales directement intéressées; ils peuvent autoriser le concessionnaire à percevoir des péages pour assurer l'intérêt et l'amortissement des capitaux investis par lui, ainsi que l'entretien et éventuellement l'extension de l'autoroute.

et l'exploitation de ses installations annexes telles qu'elles seront définies au cahier des charges.

Les concessions prévues à l'alinéa précédent peuvent être déclinées postérieurement à la déclaration d'utilité publique. La décision est alors prise dans les formes prescrites pour cette déclaration.

La concession portant sur une autoroute nouvelle peut être étendue à l'exploitation d'un tronçon contigu d'autoroutes pré-existant. La décision prononçant cette extension est prise dans les formes prescrites pour la déclaration d'utilité publique.

« Dans tous les cas, la convention de concession et le cahier des charges sont approuvés par décret pris en Conseil d'Etat après avis, notamment, des collectivités locales directement intéressées.

« Ces actes peuvent autoriser le concessionnaire à percevoir des péages en vue d'assurer le remboursement des avances et dépenses de toute nature faites par l'Etat, l'exploitation et, éventuellement, l'entretien et l'extension de l'autoroute, l'intérêt et l'amortissement des capitaux investis par le concessionnaire. »

Art. 2. - Le Ministre des Travaux publics et des Transports, le Ministre des Finances et des Affaires économiques, le Ministre de l'Intérieur et le Secrétaire d'Etat aux finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 juillet 1960.

MICHEL DEBRÉ.

Par le Premier ministre :

*Le Ministre des Travaux publics
et des Transports,*

ROBERT BURON.

Le Ministre de l'Intérieur,

PIERRE CHATENET.

*Le Ministre des Finances
et des Affaires économiques,*

WILFRID BAUMGARTNER.

Le Secrétaire d'Etat aux Finances,

VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

« Ces actes peuvent autoriser le concessionnaire à percevoir des péages en vue d'assurer le remboursement des avances et dépenses de toute nature faites par l'Etat et les collectivités ou établissements publics, l'exploitation et, éventuellement, l'entretien et l'extension de l'autoroute, la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le concessionnaire.

Art. 2. — Le présent décret ne pourra être modifié que par un décret en Conseil d'Etat.

Art. 3. — Le Ministre de l'Intérieur, le Ministre de l'Economie et des Finances, le Ministre de l'Equipe-ment et du Logement et le Secrétaire d'Etat à l'Economie et aux Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 12 mai 1970.

JACQUES CHABAN DELMAS

Par le Premier ministre :

*Le Ministre de l'Equipe-ment
et du Logement,*

ALBIN CHALANDON.

Le Ministre de l'Intérieur,

RAYMOND MARCELLIN.

*Le Ministre de l'Economie
et des Finances,*

VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

*Le Secrétaire d'Etat à l'Economie
et aux Finances,*

JACQUES CHIRAC.

**G. — ARTICLE 31 DE LA LOI DE FINANCES RECTIFICATIVE POUR 1971 ET
DECRET DU 23 FEVRIER 1973 RELATIF A LA CONCESSION DU TUNNEL
DE SAINTE-MARIE-AUX-MINES**

Article 31.

Le Ministre de l'Economie et des Finances est autorisé à donner la garantie de l'Etat, dans la limite d'un montant maximum de 47 millions de francs, aux emprunts qui seront contractés, pour l'aménagement en tunnel routier du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, par la société d'économie mixte chargée des travaux.

**Décret n° 73-186 du 23 février 1973
relatif à la concession du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines.**

Le Premier ministre,

Sur le rapport du Ministre de l'Intérieur, du Ministre de l'Economie et des Finances, du Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Equipement, du Logement et du Tourisme et du Ministre des Transports,

Vu la loi de finances rectificative pour 1971 (art. 31);

Vu le décret du 31 août 1937 portant réorganisation du régime des chemins de fer, ensemble la convention de même date y annexée et les avenants qui l'ont modifiée;

Vu le décret du 31 décembre 1937 approuvant les statuts de la Société nationale des chemins de fer français, ensemble les décrets approuvant les modifications auxdits statuts;

Vu le décret n° 71-1024 du 23 décembre 1971 portant approbation du nouveau cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. — Sont approuvés :

1^o La convention passée le 22 février 1973 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français, par laquelle cette Société renonce au maintien dans son domaine concédé du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines reliant la vallée de Sainte-Marie-aux-Mines, dans le département du Haut-Rhin, à la vallée de Lusse, dans le département des Vosges;

2^o La convention de concession passée le 22 décembre 1972 entre l'Etat et la Société d'économie mixte du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines en vue de l'aménagement de ce tunnel pour le trafic routier, éventuellement pour le trafic mixte routier et ferröviaire, ainsi que de son exploitation;

3^o Le cahier des charges annexé à cette dernière convention.

Art. 2. — Le Ministre de l'Intérieur, le Ministre de l'Economie et des Finances, le Ministre de l'aménagement du Territoire, de l'Equipement, du Logement et du Tourisme et le Ministre des Transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 23 février 1973.

PIERRE MESSMER.

Par le Premier ministre :

*Le Ministre de l'Aménagement du Territoire,
de l'Equipement, du Logement et du Tourisme,*

OLIVIER GUICHARD.

*Le Ministre de l'Intérieur,
RAYMOND MARCELLIN.*

Le Ministre de l'Economie et des Finances,

VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

*Le Ministre des Transports,
ROBERT GALLEY.*

**H. — CODE DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL
ET DE LA NAVIGATION INTERIEURE**

TITRE CINQUIEME

Bacs et passages d'eau.

ART. 62. — L'amodiation des bacs et passages sur les cours d'eau du domaine public ainsi que les canaux se fait soit par voie d'adjudication, soit à l'amiable.

ART. 63. — Le cahier des charges définit les clauses et conditions de l'amodiation et fixe le nombre des mariniers nécessaires à chaque bateau, celui des bateaux utiles au service de chaque passage, leur forme, leurs dimensions, leur construction, ainsi que la quantité et la nature des agrès dont ils doivent être pourvus.

ART. 64. — Les tarifs de péage des bacs et passages d'eau autres que ceux qui desservent les routes et chemins à la charge du département, sont fixés par les préfets, après enquête, sur la proposition des ingénieurs du service de la navigation.

Pour les bacs ou passages d'eau sur les routes ou chemins à la charge du département, les tarifs sont fixés par le conseil général.

ART. 65. — Sans préjudice des pouvoirs accordés aux maires par la loi du 5 avril 1884, l'administration, la police et la perception des droits de passage sur les fleuves, rivières et canaux navigables appartiennent au préfet du département dans lequel se trouve situé le passage ou, lorsque celui-ci est commun à deux départements limitrophes, au préfet du département dans lequel se trouve la localité desservie la plus importante.

ART. 66. — Les travaux d'entretien ou de réparation qui, après une mise en demeure du préfet n'ont pas été réalisés, sont exécutés d'office aux frais de l'amodiateur, sans préjudice des sanctions qui pourraient être prises contre lui

ART. 67. — Les amodiateurs et passeurs maintiennent le bon ordre dans leurs bacs et bateaux pendant le passage et sont tenus de désigner aux autorités de police ceux dont le comportement serait répréhensible ou qui, par leur imprudence, compromettraient la sûreté des passagers.

ART. 68. — Les amodiateurs ne peuvent employer que des personnes reconnues capables de conduire des embarcations sur les fleuves, rivières et canaux ; à cet effet, les employés doivent, avant d'entrer en exercice, être munis d'un certificat d'un ingénieur de la navigation.

ART. 69. — Ne sont point assujettis au paiement des droits compris aux tarifs des juges, les juges de tribunal d'instance, administrateurs, ingénieurs des ponts et chaussées, lorsqu'ils se transportent pour raison de leurs fonctions respectives, les gendarmes et officiers de gendarmerie, les militaires en marche, les officiers lors de la durée et dans l'étendue de leur commandement.

ART. 70. — Il est enjoint aux amodiateurs, mariniers et autres personnes employées au service des bacs de se conformer aux dispositions contenues dans le présent titre, à peine d'être responsables des suites de leur négligence et être, en outre, passibles d'une amende de la valeur de trois journées de travail pour chaque contravention.

ART. 71 (1). — Il est expressément défendu aux amodiateurs, mariniers et autres personnes employées au service des bacs et bateaux d'exiger, dans aucun temps, autres et plus fortes sommes que celles portées aux tarifs, à peine d'être condamnés par le tribunal de police soit sur la réquisition des parties plaignantes, soit sur celle des agents de l'administration, à la restitution des sommes indûment perçues et, en outre, à une amende de 200 F à 3 600 F (2 F à 36 F) et d'un à trois jours d'emprisonnement.

En cas de récidive, la condamnation sera prononcée par le tribunal correctionnel.

ART. 72 (1). — Si l'exaction est accompagnée d'injures, menaces, violences ou voies de faits, les prévenus seront traduits devant le tribunal correctionnel et condamnés, outre les réparations civiles et dommages-intérêts, à une amende qui pourra être de 24 000 F (240 F) et un emprisonnement qui ne pourra excéder trois mois.

ART. 73. — Les adjudicataires seront, dans tous les cas, civilement responsables des restitutions pécuniaires prononcées contre leurs préposés et mariniers.

ART. 74. — Ils pourront même, dans le cas de récidive légalement prononcée par un jugement, être destitués par le préfet sur l'avis des ingénieurs et leurs baux demeureront résiliés sans indemnité.

ART. 75 (1). — Toute personne qui se soustrait au paiement des sommes portées aux tarifs sera condamnée par le tribunal de police, outre la restitution des droits, à une amende de 200 F à 3 600 F (2 F à 36 F).

En cas de récidive, le tribunal prononcera, outre l'amende, un emprisonnement qui ne pourra être moindre d'un jour ni être de plus de trois mois, et l'affiche du jugement sera aux frais du contrevenant.

ART. 76 (1). — Si le refus de payer était accompagné d'injures, menaces, violences ou voies de fait, les coupables seront traduits devant le tribunal correctionnel et condamnés, outre les réparations civiles et dommages-intérêts, à une amende qui pourra être de 24 000 F (240 F), et un emprisonnement qui ne pourra excéder trois mois.

ART. 77. — Toute personne qui aura aidé ou favorisé la fraude ou concouru à des contraventions aux lois sur la police des bacs sera condamnée aux mêmes peines que les auteurs des fraudes ou contraventions.

L. — Loi n° 72-627 du 5 juillet 1972 autorisant l'approbation de la Convention entre la République française et la République italienne concernant le tunnel routier du Fréjus et du Protocole relatif aux questions fiscales et douanières, signés à Paris le 23 février 1972.

Article unique.

Est autorisée l'approbation de la Convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne concernant le tunnel routier du Fréjus et du Protocole relatif aux questions fiscales et douanières, signés à Paris le 23 février 1972, dont le texte est annexé à la présente loi.

ANNEXE III

JURISPRUDENCE DU CONSEIL D'ÉTAT

A. — Arrêt Comité d'action et de défense des intérêts de l'île d'Oléron et Bourcefranc.

A. Arrêt Comité d'action et de défense des intérêts de l'île d'Oléron

D) ARRÊT DU CONSEIL D'ÉTAT

Considérant qu'aux termes de l'article 1^{er}, premier alinéa, de la loi du 30 juillet 1880, il ne sera plus construit à l'avenir de ponts à péage sur les routes nationales et départementales, que cette disposition a un caractère général et permanent et s'applique à toutes les voies nationales ou départementales existantes, quel qu'ait pu être leur statut antérieur;

Considérant que les dispositions de l'article 46-13 de la loi du 10 août 1871 en vertu desquelles le conseil général statue définitivement sur l'établissement des bacs et passages d'eau sur les routes et chemins à la charge du département et sur la fixation des tarifs de péage ne sauraient donner une base légale à l'institution par le conseil général de péages sur des ponts, qui ne constituent pas des passages d'eau;

Considérant que le pont édifié par le département de la Charente-Maritime entre l'île d'Oléron et le littoral assurait, à la date à laquelle le conseil général a décidé la création d'un péage, la liaison et la continuité du passage entre deux voies ayant le caractère de routes nationales et incorporées par la suite à la voirie départementale; qu'il est au nombre de ceux visés par la loi du 30 juillet 1880; que, des lors, l'institution d'un péage sur cet ouvrage par une délibération du conseil général de la Charente-Maritime en date du 28 avril 1936 viole ladite loi du 30 juillet 1880;

Considérant qu'il suit de là que cette délibération ainsi que, par voie de conséquence l'arrêté attaqué du préfet de la Charente-Maritime en date du 31 décembre 1974 portant application à compter du 1^{er} janvier 1975 des nouveaux tarifs de la régie départementale des passages d'eau en ce qui concerne le pont d'Oléron étant entachés d'illégalité, le comité requérant est fondé à demander l'annulation du jugement en date du 26 mai 1976 par lequel le tribunal administratif de Poitiers a rejeté sa demande ainsi que de l'arrêté préfectoral sus-rappelé;

Sur les dépens de première instance;

Considérant qu'il y a lieu, dans les circonstances de l'affaire, de mettre à la charge du département de la Charente-Maritime les sommes qui ont pu être versées à titre de dépens de première instance,

Decide :

Article premier. — Le jugement du tribunal administratif de Poitiers en date du 26 mai 1976 est annulé.

Art. 2. — L'arrêté du préfet de la Charente-Maritime en date du 31 décembre 1974 est annulé en tant qu'il fixe les tarifs du péage du pont d'Oléron.

Art. 3. — Les sommes qui ont pu être versées à titre de dépens de première instance sont mises à la charge du département de la Charente-Maritime.

Art. 4. — La présente décision sera notifiée au ministre de l'intérieur, au préfet de la Charente-Maritime et au Comité d'action et de défense des intérêts de l'île d'Oléron et de Bourcefranc.

2 CONCLUSIONS DE MONSIEUR RAJEVIN-BAVILLE,
COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.

Messieurs,

La répartition du coût des services publics entre le contribuable et l'utilisateur est une question qui se pose depuis toujours et qui n'est pas susceptible d'une réponse uniforme selon le degré de nécessité ou de simple utilité du service, selon la solvabilité des usagers et ses propres ressources, selon les conceptions économiques et sociales de ses gouvernants, la collectivité publique cherchera soit à faire payer le service à son coût réel, soit à le rendre gratuit ou quasi gratuit. C'est un problème qui se pose aussi bien au conseil municipal lorsqu'il fixe les tarifs des cantines scolaires qu'au Parlement lorsqu'il statue sur le régime des transports en commun dans la région parisienne.

En matière de voirie routière, la tradition française est celle de la gratuité. Toutefois et dès le Moyen Age, ce principe a reçu de nombreuses atteintes lorsque la continuité de l'itinéraire était subordonnée à l'édification d'un ouvrage onéreux.

Ces « péages » (le mot apparaît dès le XII^e siècle) ont paru aux constituants de 1790 un vestige de la féodalité, au même titre que les octrois ou les fours banaux : ils ont provoqué la suppression (lois des 15 mars 1790 et 23 août 1792 relatives aux droits seigneuriaux). Mais la nécessité fut plus forte que les préoccupations doctrinales : la loi du 14 février au X^e autorisa le Gouvernement à concéder, par décret en forme de règlement d'administration publique, la construction et l'exploitation de ponts routiers. Cette autorisation ne valait au départ que pour dix ans : mais elle a été prorogée pour un an par l'article 124 de la loi de finances du 23 mars 1817 et, après les auteurs, cette prorogation doit être regardée comme reconduite chaque année par la loi de finances qui autorise la perception des impôts et taxes existants. Toujours est-il que le procédé fut largement utilisé pendant la première moitié du XIX^e siècle : et la rubrique « ponts à péage » de la table 1844-1858 du recueil de vos lois ne comporte pas moins de six pages serrées.

Avec le développement de l'économie, et l'essentiel de l'équipement routier ayant été réalisé, l'existence de ces multiples péages apparut à la longue comme gênante, et la loi du 30 juillet 1880 organisa leur rachat progressif : elle interdisait par ailleurs pour l'avenir — et c'est l'objet de notre affaire — la construction de ponts à péages sur les routes nationales et départementales.

Malgré les mêmes causes produisant les mêmes effets, il était logique que l'on songeât au péage lorsqu'il s'est agi de doter le pays d'un équipement routier de type nouveau. Ce fut d'abord le pont de Tancarville, autorisé par une loi du 17 mai 1931 : ce fut ensuite le péage sur les autoroutes, autorisé « dans des cas exceptionnels » par la loi du 28 avril 1955, et devenu la règle générale pour les autoroutes de liaison.

Il n'est donc pas surprenant que le département de la Charente-Maritime ait eu recours à ce procédé lorsqu'il a décidé en 1962 de remplacer par une liaison terrestre fixe la liaison maritime existant entre le continent et l'île d'Oléron, autrement dit de substituer un pont à péage au service de bac payant qu'il gérait déjà en régie directe. Il faut relever en effet que la perception d'un prix de passage sur les « bacs et passages d'eau » n'avait jamais posé de problème, même au législateur de l'époque révolutionnaire, sans doute parce que l'intervention visible d'un personnel et d'un matériel assurant le transport du véhicule et des passagers — et nettement prépondérante la prestation de service sur la simple utilisation du domaine public.

Assurément, non seulement les usagers du futur ouvrage et au premier rang d'entre eux les habitants permanents de l'île ne contestaient pas le projet, mais ils en reconnaissaient la réalisation à cor et à cri. Le conseil général ne s'est laissé convaincre qu'à la condition que l'entière charge de la construction serait supportée par les péages : c'était d'autant plus facile qu'une grande part des recettes était escomptée des touristes et estivants, qui devaient payer le prix fort, les illois et les habitants du département bénéficiant de tarifs préférentiels.

On sait que vous n'avez admis la légalité de tels tarifs, à propos du bac de l'île de Ré, qu'en ce qui concerne les seuls habitants de l'île (section 19 mai 1974. *Devoyez et Chorques*, p. 274. *Ajda* 1974-293 et *chronique Franc-Boyon*. C'est cette décision qui se trouve indirectement à l'origine du présent litige, car elle a contraint

le département de la Charente Maritime à remanier sa réglementation tarifaire pour se conformer à votre arrêt. Très correctement, il ne s'est pas contenté de le faire pour le bac de l'île de Ré, mais aussi pour les autres passages exploités par la « régie départementale des passages d'eau », et notamment le pont-viaduc d'Oléron, en service depuis 1966. C'est ainsi qu'une délibération du conseil général du 25 octobre 1974 adopta de nouveaux tarifs qui furent mis en vigueur par un arrêté préfectoral du 31 décembre 1974.

Mais le comité d'action et de défense des intérêts de l'île d'Oléron et le Bourcefranc, association déclarée, déféra les nouveaux tarifs au tribunal administratif de Poitiers. Il estimait en effet le prix demandé trop élevé au regard des bénéfices que l'exploitation du pont avait rapportés depuis sa mise en service. Sans contester le principe même du péage, il réclamait une baisse sensible, et à terme la gratuité pour les îliens. Il s'élevait surtout — par un réflexe d'égoïsme sacré bien compréhensible sinon estimable — contre l'affectation réelle ou supposée des bénéfices du pont d'Oléron soit au déficit du pont sur la Seudre, soit même au futur pont envisagé pour relier l'île de Ré au continent.

Par jugement du 26 mai 1976, le tribunal administratif rejeta la requête. Le comité de défense fait appel de ce jugement. Il reprend son moyen de première instance : mais il invoque surtout — et l'on sent qu'un avocat est passé par là — l'illégalité du principe même d'un péage, contraire selon lui à la loi du 30 juillet 1880. C'est ce moyen qui motive la saisine de votre section, en raison, certes, de la difficulté du problème posé, mais surtout des conséquences pratiques d'une annulation qui nous paraît inéluctable.

1. Le moyen est en effet certainement recevable. Le comité ne peut pas être regardé comme ayant valablement renoncé à le soulever : nous avons vu à propos de la première affaire inscrite à ce rôle que l'acquiescement était pratiquement exclu en matière d'excès de pouvoir et que le désistement lui-même pouvait être rétracté (Ass., 21 avril 1944, Soc. Dockès frères, p. 120). Ici, le comité contestant avait simplement déclaré incidemment, en première instance, qu'il ne contestait pas la légalité du péage ; il est recevable à se raviser en appel.

Le moyen — analysé comme la violation de la loi de 1880 — ne repose pas sur une cause juridique distincte du moyen de légalité interne invoqué devant les premiers juges : il s'agit d'ailleurs tout aussi bien d'un problème d'ordre public si on l'analyse sous l'angle de la compétence du conseil général pour instituer un péage sur un ouvrage routier départemental.

Le comité est enfin recevable à se prévaloir de l'illégalité de la décision instituant le péage, bien qu'elle remonte à 1966. La construction du pont a été décidée antérieurement, par une délibération du 10 janvier 1962, ce qui n'a pas sur ce point de caractère réglementaire ; mais, en ce qui concerne l'exploitation, le conseil général se déclarait seulement « prêt à accepter la formule juridique... qui permettra l'instauration (d'un) péage » — ce qui est une déclaration d'intention.

L'institution du péage, la réglementation de ses tarifs, de leur perception et de l'affectation de leur produit résultent d'une délibération du 28 avril 1966 approuvant un projet d'arrêté préfectoral, lequel a été signé le 16 juin suivant. Délibération et arrêté s'analysent comme des dispositions à caractère général, impersonnel et permanent et, par conséquent, réglementaire. Leur légalité peut être contestée à toute époque à l'occasion d'un recours dirigé contre des actes réglementaires ultérieurs qui les modifient.

Ce même caractère réglementaire justifie la compétence administrative. Celle-ci serait plus douteuse s'il s'agissait d'un litige individuel sur l'application d'un tarif à un usager : la jurisprudence du XIX^e siècle, en tout cas, voyait dans les péages des taxes assimilées aux contributions indirectes (Trib. des conflits, 9 mai 1851, Astugue, p. 329 ; Cass. crim., 27 juillet 1978, D. 79 1.385), et c'est encore la doctrine enseignée par Monsarrat (« Chemins vicinaux », p. 207). On peut se demander si vous ne l'avez pas implicitement abandonnée avec la décision *Denoey et Choques*, car les bacs paraissent, sur ce point, assimilés aux ponts : mais ce n'est pas notre problème.

2. Pour en venir à la légalité de l'institution du péage, nous commencerions par écarter du débat l'article 46 (13) de la loi départementale du 10 août 1871. Ce texte donne compétence au conseil général pour statuer par délibérations « définitives » (c'est-à-dire non soumises à approbation) sur « l'établissement et l'entretien

... les passages d'eau sur les routes et chemins à la charge du département. Cette loi est interprétée comme soustrayant les bacs et passages d'eau départementaux à la procédure instituée par la loi du 6 frimaire an VII, laquelle a nationalisé avant d'être tous les services de bacs et bateaux exploités par des particuliers, et a attribué leur établissement et leur tarification à la compétence des autorités centrales de l'Etat, après une procédure complexe comportant une enquête. Cette interprétation a été consacrée par le décret-loi du 1^{er} octobre 1926 et l'article 44 du Code des voies navigables : l'établissement des bacs et passages d'eau relève désormais d'un arrêté préfectoral pris après enquête s'ils desservent des routes et chemins autres que ceux qui sont à la charge du département, et par simple délibération du conseil général pour ces derniers.

Il est clair que l'expression « bacs et passages d'eau » ne saurait s'appliquer aux ponts. Ceux-ci n'étaient pas régis par la loi de frimaire an VII, mais par celle du 14 floréal an X. Depuis sa création jusqu'en 1924, les tables du *Recueil Lebon* comportent deux rubriques distinctes, « Bacs et passages d'eau », d'une part, et « Ponts à péage », d'autre part. La distinction est faite avec netteté par le répertoire *Becquet* et par *Montsarrat* ainsi que par la quasi-totalité de l'abondante jurisprudence du XIX^e siècle. Un arrêt isolé, est vrai, emploie le mot de « passage d'eau » à propos d'un pont suspendu à péage (7 août 1891, *Compagnie du Pont du Drac*, p. 509), mais il n'en tire aucune conséquence juridique, et, devant la constance de la doctrine et de la pratique l'épouse nous ne pouvons y voir qu'une inadvertance.

Les passages d'eau au sens des textes du XIX^e siècle, du décret de 1926 et du Code du domaine public fluvial, ce sont les services de bateaux établis pour passer d'une rive à l'autre d'un cours d'eau : ce ne sont certainement pas les ponts qui font partie, ainsi que nous le verrons, du *domaine public routier*.

Et nous même l'effort exceptionnel de démentir une interprétation unanimement admise depuis près de deux siècles et d'admettre que le législateur de 1371 a entendu permettre au conseil général d'établir librement des ponts à péage, que vous ne sauriez pas pour autant celui d'Oléron. Vous retomberiez inévitablement sur la loi du 30 juillet 1880, qui aurait retiré au conseil général toute possibilité d'instaurer un péage sur cette catégorie de passages d'eau que constitueraient les ponts s'ils desservent une route départementale.

De ces conditions, mieux vaut vous en tenir au vocabulaire traditionnel.

2. — Si bien, ce point n'est pas contesté par le département de la Charente-Maritime qui fait porter sa défense sur la notion de « route départementale ». Il rappelle le raisonnement qu'avait développé le Ministre de l'Intérieur, dans sa dépêche du 26 décembre 1962 donnant son accord à la construction de l'ouvrage litigieux. En 1880, vous rappelle-t-on, la catégorie juridique des « chemins départementaux » n'existait pas. Les routes et chemins à la charge du département comprennent :

- d'une part les routes départementales proprement dites, c'est-à-dire faisant partie du domaine public départemental : ce sont les anciennes « routes royales de 3^e classe » mises à la charge des départements par la loi du 15 mars 1815, ainsi que les routes construites depuis cette date par les départements ;
- d'autre part les chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun, régis par la loi du 21 mai 1836, qui restent la propriété des communes traversées, mais dont l'administration et l'entretien ont caractère « communal » selon l'expression du répertoire *Becquet*.

Il n'est pas contestable que la prohibition des ponts à péage édictée par l'article premier de la loi du 30 juillet 1880 ne concerne que les routes nationales et les routes départementales *stricto sensu* : il résulte des autres articles de la loi que la construction reste possible sur les chemins vicinaux, moyennant l'observation de la procédure édictée par la loi du 14 floréal an X.

Le décret-loi du 14 juin 1933 a créé une nouvelle catégorie de voies, les « chemins départementaux », dans laquelle il a inclus les routes départementales et les chemins de grande communication et d'intérêt commun. Quelles conséquences en tire-t-on quant à l'application de la loi du 30 juillet 1880 ? Trois interprétations sont possibles :

- a) L'interdiction continuerait à s'appliquer aux voies qui avaient le caractère de routes départementales, soit en 1880, soit peut-être en 1933, mais non aux anciens chemins vicinaux ;

b) Les chemins départementaux » constitueraient dans leur ensemble une catégorie juridique nouvelle, qui, faute de texte exprès, n'est pas soumise à la règle édictée en 1880 pour une catégorie différente ;

c) La loi de 1880 vise toutes les voies appartenant aux départements et gouverne donc l'ensemble des nouveaux « chemins départementaux ».

C'est entre la deuxième et la troisième solution que vous devrez choisir. Il nous semble en effet impossible de retenir un principe d'interprétation qui se fonde sur une situation figée à une date donnée : « il ne sera plus construit « à l'avenir » dit la loi, de pont à péage sur les routes départementales. Cela doit à l'évidence s'entendre de celles qui auront ce statut à la date de la construction du pont. Le décret-loi de 1938 a par ailleurs clairement manifesté la volonté de ses auteurs de soumettre à l'avenir toutes les voies qu'il vise à un régime uniforme.

La position du Ministre de l'Intérieur correspond à la seconde solution. C'est aussi celle des auteurs de l'ouvrage de référence « le secrétaire de mairie », au mot « péage ». Elle peut s'appuyer sur la lettre du décret-loi du 14 juin 1938, dont l'article 22 prend soin de créer une nouvelle dénomination (chemins départementaux), alors qu'il aurait été plus simple de transformer directement les chemins vicinaux concernés en routes départementales, catégorie existant déjà. Ce même article prend soin d'énumérer les dispositions législatives dorénavant applicables à l'ensemble des nouveaux chemins départementaux, et la loi du 30 juillet 1880 n'y figure pas. En empruntant notre vocabulaire au droit des sociétés nous pourrions dire qu'il n'y a pas « absorption » des chemins vicinaux par les routes départementales, mais « fusion » pour former un nouveau groupe de voies, chacun ne « faisant apport » que d'une partie de son patrimoine législatif.

Cette thèse nous paraît formaliste. La réalité est bien celle de l'absorption : les routes départementales restent dans le domaine public du département, les chemins vicinaux, autrefois propriété des communes, y sont « incorporés » (le texte le dit expressément). Il faut une mention spéciale pour rendre applicable aux nouveaux chemins départementaux les dispositions de la loi de 1836 sur les chemins vicinaux, qui ne serait pas appliquée sans cela, et qui avait l'avantage de contenir une sorte de statut juridique de base, lequel n'existait pas, du moins de manière aussi complète, dans les textes concernant les routes départementales. Mais il n'est pas possible d'admettre que la loi du 30 juillet 1880 se trouve désormais abrogée en ce qui concerne la voie départementale. Ce n'était certainement pas l'intention des auteurs du texte de 1938, qui est un décret-loi d'économies et de réorganisation administrative : ils voulaient simplifier les classements et l'archaïque machinerie de service vicinal. Ils ne voulaient sûrement pas ressusciter le système des ponts à péage. Nous vous proposons donc d'interpréter les mots « routes nationales et départementales » dans la loi du 30 juillet 1880 comme s'entendant des voies appartenant au domaine public de l'Etat et des départements. Le législateur souhaitait élever tous les ponts à péage ; par réalisme il n'a pas estimé pouvoir interdire aux collectivités les plus modestes de recourir à ce procédé, qui devait d'ailleurs rester « très exceptionnel » (circulaire ministérielle du 31 juillet 1930). Le critère qui a retenu, c'est la domanialité de la voie.

Nous vous proposons d'autant plus fermement de retenir cette solution de bon sens que celle du ministre ne parviendrait probablement pas à sauver la légalité du péage sur le pont d'Oléron. Il n'aurait pu en effet être autorisé que par décret en vertu de l'« règlement d'administration publique », conformément à l'article 11 de la loi de 1872 (art. 1^{er} de l'ann. X), qui, d'après Monsarrat est resté en vigueur pour les voies publiques « non soumises à la prohibition de la loi de 1880 (c'est-à-dire, à l'époque où il était en vigueur, tous les chemins vicinaux et toutes les autres voies communales). Un point reste cependant obscur dans notre esprit : des lors que vous ne semblez plus reconnaître le caractère fiscal aux péages, l'article annuel de la loi de finances autorisant la perception des impositions et-il pu proroger un texte qui ne valait que pour dix ans ?

En résumé, nous n'arrivons pas à déterminer comment le Conseil général de la Charente-Maritime aurait pu être compétent pour établir seul un péage sur un pont relevant de la voie départementale. Notre thèse principale est que la loi du 30 juillet 1880 l'interdit purement et simplement ; subsidiairement, que la loi du 14 juillet 1872 (art. 1^{er} de l'ann. VI) aurait exigé un décret en forme de r.a.p. ; plus subsidiairement encore que, dans une disposition de la loi du 10 août 1871 ne lui attribue une pareille compétence, des lors qu'un pont n'est pas un « passage d'eau ».

4. Mais sommes-nous bien en présence d'un ouvrage appartenant à la voirie départementale ? A la date de sa construction, il a remplacé un bac qui reliait entre elles :

— du côté du continent, la route nationale 728 (Marennes—pointe du Chapus), elle-même issue en 1930 de la transformation de l'ancienne route départementale 7 ;

— du côté de l'île, la route nationale 734 (desserte de l'île d'Oléron), elle aussi issue de la transformation de l'ancienne départementale 7, qui se prolongeait donc sur l'île et dont le bac assurait la continuité. A peu de distance du débarcadère de l'île prenait naissance le chemin départemental 26, voie intérieure à l'île, moins importante que la départementale 7.

En 1972, les deux nationales ont été à nouveau transférées au département avec les mêmes numéros, de sorte que le pont relie aujourd'hui trois chemins départementaux (728, 734 et 26). Mais c'est la situation à la mise en service du pont qu'il faut retenir.

Ne pourrait-on, compte tenu de ces données, échaufauder un système qui ferait échapper cet ouvrage à la loi de 1880 ? Son caractère *sui generis* découlerait de deux séries de considérations :

— d'ordre domanial : un pont qui relie directement deux routes nationales peut difficilement relever de la voirie départementale. Il ne peut davantage être classé dans la voirie nationale, faute d'appartenir à l'Etat ;

— d'ordre technique : les auteurs de la loi de 1880 ont visé les ponts qui franchissent les cours d'eau. L'ouvrage qui nous occupe, qualifié de « pont viaduc » est implanté sur le domaine public maritime ; par ses dimensions, par son coût, par les précautions prises pour ne pas gêner la navigation, il est étranger à ce que pouvaient envisager les législateurs Ils ont voulu que l'on puisse circuler sans entraves sur les routes de France continentale : ils n'ont jamais envisagé la gratuité des passages maritimes.

Un tel effort d'imagination juridique nous paraît voué à l'échec. En droit, un pont sur lequel circulent des véhicules est nécessairement un accessoire de la voirie : il en fait partie « intégrante » (7 août 1891 Compagnie du pont du Drac précité ; concl. Lons sous section 20 avril 1956, département des Hautes-Alpes, Ajda 1956.182). Citons surtout les deux décisions du 14 avril 1906 (préfet de l'Hérault p. 918 et 27 mai 1964 Chervet p. 300), qui formulent la règle de manière lapidaire : « les ponts sont au nombre des ouvrages constitutifs des voies publiques dont ils relient les parties séparées de façon à assurer la continuité du passage ». En application de cette règle, les ponts qui franchissent les voies ferrées sont regardés dans tous leurs éléments comme relevant du domaine routier, et non du domaine ferroviaire (23 avril 1973, S. N. C. F. c E. D. F., p. 260). Le Ministre des Travaux publics a d'ailleurs correctement fait application de cette doctrine au projet du pont d'Oléron, en écrivant à l'ingénieur en chef local, le 1^{er} avril 1963, que si les terrains d'assise des piles, appartenant au domaine public maritime, devaient faire l'objet d'un *transfert de gestion* au département, le pont lui-même serait *de plano* incorporé au domaine public départemental, ce qui aboutirait à une *superposition domaniale*.

La voie que supporte ce pont construit par le département et non remis à l'Etat et dont il est un « ouvrage constitutif », ne peut être autre chose qu'une voie départementale, même si elle reliait entre elles deux routes nationales. Elle ne les reliait d'ailleurs pas directement : du côté du continent, le pont se prolonge par une voie nouvelle, longue de 2.500 km environ, qui permet de contourner le village du Chapus avant de retrouver la route nationale 728. Avec les 2.400 km du pont, nous sommes en présence d'une voie départementale de 5 kilomètres environ, qui a d'ailleurs été classée, d'après la carte Michelin, sous le numéro C. D. 26 — et qui se prolonge, sous le même numéro dans l'île, après quelques centaines de mètres de tronçon commun avec la route nationale 734. Le pont assure donc la continuité de ce chemin départemental 26, dont il fait partie intégrante.

Il ne faut d'ailleurs pas exagérer la spécificité de cet ouvrage. Le « bras de mer » dont il s'agit, large de 2.400 km, est comparable à un estuaire fluvial ; le pont lui-même est un ouvrage d'art onéreux, mais il ne semble pas s'agir d'une prouesse de la technique et on peut le rapprocher d'ouvrages fluviaux presque aussi importants, comme Tancarville. Une réalisation de ce genre était probablement à la portée des ingénieurs de 1880, sinon de leurs bailleurs de fonds.

Au demeurant, même si nous admettions, par une « interprétation exceptionnellement favorable » (pour reprendre l'expression du Ministre de l'Intérieur dans sa dépêche déjà citée du 26 décembre 1960), la thèse de l'ouvrage « sui generis », comment nous conduirait-elle à une compétence du conseil général de la Charente-Maritime ? Il nous semble qu'il existe en droit français un principe général de la gratuité de l'usage normal du domaine public routier. La loi du 30 juillet 1880 n'en est qu'une formulation particulière ; la loi du 18 avril 1955 le rappelle (« l'usage des autoroutes est en principe gratuit ») même si ce n'est qu'un hommage du vice à la vertu. Nous ne rechercherons pas si ce principe est de caractère législatif ou réglementaire (rappelons simplement la décision d'assemblée du 14 février 1975, époux Merlin, p. 110, qui reconnaît la légalité du décret du 12 mai 1970 modifiant profondément la loi de 1955). Il nous suffit de constater son existence pour conclure qu'il fallait au moins un décret pour y déroger. Il serait extrêmement grave de permettre aux conseils généraux — et pourquoi pas aux conseils municipaux ? — de couvrir la France de péages au gré de leur fantaisie, et de préférence là où ils y seraient pour l'essentiel sur les « étrangers » à la commune ou au département.

Nous sommes conscients que l'annulation que nous vous proposons risque de créer quelque embarras aux autorités de la Charente-Maritime, qui se sont engagées dans cette réalisation, fortes de la caution du Ministère de l'Intérieur. Mais le Parlement y pourvoiera, s'il le juge utile ; l'intervention du législateur est de toute manière souhaitable, compte tenu des ambiguïtés d'une matière régie par des textes vieillissés et disparates.



Si vous ne deviez pas nous suivre, les deux autres moyens présentés par le comité d'action pour la défense des intérêts de l'île d'Oléron et Bourcefranc devraient à notre avis être écartés, ce qui vous conduirait au rejet de la requête.

1. Le premier est tiré, lui aussi de l'illégalité de la décision initiale de construction de l'ouvrage, mais cette fois pour un motif de procédure : elle a été précédée de la seule consultation d'une commission nautique locale, alors que c'est la « grande commission nautique » qui était compétente. La recevabilité de ce moyen est donc à un double titre :

a) La délibération du conseil général de la Charente-Maritime en date du 10 janvier 1962 ne nous paraît pas, ainsi que nous l'avons dit, revêtir un caractère réglementaire en tant qu'elle décide la construction de l'ouvrage. Sous réserve d'examiner les conditions de sa publication, elle serait donc devenue définitive sur ce point ;

b) Cette « exception d'illégalité » fondée sur un moyen de procédure a été soulevée pour la première fois en appel, alors que la requête de première instance ne portait que sur la légalité interne.

Au demeurant, le moyen ne nous paraît pas fondé. La consultation des commissions nautiques n'était prévue par les textes en vigueur, c'est-à-dire à l'époque les articles 22 et 23 du code des ports maritimes, que pour « les travaux de construction et d'amélioration des ports maritimes de commerce et de pêche ». Ce n'est certainement pas le cas de l'édification du pont qui nous occupe, même s'il peut affecter la circulation maritime. L'administration n'était donc pas tenue de consulter quelque commission nautique que ce fût : des lors qu'elle décidait d'en consulter une, elle n'était pas davantage tenue de s'adresser à l'une plutôt qu'à l'autre, dès lors que le critère de répartition des compétences entre ces commissions (travaux sortant ou ne sortant pas des limites du port) était par nature inapplicable en l'espèce.

2. Le deuxième moyen est le seul auquel les animateurs du comité requérant avaient songé en première instance. Il est tiré de la méconnaissance de dispositions de l'article 2 de l'arrêté préfectoral du 16 juin 1966, selon lequel le produit des péages institués sera affecté à l'ensemble des charges résultant pour le département et sa régie de la construction du pont — soit essentiellement le service des emprunts, l'entretien, et les frais d'exploitation. Selon l'article 3 du même arrêté, les excédents de recettes éventuels seraient consacrés, soit au remboursement anticipé des emprunts, soit à une réduction du tarif du péage, soit à une combinaison de ces deux mesures. Or, affirment les requérants, l'exploitation du pont d'Oléron est très largement bénéficiaire, et le conseil général utiliserait illégalement les excédents pour compenser le déficit d'autres ouvrages et passages d'eau, et tout spécialement du pont sur la Seudre. Accessoirement, il méconnaîtrait ainsi le principe d'égalité devant les charges publiques.

Malgré les dénégations du département, l'exactitude de l'affirmation sur le plan comptable nous paraît résulter très clairement du dossier. Le préfet y a fait bien, pour la période allant de la mise en service du pont jusqu'à fin 1973, un compte déficitaire de 27 millions de francs : mais il n'y parvient qu'en faisant figurer en dépenses non seulement les annuités d'emprunt affectées à la période 1974-1985, mais celles des années 1976 à 1986, pour un montant de 128 millions de francs. Les excédents cumulés de la période étudiée se lèvent donc en réalité à 20 millions de francs environ. Certes, le département aurait pu, conformément à l'article invoqué, les affecter à un remboursement d'emprunts anticipé. Mais il n'allègue nullement l'avoir fait, et il résulte des extraits de débats versés au dossier que la majorité du conseil général entendait bien instituer une solidarité financière entre les divers ponts et passages d'eau gérés par lui.

Mais il pouvait légalement le faire. L'arrêté préfectoral du 18 juin 1973, statuant sur une matière relevant de la compétence du conseil général, n'est en réalité qu'une mesure d'exécution de la délibération du 28 avril précédent, par laquelle le conseil avait adopté la réglementation qui lui avait été soumise par le préfet sous forme de projet d'arrêté.

La délibération attaquée, et son arrêté préfectoral d'exécution, ont donc *entièrement un caractère réglementaire*, de sorte qu'ils ont pu déroger légalement aux prescriptions réglementaires adoptées en 1964. Vous n'admettez pas, en effet, d'hierarchie entre les actes réglementaires émanant de la même autorité et pris dans les mêmes formes, même si le règlement invoqué a une portée plus générale et moins limitée dans le temps que le règlement attaqué qui, lui, déroge. L'adage latin *lex posterior derogat priori* ne joue pas entre actes réglementaires (Ass. 8 novembre 1974, Association des élèves de l'E. N. A., p. 541).

On n'aperçoit pas davantage comment la non-diminution du tarif de péage constituerait une violation du principe d'égalité devant les charges publiques. Certes, les Oleronais sont contraints d'emprunter le viaduc, et donc de payer le péage, tandis que les autres utilisateurs ne viennent dans l'île que de leur plein gré : mais les premiers bénéficient d'un tarif très largement réduit, ce que vous avez jugé justifié par la différence de leur situation. L'arrêté et la délibération attaqués ne modifient pas l'équilibre antérieur ; quant à la solidarité financière instituée de facto entre les utilisateurs des divers ponts et passages d'eau, elle relève de la pure opportunité et ne méconnaît aucun principe général.

Mais le moyen tiré de la méconnaissance de la loi du 30 juillet 1930, que nous estimons à la fois recevable et fondé, nous amène à conclure à l'annulation du jugement, de la délibération et de l'arrêté attaqués, et à ce que les sommes qui ont pu être versées à titre de dépens de première instance soient mises à la charge du département.

E. — Arrêt Denoyez et Chorques. Conseil d'Etat 10 mai 1974.

Sur les conclusions des requêtes tendant à l'annulation des décisions du préfet de la Charente-Maritime :

Considérant que les sieurs Denoyez et Chorques, tous deux propriétaires dans l'île de Ré de résidences de vacances, ont demandé au préfet de la Charente-Maritime de prendre toutes dispositions pour que la régie départementale des passages d'eau, qui exploite le service de bacs reliant La Pallice à Sablanceaux (île de Ré), leur applique dorénavant non plus le tarif général mais soit le tarif réduit réservé aux habitants de l'île de Ré, soit, à défaut, le tarif consenti aux habitants de la Charente-Maritime ; que, par deux décisions, respectivement en date des 3 juin et 27 octobre 1971, le préfet a refusé de donner satisfaction à ces demandes ; que, par les jugements attaqués, le tribunal administratif de Poitiers a rejeté les recours introduits contre ces décisions par les sieurs Denoyez et Chorques ;

Considérant que le mérite des conclusions des requêtes est subordonné à la légalité des trois tarifs distincts institués sur la liaison entre La Pallice et l'île de Ré, par le conseil général de la Charente-Maritime et mis en vigueur par un arrêté préfectoral du 22 mai 1970 ;

Considérant que la fixation de tarifs différents applicables pour un même service rendu, à différentes catégories d'utilisateurs d'un service ou d'un ouvrage public implique, à moins qu'elle ne soit la conséquence nécessaire d'une loi, soit qu'il existe entre

les usagers des différences de situation appréciables, soit qu'une mesure générale en rapport avec les conditions d'exploitation du service ou de commande cette mesure :

Considérant, d'une part, qu'il existe, entre les personnes résidant permanentement à l'île de Ré et les habitants du continent dans son ensemble une différence de situation de nature à justifier les tarifs de passage réduits appliqués aux habitants de l'île ; qu'en revanche, les personnes qui possèdent dans le département de la Charente-Maritime une simple résidence d'agrément ne sauraient être regardées comme relevant des conditions justifiant que leur soit appliqué un régime préférentiel ; que, par suite, les requérants ne sont pas fondés à revendiquer le bénéfice de ce régime.

Considérant, d'autre part, qu'il n'existe aucune nécessité d'intérêt public, ni aucune différence de situation justifiant qu'un traitement particulier soit accordé aux habitants de la Charente-Maritime autres que ceux de l'île de Ré ; que les charges financières supportées par le département pour l'aménagement de l'île et l'entretien du service des bacs ne sauraient, en tout état de cause, donner une base légale à l'application aux habitants de la Charente-Maritime d'un tarif de passage différent de celui applicable aux usagers qui résident hors de ce département ; que, par suite, le conseil général ne pouvait pas légalement édicter un tarif particulier pour les habitants de la Charente-Maritime utilisant le service de bacs pour se rendre à l'île de Ré ; que, par voie de conséquence, les sieurs Denoyez et Chorques ne peuvent utilement se prévaloir des dispositions illégales du tarif des passages pour en demander le bénéfice ; qu'ils ne sont, dès lors, pas, sur ce point, fondés à demander que, par les jugements attaqués, le tribunal administratif de Poitiers ait rejeté leurs requêtes :

Sur les autres conclusions de la requête du sieur Denoyez :

Considérant, d'une part, que les conclusions en indemnité et les conclusions tendant au remboursement du trop-perçu par le sieur Denoyez imputé à l'application qui lui a été faite des tarifs en vigueur ne sauraient, en conséquence de ce qui a été dit ci-dessus, être accueillies :

Considérant, d'autre part, que les conclusions tendant à l'annulation des tarifs d'abonnement établis pour l'année 1972 ont été présentées pour la première fois en appel ; qu'elles sont, par suite, irrecevables.

Décide :

ARTICLE 1^{er}. — Les requêtes susvisées du sieur Denoyez et du sieur Chorques sont rejetées.

ARTICLE 2. — Les sieurs Denoyez et Chorques supporteront les dépens.

ARTICLE 3. — Expédition de la présente décision sera transmise au Ministre de l'Intérieur.

C. — Arrêt époux Merlin et association de défense des habitants des quartiers de Super-La Ciotat.

(Conseil d'Etat [14 février 1975]).

Sur le moyen tiré de la prétendue illégalité du décret du 12 mai 1970 :

Considérant, d'une part, qu'en vertu des dispositions de l'article 4 de la loi du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes, la concession de la construction et de l'exploitation d'une autoroute peut être décidée par un acte des autorités de l'Etat ; qu'il appartient au Gouvernement de fixer la procédure selon laquelle les décisions de cette nature doivent être prises ; qu'ainsi le décret du 12 mai 1970 a pu, sans méconnaître les dispositions de l'article 34 de la Constitution, aux termes desquelles la loi détermine les principes fondamentaux de la structure administrative des collectivités locales, de leurs compétences et de leurs attributions, supprimer la consultation des collectivités locales directement intéressées préalablement à l'approbation par décret en Conseil d'Etat de la concession d'une autoroute ;

Considérant, d'autre part, que les péages perçus par les concessionnaires d'autoroute ne sont pas au nombre des impositions dont l'institution relève du domaine de la loi aux termes de l'article 34 de la Constitution :

Considérant enfin que le décret du 12 mai 1970 ne porte atteinte à aucune des garanties fondamentales accordées aux citoyens pour l'exercice des libertés publiques, dont la détermination est réservée à la loi par l'article 34 de la Constitution :

Sur le moyen tiré du défaut de consultation des collectivités locales directement intéressées :

Considérant que cette consultation n'est pas exigée par l'article 4 de la loi du 13 avril 1953, tel qu'il a été modifié par l'article premier du décret du 12 mai 1970 ; qu'ainsi qu'il a été dit ci-dessus, ce décret a été légalement pris ; que par suite, le moyen ne saurait être accueilli :

Sur le moyen tiré de ce que la construction et l'exploitation de l'autoroute B 52 entre Antibes et Toulon ne pourraient être légalement concédées :

Considérant qu'aux termes de l'article 4 de la loi du 13 avril 1953, tel qu'il a été modifié par le décret du 12 mai 1970, « l'usage des autoroutes est en principe gratuit. Toutefois, peuvent être concédées par l'Etat soit la construction et l'exploitation d'une autoroute, soit l'exploitation d'une autoroute... » ; qu'en l'absence d'autres précisions, il appartient au Gouvernement d'apprécier s'il y a lieu ou non de faire usage de la faculté, qui lui est ainsi ouverte, de concéder la construction et l'exploitation d'une autoroute ; que l'opportunité de cette décision ne saurait être discutée devant le juge de l'excès de pouvoir :

Sur le moyen tiré de ce que la réglementation des marchés n'aurait pas été respectée pour le choix du concessionnaire :

Considérant que la convention approuvée par le décret attaqué ne constitue pas un marché, mais une concession de travaux et de service public, dont l'Etat peut choisir librement le titulaire sans être lié par la réglementation des marchés ; qu'ainsi ce moyen est inopérant :

Sur le moyen tiré de la prétendue illégalité du décret du 26 juillet 1968 déclarant d'utilité publique la construction de l'autoroute Antibes—Toulon :

Considérant, d'une part, que l'acte qui déclare d'utilité publique la construction d'un ouvrage n'a pas le caractère d'un acte réglementaire dont l'illégalité pourrait être invoquée par voie d'exception après l'expiration des délais de recours contentieux :

Considérant, d'autre part, que la déclaration d'utilité publique de la construction d'une autoroute produit ses effets indépendamment de l'intervention éventuelle d'une convention de concession ; que les dispositions de l'article 4 de la loi du 13 avril 1953, dans leur rédaction résultant du décret du 12 mai 1970, n'établissent aucun lien direct et nécessaire entre ces deux actes ; que, dans ces conditions, l'illégalité de l'acte déclaratif d'utilité publique ne peut être invoquée après l'expiration des délais de recours au soutien de conclusions dirigées contre le décret approuvant la convention de concession :

Considérant qu'il suit de là que les requérants ne sont pas recevables à exciper de l'illégalité du décret du 26 juillet 1968, qui a été publié au *Journal officiel* du 25 juillet 1968, au soutien de leurs requêtes dirigées contre le décret du 30 juillet 1973, qui ont été présentées le 10 octobre 1973 :

Art. 1^{er} premier. — L'intervention de l'Union régionale Provence Côte-d'Azur pour la sauvegarde de la vie, de la nature et de l'environnement est admise.

Art. 1^{er} 2. — Les requêtes des époux Meriin et de l'association de défense des habitants des quartiers de Super La Ciotat et de Ceyreste sont rejetées.

Du 23 février 1973 — Conseil d'Etat. — MM. Motin, rapporteur. — Morisot commis du Gouvernement. — Fortanet et Gainard, av.