

N° 99

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1981-1982

Annexe au procès-verbal de la séance du 7 décembre 1981.

PROJET DE LOI

conférant valeur législative à la première partie (législative) du Code des ports maritimes, modifiant ce code et celui du domaine public fluvial et de la navigation intérieure et complétant le Code de l'aviation civile,

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. PIERRE MAUROY,

Premier Ministre,

PAR M. LOUIS LE PENSEC,

Ministre de la Mer.

(Renvoyé à la Commission des Affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Conformément à l'habilitation générale donnée au Gouvernement par les lois n° 54-809 et 55-349 des 14 août 1954 et 2 avril 1955 et en application du décret n° 55-601 du 20 mai 1955, les décrets n° 78-487 et 78-488 du 22 mars 1978 ont, respectivement, porté codification des textes législatifs et réglementaires concernant les ports maritimes.

Codes. — Code de l'aviation civile - Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure - Code des ports maritimes.

· De ce fait, un nouveau Code des ports maritimes s'est substitué à celui annexé au décret n° 56-321 du 27 mars 1956 et auquel la loi n° 58-346 du 3 avril 1958 avait conféré une valeur législative propre.

Cette substitution a été rendue nécessaire par la mise en vigueur de la Constitution du 4 octobre 1958 qui a opéré une stricte répartition des domaines législatif et réglementaire de sorte que le code précédent, de caractère uniquement législatif en son origine, ne l'était plus pour une large part dans l'état actuel du droit. Elle a impliqué, pour des raisons de logique et d'opportunité, la codification de la totalité des textes réglementaires concernant les ports maritimes et non seulement des textes anciennement législatifs devenus réglementaires par application de l'une ou l'autre des procédures prévues par l'article 37 de la Constitution.

Mais, si le décret n° 78-488 du 22 mars 1978, ne portant que sur des textes réglementaires, a pu abroger toutes les dispositions qu'il codifiait et conférer une valeur propre aux articles du code les remplaçant, il n'en a pas été de même pour le décret n° 78-487 qui, ayant trait à des textes de nature législative, est sans effet possible à leur égard.

Le nouveau code, dans son état actuel, ne fait donc que reproduire ces derniers d'une façon ordonnée mais, juridiquement, ils subsistent et eux seuls ont une portée.

Il convient donc, pour achever le travail de codification mené dans le domaine susindiqué, que la partie du code reprenant les textes législatifs se voie conférer directement une valeur législative et que puissent être abrogés simultanément ces mêmes textes, étant entendu toutefois que :

a) cette collation ne saurait concerner des articles ou parties d'articles qui sont apparus, depuis la rédaction du code, devoir être regardés comme réglementaires (art. 1) ;

b) l'abrogation ne peut porter sur les dispositions qui sont à l'origine d'articles constituant de simples rappels ni être totale pour les articles reprenant des textes qui, étant donné leur intérêt égal pour d'autres codes en cours d'élaboration, doivent être aussi insérés dans ces derniers en tant que de besoin (art. 2).

Par ailleurs, il est nécessaire de donner aux articles qui sont apparus comme partiellement réglementaires une rédaction tenant compte de cette appréciation nouvelle : c'est le cas, exception faite de l'article L. 211-3 où la suppression ultérieure du premier alinéa, non validé à dessein, exige celle de l'adverbe « Toutefois » au début du second alinéa, des articles relatifs aux contraventions de grande voirie dont sont à éliminer ceux de leurs éléments (amendes n'excédant pas le taux fixé par l'article 466 du Code pénal) qui ressortissent au domaine réglementaire (art. 3).

*
**

Enfin, la loi n° 79-475 du 19 juin 1979 a abrogé pour compter du 19 juin 1980 la loi du 31 juillet 1913 relative aux voies ferrées d'intérêt local, complétée, en ce qui concerne les aérodromes, par la loi du 28 février 1925, sans reprendre d'une quelconque manière les dispositions du texte antérieur concernant le régime de la desserte par voies ferrées des quais des ports maritimes et fluviaux et des aérodromes.

Les articles 46 et 47 de la loi de 1913, rappelés ou repris dans la première partie du Code des ports maritimes aux articles L. 411-1, L. 411-2, L. 421.1 et L. 451.1, ont perdu ainsi toute valeur juridique depuis la cessation d'application de la loi de 1913. Il en est évidemment de même, par voie de conséquence, de la quasi-totalité de la réglementation générale applicable à la matière, qui s'appuyait sur eux, et des arrêtés particuliers à chaque port indispensables pour assurer la constante adaptation des procédés d'exploitation à l'évolution rapide des techniques. Il y a donc en ce domaine un vide juridique qu'il faut combler car il n'existe quasiment plus de règles spécifiques quant aux conditions d'exploitation et d'entretien des voies ferrées des quais des ports maritimes ni quant à leur police et aux mesures de surveillance dont elles doivent faire l'objet et des questions de responsabilité sont ainsi sans solution convenable.

Ce peut être obtenu par une remise en vigueur des dispositions législatives abrogées car leur formulation était, pour l'essentiel, satisfaisante. Il convient simplement, en effectuant cette remise en vigueur, de supprimer, d'une part, le second alinéa de l'article L. 411-1 actuel relatif au rachat, cette question étant réglée par des dispositions d'ordre général, d'autre part, le second alinéa de l'article L. 421-1 actuel, pour soumettre au droit commun les conditions de déclaration d'utilité publique de l'établissement de certaines des voies ferrées (art. 3).

La situation étant, comme indiqué plus haut, juridiquement la même dans les ports de navigation intérieure et les aérodromes, il importe de faire échapper également leurs voies ferrées aux effets de l'abrogation de la loi du 31 juillet 1913, ce qui suppose, d'abord, la mise en application dans les ports fluviaux de dispositions analogues à celles prévues pour les ports maritimes, ensuite, l'adjonction d'articles au code de l'aviation civile (art. 4 et 5).

Tel est l'objet du présent projet de loi.

PROJET DE LOI

Le Premier Ministre,
Sur le rapport du Ministre de la Mer,
Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi conférant valeur législative à la première partie (législative) du Code des ports maritimes, modifiant ce code et celui du domaine public fluvial et de la navigation intérieure et complétant le Code de l'aviation civile, délibéré en Conseil des Ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le Ministre de la Mer qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

La première partie (législative) du Code des ports maritimes a force de loi à l'exception du premier alinéa de l'article L. 211-3 ainsi que de l'article L. 322-1.

Art. 2.

Sont abrogées en conséquence les dispositions énumérées ci-après :

Loi du 29 floréal An X, article premier, et décret du 10 avril 1812 en tant qu'ils concernent les ports maritimes.

Code des ports maritimes publié le 30 mars 1956 :

— articles 34, 46, 49, 50, 51, 52 (alinéas 1, 4 et 5), 53 (alinéas 1, 3 et 4), 54, 60 (alinéas 3 et 4), 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 81, 82, 83, 88 (alinéas 1 et 2), 91, 92, 94, 95, 96, 99, 101, 102 (alinéa 2), 104, 105 et 107 ;

— articles 53 (alinéa 2), 80, 84, 86, 87, 93, 97, 100, 106, à l'exception de leurs dispositions d'ordre réglementaire.

Loi n° 57-1746 du 6 septembre 1947 sur l'organisation du travail de manutention dans les ports, en ce qui concerne les ports maritimes : article 25, première phrase.

Loi n° 65-491 du 19 juin 1965 sur les ports maritimes autonomes :

— articles premier, 3, 5, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18 ;

— articles 2, 4, 9, 10, 14, 21, 22, à l'exception de leurs dispositions d'ordre réglementaire.

Loi n° 67-1175 du 28 décembre 1967 portant réforme du régime relatif aux droits de port et de navigation, modifiée par l'article 64-1° de la loi de finances pour 1974 (n° 73-1150 du 27 décembre 1973), en ce qui concerne les ports maritimes : articles premier (2°), 6 (dernier alinéa), 7 (2°), 14 (alinéa 2), 23 (alinéa 2) et 25.

Art. 3.

Le deuxième alinéa de l'article L. 211-3, l'article L. 322-2, le premier alinéa de l'article L. 323-3, le premier alinéa de l'article L. 323-4, les articles L. 411-1, L. 411-2, L. 421-1 et L. 451-1 du code des ports maritimes sont modifiés comme suit :

« Art. L. 211-3 (*premier alinéa sans changement*).

« La taxe sur les passagers visée à l'article L. 211-2 est perçue à concurrence de 75 % au profit des collectivités et des établissements publics participant au financement des travaux du port et à concurrence de 25 % au profit de l'Etat.

« Art. L. 322-2. — Les propriétaires de vieux bâtiments hors d'état de naviguer sont tenus de les démolir et d'en enlever les débris sans délai sous peine de confiscation, sans préjudice des pénalités instituées par voie réglementaire.

« Art. L. 323-3. — Il est défendu à tout capitaine de jeter du lest dans les ports, canaux, bassins et rades sous peine, en cas de première infraction, de sanctions instituées par voie réglementaire et, en cas de récidive, de saisie et confiscation de son bâtiment. (*Second alinéa sans changement.*)

« Art. L. 323-4. — Les marchandises ne peuvent séjourner sur les quais plus de trois jours. Passé ce délai, elles peuvent être enlevées d'office aux dépens des propriétaires, sans préjudice des sanctions instituées par voie réglementaire. (*La suite sans changement.*)

« Art. L. 411-1. — Les voies ferrées établies sur les quais des ports maritimes, lorsqu'elles n'ont pas le caractère d'embranchements particuliers, sont soumises, au point de vue de la concession et du régime financier, aux mêmes règles que les lignes dont elles sont les annexes.

« *Art. L. 411-2.* — Un décret en Conseil d'Etat détermine :

« 1° Les conditions dans lesquelles sont fixées et payées les subventions dues par l'Etat, les départements ou les communes ainsi que celles dans lesquelles la part des bénéfices revenant à l'Etat, aux départements et aux communes est fixée et recouvrée ;

« 2° Les conditions spéciales auxquelles doivent satisfaire, tant pour la construction que pour l'exploitation, les voies ferrées établies sur les voies publiques ;

« 3° Les rapports entre le service de ces voies et les autres services intéressés ;

« 4° Les dispositions spéciales à prévoir en cas d'exploitation directe par les départements ou les communes ;

« 5° D'une manière générale, toutes les dispositions nécessaires à l'application du présent Livre.

« *Art. L. 421-1.* — Lorsque les voies ferrées établies sur les quais d'un port maritime ne constituent pas une dépendance des lignes aboutissant à ce port, elles sont établies ou concédées par l'Etat.

« *Art. L. 451-1.* — Quel que soit leur caractère, les voies ferrées établies sur les quais d'un port maritime sont soumises au point de vue de la police aux dispositions spéciales fixées par les décrets en Conseil d'Etat prévus aux 2° et 3° de l'article L. 411-2. »

Art. 4.

L'article 182 du Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 182.* — Les voies ferrées établies sur les quais des ports de navigation intérieure sont soumises à des dispositions identiques à celles prévues pour les voies ferrées établies sur les quais des ports maritimes par les articles L. 411-1, L. 411-2, L. 421-1 et L. 451-1 du Code des ports maritimes. »

Art. 5.

Il est inséré dans le Code de l'aviation civile, Livre II (aérodromes), titre premier - Dispositions générales, un chapitre IV intitulé :

« Desserte des aérodromes » comportant les articles L. 214-1, L. 214-2 et L. 214-3 suivants :

« *Art. L. 214-1.* — Les voies ferrées desservant les aérodromes, lorsqu'elles n'ont pas le caractère d'embranchements particuliers, sont soumises au point de vue de la concession et du régime financier aux mêmes règles que les lignes d'intérêt général ou d'intérêt local dont elles sont les annexes.

« Lorsque les voies ferrées desservant les aérodromes ne constituent pas une dépendance des lignes y aboutissant, elles sont établies ou concédées par l'Etat.

« Au point de vue de la police elles sont soumises aux dispositions prévues aux articles L. 213-1 et L. 213-2.

« Art. L. 214-2. — Un décret en Conseil d'Etat détermine :

« 1° Les conditions auxquelles doivent satisfaire tant pour la construction que pour l'exploitation les voies ferrées établies sur les voies publiques ;

« 2° Les rapports entre les services responsables de ces voies et les autres services intéressés ;

« 3° D'une manière générale, toutes les dispositions nécessaires à l'exécution du présent chapitre.

« Art. L. 214-3. — Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux aérodromes militaires. »

Fait à Paris, le 7 décembre 1981.

Signé : PIERRE MAUROY.

Par le Premier ministre,

Le Ministre de la Mer,

Signé : Louis LE PENSEC.