

N° 193

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1967-1968

Annexe au procès-verbal de la séance du 6 juin 1968.

PROJET DE LOI

relatif au port de Paris,

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. GEORGES POMPIDOU,
Premier Ministre,

PAR M. CHRISTIAN FOUCHET,
Ministre de l'Intérieur,

PAR M. MICHEL DEBRÉ,
Ministre de l'Economie et des Finances,

PAR M. FRANÇOIS ORTOLI,
Ministre de l'Equipement et du Logement,

PAR M. OLIVIER GUICHARD,
Ministre de l'Industrie,

ET PAR M. JEAN CHAMANT,
Ministre des Transports.

(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,

Le développement des ports fluviaux de Paris, qu'accélère la rénovation urbaine, peut être compromis par l'absence d'unité. Intégrée à la réorganisation administrative de la région parisienne la création d'un établissement public ayant pour mission l'exploitation et l'équipement de toutes les installations portuaires est devenue urgente et nécessaire.

*
* *

La Seine, la Marne, l'Oise, les canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin traversent le District de Paris, offrant près de mille kilomètres de rives dont cinquante accostables. Les ports s'étirent sur ces rives au cœur même de l'agglomération ou se concentrent à la périphérie.

Les ports appartiennent à l'Etat, aux départements, à la ville de Paris ou même à des particuliers.

Plus précisément, les ports linéaires en bordure du fleuve et des rivières font partie du domaine public fluvial de l'Etat. Les ports linéaires en bordure des canaux appartiennent à la ville de Paris et sont généralement amodiés.

Les principaux ports concentrés sont Bonneuil et Gennevilliers. Le port de Bonneuil est concédé par l'Etat à l'Office national de la navigation. Le port de Gennevilliers est constitué par des darses creusées dans des terrains acquis par le département de la Seine qui a payé les travaux d'infrastructure. Les superstructures y ont été réalisées soit par des amodiataires, soit par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris qui détient la concession d'une partie de l'outillage. Les sols font l'objet de contrats d'occupation de longue durée.

Les tarifs sont très différents d'un port à l'autre ; ils sont établis en fonction des besoins de chaque gestionnaire.

Le trafic qui atteint globalement 20 millions de tonnes par an, soit plus du cinquième du trafic total des voies d'eau françaises, se répartit très inégalement entre ports linéaires et ports concentrés ; plus de 80 % de l'activité se développe le long de la Seine dans les ports de l'Etat.

Le trafic a crû rapidement depuis vingt ans (de 5 à 10 % par an). Il doit croître plus vite encore au cours des vingt prochaines années, la rénovation urbaine exigeant l'apport de matériaux de construction en grande masse. Un triplement de l'activité est prévu d'ici 1985. L'extension doit s'accompagner d'une transformation, le remodelage de l'agglomération entraînant une nouvelle répartition des centres d'approvisionnement.

Les investissements fluviaux nécessaires sont bien plus importants que ceux réalisés dans le passé. Une mutation des programmes et des ressources s'impose. Elle ne s'accomplira que si la gestion est modifiée.

Dès 1916, le Conseil municipal de Paris souhaitait la création d'un établissement unique gérant les ports de Paris. Mais les discussions entre l'Etat, la ville et le département n'ont abouti qu'en 1933 et l'unité n'a été réalisée que du seul point de vue technique ; l'ingénieur en chef du Service de la navigation de la Seine, fonctionnaire d'Etat, fut chargé de fonctions départementales et municipales.

L'unité de direction technique fut suffisante tant que les installations ont permis d'écouler le trafic ; elle est devenue inopérante : la pluralité des régimes juridiques interdit une répartition rationnelle des activités. La pluralité des tarifs est incompatible avec une gestion financière optimale. La mise en œuvre des programmes, difficilement bâtis grâce à une concertation des différentes autorités, ne sera efficace que si elle est confiée à un organisme unique doté de ressources centralisées. L'importance des investissements futurs accroît l'intérêt de l'unité.

*
* *

Le projet de loi déposé par le Gouvernement crée un établissement public auquel est confiée la gestion de toutes les installations portuaires parisiennes.

Au chapitre premier de la loi : « Institution et attributions du port de Paris », l'article premier crée le « Port de Paris » et définit ses missions. Le troisième alinéa a pour but d'ouvrir la possibilité d'autoriser le port de Paris à être chargé, dans le cadre des réglementations en vigueur, d'activités annexes de sa mission principale, comme la création de zones industrielles portuaires ou la création de ports de plaisance, activités pour lesquelles d'ailleurs il ne bénéficiera d'aucun privilège par rapport aux autres collectivités.

L'article 2 fixe les conditions dans lesquelles sera déterminée la circonscription du port qui ne pourra s'étendre au-delà de la région parisienne.

Le Gouvernement a l'intention de présenter à l'enquête prévue par cet article un projet de décret limitant à Port-Villez sur la Basse-Seine, à l'écluse de la Cave sur la Haute-Seine, à l'écluse d'Isles-les-Meldeuses sur la Marne, et à Boran sur l'Oise, la circonscription du port. Y seront ainsi inclus les pôles excentrés de développement de la région de Paris dont l'urbanisation est prévue au schéma directeur d'aménagement et dont l'approvisionnement par voie d'eau est nécessaire.

L'article 3 définit les biens qui seront transférés au port de Paris.

Outre les ports de l'Etat qui s'étendent le long des rives de la Seine, seront transférés les ports concentrés de Gennevilliers et de Bonneuil.

Les canaux de la ville de Paris qui sont utilisés non seulement pour la navigation mais pour l'alimentation en eau de l'agglomération sont laissés hors du champ d'application de la loi ainsi que leurs dépendances. La ville de Paris qui garde la propriété des canaux pourra en confier la gestion au nouvel établissement public par convention à débattre entre le port et la ville.

Les plans d'eau des rivières domaniales non affectés au service du port, les ouvrages de navigation (écluses, barrages), ne sont pas transférés.

Les dispositions de l'article 4 qui permettent à l'établissement public de se substituer aux chambres de commerce et d'industrie

et aux établissements publics concessionnaires d'outillage portuaire ne seront vraisemblablement utilisées qu'au bout d'un certain délai, lorsque le port de Paris aura fixé sa politique.

Les articles 5 et 6 précisent les droits et les obligations du port de Paris concernant les biens transférés et la domanialité de ces biens.

Au chapitre II relatif à l'administration du port, l'article 7 précise que le port est géré par un conseil d'administration assisté d'un directeur nommé par décret en conseil des ministres.

Aux termes de l'article 8, la composition du conseil d'administration, qui doit être fixée dans des conditions et suivant des modalités à prévoir par un décret en Conseil d'Etat, est basée sur le principe d'une parité entre, d'une part, les membres choisis par les collectivités locales, les chambres de commerce, les organisations syndicales et, d'autre part, les membres désignés par l'Etat, fonctionnaires ou personnalités qualifiées. Les représentants des collectivités locales constitueront au moins le tiers du conseil.

Afin de réaliser l'unité de gestion des ports fluviaux et de la voie navigable, le Ministre de l'Equipement et du Logement confiera à l'établissement public, suivant des modalités qui seront définies par décret, les tâches qu'accomplissent actuellement les services de la navigation de la Seine, de la Marne et de l'Oise à l'intérieur de la circonscription du port de Paris.. Pour ces activités, le Directeur du port de Paris relèvera directement de l'Etat et le personnel du port agira pour le compte de l'Etat.

Le directeur du port de Paris pourra même être chargé de diriger un service de la navigation étendu au Bassin parisien.

Les articles 9 et 10 qui traitent des personnels apportent à chaque catégorie toutes garanties de continuité d'emploi, de rémunération et de retraite.

Au chapitre II, qui traite des dispositions financières, l'article 11 octroie à l'établissement public la faculté de percevoir des droits de port. Ceux-ci pourront être perçus sur les bateaux, les marchandises et les voyageurs qui utiliseront les installations portuaires situées dans la circonscription du port.

Actuellement en dehors des canaux de la ville de Paris, aucun droit de port n'est perçu pour l'usage des infrastructures portuaires. Or, si les collectivités tirent des avantages indirects de l'amélioration de l'équipement des ports publics, les usagers en sont les principaux bénéficiaires. Ils doivent donc participer largement au financement des investissements. L'institution de droits de port est équitable.

Les taux des droits seront différents suivant la nature des marchandises et des bateaux, suivant la qualité des installations utilisées et des services rendus.

Les décrets en Conseil d'Etat fixeront l'assiette et les modalités d'application et de recouvrement des droits qui seront institués par arrêté ministériel pris après enquête.

Les redevances domaniales et les droits de port constitueront les principales recettes du port de Paris qui, au début, ne gèrera pas un outillage important.

Les produits du domaine, après réajustement des taux anormalement bas, devront couvrir les dépenses de fonctionnement ; les droits de port seront calculés en fonction des charges croissantes d'investissement.

L'article 12 définit la procédure d'instruction des dépenses et les règles comptables de base.

L'article 13 annule à l'intérieur de la circonscription du port de Paris les dispositions de l'article 38 du Code du domaine public fluvial et, par là-même, celles de la loi communale de 1884 autorisant les communes à percevoir à leur profit des taxes sur les marchandises entreposées dans les ports fluviaux situés sur leur territoire. Ces dispositions n'étaient déjà pas applicables dans la ville de Paris.

Le chapitre IV « Dispositions diverses » prévoit la date d'entrée en vigueur du régime établi par la loi et l'intervention de décrets d'application pris en Conseil d'Etat.

PROJET DE LOI

Le Premier Ministre,

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

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi, délibéré en Conseil des Ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le Ministre de l'Equipement et du Logement qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

CHAPITRE PREMIER

Institution et attributions du port de Paris.

Article premier.

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

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

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

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

Art. 2.

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

Art. 3.

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

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

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

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

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

Art. 4.

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

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

Art. 5.

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

Art. 6.

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

CHAPITRE II

Administration du port.

Art. 7.

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

Art. 8.

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

— pour moitié : de membres désignés par les collectivités locales et par les chambres de commerce et d'industrie de la circonscription du port de Paris, ainsi que de représentants du

personnel de ce port ; le nombre des représentants des collectivités locales sera au moins égal au tiers du nombre des membres du conseil d'administration ;

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

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

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

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

Art. 9.

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

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

Art. 10.

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

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

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

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

CHAPITRE III

Dispositions financières.

Art. 11.

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

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

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

Art. 12.

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

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

Art. 13.

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

CHAPITRE IV

Dispositions diverses.

Art. 14.

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

Art. 15.

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

Fait à Paris, le 30 mai 1968.

Signé : GEORGES POMPIDOU.

Par le Premier Ministre :

Le Ministre de l'Intérieur,

Signé : Christian FOUCHET.

Le Ministre de l'Economie et des Finances,

Signé : Michel DEBRE.

Le Ministre de l'Equipement et du Logement,

Signé : François ORTOLI.

Le Ministre de l'Industrie,

Signé : Olivier GUICHARD.

Le Ministre des Transports,

Signé : Jean CHAMANT.