

TEXTES ORGANIQUES DU PAS (VERSION EN VIGUEUR)

Loi du 26 avril 1924 ayant pour objet la constitution du port rhéan de Strasbourg en port autonome

TITRE PREMIER : Constitution du Port Municipal de Strasbourg en Port autonome

Article 1

Sont approuvés et resteront annexés à la présente loi la convention en date du 20 mai 1923, et l'avenant en date du 21 novembre 1923, passés entre le ministre des travaux publics et la ville de Strasbourg, relatifs à la constitution du port rhéan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port.

Article 2

Il est créé, sous le nom de port autonome de Strasbourg et dans les conditions définies par la convention susvisée, un établissement public ayant pour objet d'assurer l'entretien et l'exploitation du port rhéan de Strasbourg et de ses dépendances, d'exécuter les travaux d'extension et d'amélioration dudit port reconnus nécessaires pour les besoins du commerce et de l'industrie, de rechercher les moyens propres à développer sa prospérité, de provoquer et au besoin de prendre toutes mesures utiles à cet effet.

TITRE II : Consistance des travaux projetés

Article 3

Le programme des travaux d'extension du port de Strasbourg comprend l'exécution d'un bassin de jonction à niveau constant, de six nouvelles darses et d'un canal de circulation avec entrée directe sur le Rhin, du prolongement vers l'amont de la régularisation du Rhin en vue de l'accès de cette entrée. d'un bassin à pétroles, d'une gare de triage, des lignes de jonction entre cette gare et le réseau des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine et des voies ferrées nécessaires pour la desserte du port actuel et de ses extensions ainsi que l'établissement d'entrepôts et d'outillages, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet soumis à l'enquête en vertu d'un arrêté du préfet du Bas-Rhin en date du 4 novembre 1921.

Les dépenses, évaluées à la somme totale de 246.840.000 Francs, se décomposent de la façon suivante :

a) Travaux de port :	168.490.000
b) Voies ferrées :	<u>78.350.000</u>
	246.840.000

Article 4

Le programme ci-dessus défini sera réalisé en plusieurs étapes :

La première comprendra essentiellement l'exécution du bassin de jonction à niveau constant, de la darse Nord et de l'amorce du canal de circulation avec entrée directe sur le Rhin, du prolongement de la régularisation du Rhin, du bassin à pétroles et de la partie de la gare de triage et des voies ferrées nécessaires à la desserte de ces

ouvrages, ainsi que l'établissement d'entrepôts et d'outillages. La dépense correspondante, évaluée à la somme de 168.140.000 Francs, se répartit de la façon suivante :

a) Travaux du port :	100.790.000
b) Voies ferrées :	<u>67.350.000</u>
	168.140.000

Les étapes ultérieures comporteront l'achèvement dudit programme. La dépense afférente à cette partie du programme, évaluée à 78.700.000 Francs, se répartit ainsi :

a) Travaux du port :	67.700.000
b) Voies ferrées :	<u>11.000.000</u>
	78.700.000

Article 5

Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'extension du port de Strasbourg visés à l'article 3 ci-dessus.

Est autorisée l'exécution immédiate des travaux faisant l'objet de la première étape définie à l'article 4 ci-dessus.

Des décrets ultérieurs pourront autoriser, sur la proposition du port autonome, l'exécution des travaux faisant l'objet des étapes ultérieures.

Les marchés des travaux et de fournitures du port autonome seront, dans tous les cas, soumis aux dispositions du décret du 18 novembre 1882.

TITRE III : Voies et moyens financiers

Article 6

Par exception à la règle générale posée par l'article 2 ci-dessus, les travaux autres que ceux afférents aux voies ferrées énumérées ci-après seront réalisés dans les conditions suivantes :

A - Travaux du port.

- a) Ceux compris dans le programme de la première étape, évalués à la somme de 100.790.000 Francs, seront exécutés par l'Etat français et à ses frais ;
- b) Ceux compris dans le programme des étapes ultérieures, évalués à la somme de 67.700.000 Francs, seront exécutés par le port autonome de Strasbourg, au moyen des ressources dont il disposera, ou à défaut, au moyen d'emprunts.

B. - Voies ferrées.

- c) Les travaux d'infrastructure de la gare de triage et des lignes reliant cette gare au port actuel et à ses extensions compris dans la première étape seront exécutés par l'Etat français (service des voies navigables); ceux compris dans les étapes ultérieures seront exécutés par le port autonome ;
- d) Tous les autres travaux intéressant les voies ferrées seront exécutés par le réseau des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

La dépense afférente aux voies ferrées évaluée à 78.350.000 Francs. dont 67.350.000 Francs pour les travaux de la première étape et 11 millions de francs pour ceux des étapes ultérieures, sera répartie conformément à l'article 10 de la convention du 28 juin 1921, approuvée par la loi du 29 octobre suivant, dans les conditions ci-après :

1. Quatre-cinquièmes à la charge de l'Etat, y compris toutes subventions éventuelles et notamment :

a) Une somme de 3.540.000 Francs représentant la valeur des terrains remis gratuitement par la ville de Strasbourg pour l'assiette de la gare de triage et des lignes reliant cette gare au port actuel et à ses extensions, ainsi que celle des terrains à elle appartenant, destinés à servir d'assiette aux lignes de jonction entre la gare de triage et le réseau ;

b) Une somme de 9.510.000 Francs représentant la valeur des travaux d'infrastructure de la gare de triage et des lignes reliant cette gare au port actuel et à ses extensions compris dans la première étape du programme, à exécuter aux frais de l'Etat (service de la navigation) ;

c) Une somme de 300.000 Francs correspondant à la valeur des travaux compris dans la seconde étape à exécuter aux frais et par les soins du port autonome ;

2. Un cinquième à la charge du réseau des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

Article 7

Il est pris acte de la délibération du conseil général du département du Bas-Rhin, en date du 29 septembre 1922, et de la délibération de la chambre de commerce de Strasbourg, en date du 22 juin 1922, par lesquelles ces assemblées s'engagent respectivement à verser au Trésor, à titre de fonds de concours pour les travaux susvisés, en ce qui concerne le département, un subside annuel de 100.000 Francs à partir de l'année 1924 incluse et, en ce qui concerne la chambre de commerce, un subside unique de 300.000 Francs.

Article 8

Les fonds nécessaires à l'exécution des travaux dont la charge incombe à l'État, dans les conditions définies à l'article 6 ci-dessus, seront successivement avancés à l'Etat, dans les conditions fixées à l'article 27 de la convention visée à l'article premier de la présente loi, d'abord par la ville de Strasbourg, puis par le port autonome à partir du moment où il aura été constitué, déduction faite des fonds de concours versés directement au Trésor par le département du Bas-Rhin et par la chambre de commerce de Strasbourg.

L'Etat remboursera à la ville de Strasbourg et au port autonome les annuités des emprunts qu'ils auront contractés pour satisfaire à l'obligation résultant du paragraphe précédent. Ces annuités seront imputées sur les crédits annuellement ouverts au budget du ministère des travaux publics pour la navigation intérieure.

TITRE IV : Dispositions générales

Article 9

(Modifié par Loi n°91-1385 du 31 décembre 1991 - art. 17 II)

Seront incorporés au domaine public géré par le port autonome les surfaces d'eau, les ouvrages de navigation, les parties de terre-plein occupées par les voies ferrées à usage commun se détachant des lignes de jonction avec la gare de triage, les parties de terre-plein reconnues nécessaires à la circulation, enfin, les digues de protection du port contre les inondations.

Seront incorporés au domaine privé du port autonome les autres terrains et ouvrages, ainsi que les installations et outillage à lui remis par la ville de Strasbourg et par l'Etat, en application des articles 24 et 25 de la convention susvisée. Ce domaine ne pourra être affecté, toutefois, soit par voie de location, soit par voie d'aliénation, qu'à des établissements commerciaux ou industriels utilisant habituellement la navigation fluviale pour la réception ou pour l'expédition des marchandises faisant l'objet de leur trafic ou de leur fabrication.

Les lignes reliant la gare de triage au réseau actuel des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, ainsi que la gare de triage elle-même et les lignes reliant ladite gare au port actuel et à ses extensions constitueront une ligne nouvelle qui sera incorporée au réseau des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, sous la dénomination : "Ligne de Graffenstaden aux ports de Strasbourg, avec gare de triage intermédiaire et raccordement vers Cronembourg".

Article 10

Tout ministre dont les services auront été appelés à examiner en conférence une affaire de la compétence de la commission mixte des travaux publics devra, dans le délai de deux mois à compter du jour où le dossier de l'affaire aura été communiqué à ses représentants locaux, faire connaître au ministre dont dépend le service qui aura pris l'initiative de la conférence s'il est donné ou refusé une adhésion aux propositions de ce service.

En cas de refus d'adhésion, l'affaire sera, s'il y a lieu, soumise par la partie la plus diligente à la commission mixte des travaux publics, qui devra formuler son avis dans le délai d'un mois.

Article 11

Un règlement d'administration publique [décret en Conseil d'Etat], rendu sur la proposition du président du conseil, ministre des affaires étrangères, du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre des travaux publics et du ministre des finances, après enquête et consultation de la ville de Strasbourg, déterminera les conditions d'application de la présente loi.

Article 12

La convention et l'avenant annexés à la présente loi seront enregistrés au droit fixe de six francs (6 Francs).

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

Fait à Rambouillet, le 26 avril 1924.

A. MILLERAND.

Par le Président de la République :

Le Président du Conseil, Ministre des Affaires Etrangères,
R. POINCARÉ.
Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,
Edm. LEFEBVRE DU PREY.
Le Ministre des Travaux Publics, des Ports et de la Marine Marchande,
Yves LE TROCQUER.
Le Ministre des Finances,
F. FRANÇOIS-MARSAL.

Convention du 20 mai 1923 entre l'Etat et la Ville de Strasbourg, relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port

(modifiée par l'avenant n°1 du 21 novembre 1923, l'avenant n°2 du 13 juin 1930, l'avenant n°3 du 23 mai 1984, l'avenant n°4 du 23 septembre 1992 et l'avenant n°5 du 2 août 2005)

L'an 1923, le 20 mai,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part ;

Et par le maire de la ville de Strasbourg, agissant au nom de ladite ville, en vertu d'une délibération du conseil municipal en date du 25 mai 1923,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

TITRE PREMIER : Objet de la Convention

Article 1

La présente convention est relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port.

TITRE II : Constitution du Port autonome

Article 2

Le port autonome de Strasbourg aura pour objet d'assurer l'entretien et l'exploitation du port rhénan de Strasbourg et de ses dépendances, d'exécuter les travaux d'extension et d'amélioration dudit port reconnus nécessaires pour les besoins du commerce et de l'industrie, de rechercher les moyens propres à développer sa prospérité, de provoquer et au besoin de prendre toutes mesures utiles à cet effet.

Les droits et obligations de l'Etat en matière de domanialité et de travaux publics lui seront conférés dans les mêmes conditions qu'aux administrations de chemin de fer.

Article 3

Le port de Strasbourg sera un établissement public investi de la personnalité civile et soumis aux règles générales qui régissent la gestion des deniers publics.

Article 4

L'administration du port sera assurée par un conseil et par un directeur dont les attributions respectives sont définies ci-après.

Article 5

(modifié par les avenants n°3 du 23 mai 1984, n°4 du 23 septembre 1992 et n°5 du 2 août 2005)

Le conseil d'administration sera composé de vingt et un membres, savoir :

1. Six membres désignés par la ville de Strasbourg. La moitié au moins de ces membres devra être choisie, dans le conseil municipal ou hors du conseil municipal, parmi les personnalités suivantes : principaux usagers du port, principaux industriels, commerçants et agriculteurs des régions desservies par le port, entrepreneurs ou agents d'entreprises de transports fluviaux, agents de sociétés concessionnaires d'outillages publics du port, entrepreneurs d'embarquement et de débarquement de marchandises, constructeurs de bateaux et tous spécialistes qualifiés en matière de construction et d'exploitation de ports ;
2. Six membres nommés par décret et comprenant un représentant de l'administration des finances, un représentant du réseau des chemins de fer d'intérêt général aboutissant au port et quatre membres dont deux au moins choisis parmi les personnalités exerçant les professions énumérées au paragraphe précédent ;
3. Un membre désigné par la chambre de commerce de Strasbourg ;
4. Un membre désigné par le conseil général du département du Bas-Rhin ;
5. Un membre désigné par le conseil régional de la région Alsace ;
6. Trois représentants élus des salariés du port autonome, dont un représentant des ingénieurs, chefs de service et cadres administratifs, commerciaux ou techniques assimilés sur le plan de la classification. Chaque représentant de salariés dispose d'un crédit de quinze heures par mois pour l'exercice de son mandat ;
7. Trois membres, représentants du port de Kehl, désignés par le port de Kehl.

Article 6

(modifié par les avenants n°1 du 21 novembre 1923 et n°5 du 2 août 2005)

Les membres du Conseil d'administration seront nommés ou désignés pour six ans : ils pourront être élus ou nommés à nouveau; le renouvellement aura lieu par tiers, tous les deux ans, dans le cours du mois de décembre.

Lors de la constitution dudit conseil, la répartition des membres entre les séries et l'ordre de renouvellement desdites séries seront réglés par le sort. (1)

Le premier mandat du membre désigné par le conseil régional de la Région Alsace expire le 31 décembre 2009. Il est ensuite renouvelable tous les six ans.

Nota : (1) le décret n° 46-1704 du 26 juillet 1946 (J.O. du 26 juillet 1946) a réorganisé les séries à compter du 1er janvier 1948.

Article 7

Le conseil élira un président choisi parmi les membres désignés par la ville de Strasbourg et un vice-président choisi parmi les membres nommés par décret.

Toutefois, à la condition que la ville y consente, le conseil pourra élire un président choisi parmi les membres nommés par décret et un vice-président parmi les membres désignés par la ville.

Article 8

Le directeur choisi sur une liste de présentation de trois candidats établie par le conseil d'administration, sera nommé par décret, sur la proposition du ministre des travaux publics, après avis de la ville de Strasbourg.

Il ne pourra être relevé de ses fonctions que par un décret rendu sur le rapport du ministre des travaux publics, après avis ou sur la proposition du conseil d'administration et après avis de la ville de Strasbourg.

Ses émoluments seront fixés par le conseil d'administration et imputés sur le budget du port.

Article 9

Les fonctions de président du conseil d'administration et de directeur seront incompatibles avec le mandat de sénateur ou de député; celles de directeur seront, en outre incompatibles avec le mandat de conseiller municipal de la ville de Strasbourg.

Ne pourront être nommés membres du conseil :

1. Les fonctionnaires attachés aux services gérés par lui ;
2. Les agents payés sur les fonds dont il disposera.

Les membres du conseil ne pourront être entrepreneurs des services gérés par lui ;

Les fonctions de membre du conseil seront gratuites. Les membres du conseil auront seulement droit au remboursement des frais que nécessitera l'exécution de leur mandat.

Article 10

Le conseil d'administration statuera définitivement sur toutes les questions relatives aux travaux, à l'outillage et à l'exploitation du port, ainsi qu'aux locations et aliénations de terrains, sauf sur les projets des travaux devant entraîner des transformations ou des modifications essentielles dans les ouvrages ou accès du port ou devant être effectués avec le concours financier de l'Etat. Il prendra, en se conformant aux dispositions des articles 11 et 12 ci-après, les mesures nécessaires pour la création des ressources destinées à couvrir les charges qui lui incomberont et qui s'appliqueront à l'administration, à l'entretien, à l'exploitation, à l'extension et à l'amélioration du port. Il sera appelé obligatoirement à donner son avis sur toutes les questions relevant des divers services publics et intéressant le port.

Article 11

Le port autonome disposera des ressources ordinaires suivantes :

1. Produits du domaine public dans les conditions déterminées à l'article 2 ci-dessus ;
2. Produits de la location des terrains, installations et outillages dépendant de son domaine privé ;
3. Produits de l'exploitation des outillages publics directement administrés ou affermés par le port et éventuellement de l'exploitation des voies ferrées des quais ;

4. Produits des taxes régulièrement autorisées, destinées à payer les dépenses relatives aux services qu'il organisera ou subventionnera en vue d'assurer la sécurité, la propreté, la police et la surveillance des quais et dépendances du port ;
5. Produits des taxes et redevances de toute nature dont la perception aurait été régulièrement autorisée.

Article 12

Le port autonome disposera des ressources extraordinaires suivantes :

1. Produits des aliénations de son domaine privé ;
2. Produits des emprunts autorisés ;
3. Prélèvements sur le fonds de réserve ;
4. Subsidés de l'Etat, du département, des communes, des chambres de commerce, des groupements économiques et autres établissements publics et des particuliers, pour les travaux d'amélioration et d'extension du port, ces subsidés étant donnés sous forme de subventions en capital ou d'annuités ;
5. Produits des taxes régulièrement autorisées en vue de subvenir à l'extension ou à l'amélioration du port ;
6. Dons et legs ;
7. Toutes autres recettes accidentelles.

Article 13

Le conseil d'administration établira, chaque année, un budget ordinaire et un budget extraordinaire, ainsi qu'un compte général des recettes et des dépenses.

Les dépenses du budget ordinaire comprendront les dépenses annuelles et permanentes.

Les dépenses d'entretien et de réparation seront obligatoires ; elles pourront être effectuées, s'il y a lieu, par les soins du ministre des travaux publics et être inscrites d'office au budget.

Toutes les autres dépenses ressortiront au budget extraordinaire.

Chaque année, le compte général des recettes et des dépenses de l'exercice précédent et le budget de l'année suivante seront soumis, avant le 1er août, à l'approbation du ministre des travaux publics, après avis de la ville de Strasbourg.

Article 14

Aussitôt après chaque séance du conseil d'administration, une ampliation du procès-verbal des délibérations sera adressée au ministère des travaux publics.

Les délibérations relatives aux objets sur lesquels le conseil statuera définitivement pourront être frappées d'opposition par le ministre des travaux publics dans les huit jours qui suivront la transmission du procès-verbal.

Ces délibérations deviendront exécutoires soit par un avis de non-opposition du ministre, soit par l'expiration du délai de huit jours à partir de l'envoi au ministre.

En cas d'opposition, le ministre devra statuer dans le délai d'un mois à partir de l'opposition. Passé ce délai, la délibération deviendra exécutoire.

Le ministre pourra, après avis du conseil supérieur des travaux publics, annuler la délibération par une décision motivée qui ne sera susceptible de recours en conseil d'Etat que pour excès de pouvoir ou de violation de la loi. En cas de recours, le conseil d'Etat devra statuer dans le délai de deux mois.

Le recours suspendra l'exécution de la délibération.

Les délibérations du conseil d'administration ne deviendront exécutoires que lorsqu'elles auront été sanctionnées par l'autorité supérieure, si elles portent sur des projets de travaux devant entraîner des transformations ou des modifications essentielles dans les ouvrages ou accès du port ou devant être effectués avec le concours financier de l'Etat.

Article 15

Le directeur sera l'agent d'exécution du conseil d'administration dans toutes les matières qui seront de la compétence de cette assemblée.

Par délégation du conseil, il nommera à tous les emplois du port en se conformant aux lois et règlements spéciaux à certaines catégories d'agents.

Toutefois, l'ingénieur en chef, les ingénieurs et conducteurs chargés des travaux du port seront pris dans le personnel du ministère des travaux publics.

La nomination et l'administration de ce personnel demeureront réservées au ministre des travaux publics. L'ingénieur en chef sera désigné après avis du conseil d'administration du port et de la ville de Strasbourg. Des indemnités et des gratifications spéciales pourront être allouées par le conseil d'administration aux fonctionnaires en service dans le port.

Les agents appartenant au personnel des différentes administrations publiques pourront être mis à la disposition de l'administration du port pour occuper des emplois dans ses différents services. Ces agents seront considérés comme étant en service détaché; leurs émoluments seront à la charge exclusive du port.

Le taux des traitements alloués à ses employés par le port autonome devra être en rapport avec celui des traitements alloués par la ville de Strasbourg et par les administrations de l'Etat pour des emplois analogues.

Le directeur, comme agent du pouvoir central, exercera, dans les limites du port, une action générale sur tous les services publics relativement aux affaires qui intéresseront directement l'exploitation, notamment sur les services des travaux publics et des chemins de fer, de la navigation intérieure, des douanes et de la police générale du port. Il correspondra directement avec les ministres et les directeurs généraux des services financiers pour les affaires rentrant dans leurs attributions et intéressant le port, sans être de la compétence du conseil d'administration. Il lui sera adressé ampliation de la correspondance échangée entre les ministres ou les directeurs généraux et les chefs des services coopérant à l'exploitation du port lorsque les questions traitées intéresseront le port. L'action du directeur sera, dans tous les cas, subordonnée à la nécessité pour lesdits chefs de service d'assurer les fonctions d'intérêt général leur incombant. Toutes les fois qu'il y aura désaccord entre le directeur du port et un chef de service, il en sera référé aux ministres ou aux directeurs généraux intéressés.

Le directeur du port et les chefs des différents services énumérés à l'alinéa précédent se réuniront périodiquement dans des conférences où seront examinées les affaires intéressant l'exploitation du port. A ces conférences, les usagers du port pourront être admis, avec l'autorisation du directeur, à présenter toutes observations utiles.

Article 16

Toutes les opérations du conseil d'administration seront placées sous le contrôle direct du ministre des travaux publics, qui fera inspecter et vérifier le fonctionnement de tous les services par un membre du conseil général des Ponts et Chaussées désigné à cet effet, ainsi que par les fonctionnaires chargés du contrôle de l'exécution du budget des travaux publics.

Tous les frais de contrôle seront à la charge du port autonome.

Article 17

(modifié par l'avenant n°1 du 21 novembre 1923)

Dans le cas où l'une des assemblées ou collectivités qui doivent être représentées au Conseil d'administration n'aurait pas désigné ses délégués dans les délais qui seront fixés par le règlement d'administration publique qui déterminera les conditions d'application de la loi approuvant la présente convention, il serait pourvu à cette désignation par un décret rendu sur la proposition du ministre intéressé.

Le conseil d'administration pourra être dissous, sur le rapport du ministre des travaux publics, par un décret motivé rendu en conseil des ministres, après avis de la ville de Strasbourg. Il sera, dans ce cas, remplacé provisoirement par une délégation instituée par le même décret et chargée d'expédier les affaires courantes. Un nouveau conseil, composé conformément aux prescriptions de l'article 5 ci-dessus, devra être formé dans un délai de trois mois.

Article 18

(modifié par l'avenant n°1 du 21 novembre 1923)

Le régime qui sera institué au port de Strasbourg comme suite à la présente convention, ne pourra y être aboli que par une loi, qui réglera, d'accord avec la ville, les dispositions relatives à la dévolution des biens du port autonome, ainsi que celles que pourra motiver le retour au régime antérieur.

Article 19

Les contestations relatives à l'exécution des travaux concernant le port autonome seront jugées par le tribunal administratif d'Alsace et de Lorraine siégeant à Strasbourg, sauf recours au conseil d'Etat.

TITRE III : Exécution des travaux d'extension

Article 20

(modifié par l'avenant n°1 du 21 novembre 1923)

Le programme d'extension du port de Strasbourg comprend l'exécution d'un bassin de jonction à niveau constant, de six nouvelles darses et d'un canal de circulation avec entrée directe sur le Rhin, du prolongement vers l'amont de la régularisation du Rhin en vue de l'accès de cette entrée, d'un bassin à pétroles, d'une gare de triage, des lignes de jonction entre cette gare et le réseau des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine et des voies ferrées nécessaires pour la desserte du port actuel et de ses extensions, ainsi que l'établissement d'entrepôts et d'outillages, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet soumis à l'enquête en vertu de l'arrêté du préfet du Bas-Rhin en date du 4 novembre 1921.

Article 21

Ce programme sera réalisé en plusieurs étapes.

La première étape comprendra essentiellement l'exécution du bassin de jonction à niveau constant, de la darse Nord et de l'amorce du canal de circulation avec entrée directe sur le Rhin, du prolongement de la régularisation du Rhin, du bassin à pétroles et d'une partie de la gare de triage, des lignes de jonction avec le réseau et des voies ferrées nécessaires à la desserte du port, ainsi que l'établissement d'entrepôts et d'outillages. La dépense totale qui correspond à cette première étape est évaluée à 164.600.000 francs.

Les étapes ultérieures s'appliqueront à l'achèvement dudit programme. La dépense totale correspondante est évaluée à 78.700.000 francs.

Article 22

Le projet de loi qui sera présenté au Parlement devra prévoir :

Que seront déclarés d'utilité publique les travaux d'extension du port de Strasbourg visés à l'article 20 ci-dessus.

Que sera autorisée l'exécution immédiate des travaux faisant l'objet de la première étape définie à l'article 21 ci-dessus.

Que des décrets ultérieurs pourront autoriser, sur la proposition du port autonome, l'exécution des travaux faisant l'objet des étapes ultérieures.

Article 23

(modifié par l'avenant n°1 du 21 novembre 1923)

I. – Voies ferrées

Travaux de chemin de fer

Les lignes reliant la gare de triage au réseau actuel des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, ainsi que la gare de triage elle-même, et les lignes reliant ladite gare au port actuel et à ses extensions constituent une ligne nouvelle dénommée : ligne Graffenstaden aux ports de Strasbourg, avec gare de triage intermédiaire et raccordement avec Cronembourg.

- a. Exécution des travaux. – Les travaux d'infrastructure de la gare de triage et des lignes reliant cette gare au port actuel et à ses extensions seront exécutés par l'Etat (service des voies navigables), en ce qui concerne la première étape, et par le port autonome, en ce qui concerne les étapes ultérieures. Tous les autres travaux seront exécutés par les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.
- b. Répartition des dépenses. – La dépense, y compris la valeur des terrains, est évaluée à 78.350.000 francs, dont 67.350.000 francs pour la première étape et 11 millions de francs pour les étapes ultérieures; elle sera répartie, conformément à l'article 10 de la convention du 28 juin 1921 approuvée par la loi du 29 octobre 1921, de la manière suivante :

Les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine supporteront le cinquième de la dépense.

L'Etat (budget des chemins de fer) supportera les quatre-cinquièmes de la dépense, déduction faite des subventions ci-après :

- A. Les terrains remis gratuitement par la ville de Strasbourg pour l'assiette de la gare de triage et des lignes reliant cette gare au port actuel et à ses extensions, ainsi que les terrains à elle appartenant destinés à servir d'assiette aux lignes de jonction, entre la gare de triage et le réseau, dont la valeur est évalué pour leur ensemble à 3.540.000 francs.
- B. La dépense afférente aux travaux d'infrastructure de la gare de triage et des lignes reliant cette gare au port actuel et à ses extensions, évaluée à 9.510.000 francs pour la première étape qui sera réalisée par les soins et aux frais de l'Etat (service de la navigation) dans les conditions du paragraphe 1. ci-dessous du présent article et de l'article 27 ci-après, à 300.000 francs pour les étapes ultérieures qui seront réalisées par les soins et aux frais du port autonome, dans les conditions du paragraphe 2 ci-dessous du présent article.
- C. Et toute autre subvention éventuelle.

II. – Travaux du port.

1. Les travaux autres que ceux faisant l'objet du paragraphe premier du présent article et compris dans la première étape seront exécutés par l'Etat et à ses frais, par exception à la règle générale prévue à l'article 2 ci-dessus.

Toutefois, l'avis de la ville de Strasbourg, avant la constitution du port autonome ou l'avis du port autonome après sa constitution, sera demandé sur l'ordre de réalisation et sur les projets d'exécution desdits travaux, ainsi que sur les dispositions à prendre pour gêner le moins possible l'exploitation des ouvrages existants.

La dépense correspondante est évaluée à 100.790.000 francs.

2. Les travaux autres que ceux faisant l'objet du paragraphe premier du présent article et compris dans les étapes ultérieures seront exécutés par le port autonome de Strasbourg, sur les fonds dont il disposera, ou, à défaut, au moyen d'emprunts.

La dépense correspondante est évaluée à 67.700.000 francs.

Article 24

(modifié par l'avenant n°2 du 13 juin 1930)

La ville de Strasbourg remettra gratuitement :

1. A l'Etat :

- a. Les terrains d'assiette de la gare de triage et des lignes reliant cette gare au port actuel et à ses extensions à l'exception de ceux appartenant déjà à l'Etat, ainsi que les terrains à elle appartenant destinés à servir d'assiette aux lignes de jonction entre la gare de triage et le réseau, comme il est indiqué dans le paragraphe premier de l'article 23 ci-dessus.
- b. Tous terrains nécessaires à l'exécution des travaux d'extension visés par le paragraphe 2 de l'article 23 ci-dessus, à l'exception de ceux appartenant déjà à l'Etat.

Lesdits terrains seront remis dans l'état où ils se trouveront; toutefois, la ville pourra en retirer les objets mobiliers ainsi que les arbres, à la condition d'enlever également les souches.

2. Au port autonome :

- a. Tous terrains, ouvrages, installations et outillages à elle appartenant dans l'ensemble du port actuel, accessibles aux chalands rhénans et servant à l'exploitation de ce port, ainsi que les terrains, chantiers et installations qui sont sa propriété à Lauterbourg, le tout défini par les plans et états joints à la présente convention.
- b. Soit immédiatement, soit au fur et à mesure de leur réalisation, les bénéfices ou produits des installations charbonnières acquises par la ville de Strasbourg de la liquidation des biens allemands séquestrés pendant toute la période de gestion par ladite ville, le tout défini par les plans et états joints à la présente convention.

- c. Tous terrains nécessaires à l'exécution des travaux des étapes ultérieures visées par le paragraphe 3 de l'article 23 ci-dessus, à l'exception de ceux appartenant déjà à l'Etat.

Lesdits terrains seront remis dans l'état où ils se trouveront, au fur et à mesure des besoins et sous la réserve spécifiée au paragraphe premier, dernier alinéa, du présent article. La ville de Strasbourg s'engage, en outre, à rembourser les droits d'octroi perçus sur les matériaux destinés aux travaux d'extension, d'amélioration et d'entretien du port autonome, ainsi que sur les combustibles et matières destinés à l'entretien des ouvrages et au fonctionnement des ponts mobiles, portes et écluses dudit port.

Le port autonome de Strasbourg est substitué à la ville de Strasbourg dans tous les droits et obligations résultant ou pouvant résulter au profit et à la charge de cette ville des contrats passés antérieurement au 1er janvier 1926 et ayant eu pour objet l'aliénation de terrains situés dans la circonscription du port autonome, telle qu'elle est définie par l'article 2 du décret du 27 septembre 1925 portant règlement d'administration publique du port autonome de Strasbourg.

Le port autonome de Strasbourg est également substitué à la ville de Strasbourg dans tous les droits et obligations résultant des lois, décrets, arrêtés, règlements, contrats et conventions relatifs à l'exploitation du port de Strasbourg et de ses dépendances.

La ville de Strasbourg conservera, toutefois, ses droits sur les créances hypothécaires grevant les immeubles vendus par elle antérieurement au 1er janvier 1926 et inscrites au livre foncier de Strasbourg en faveur de cette ville.

Le port autonome de Strasbourg garantira la ville de Strasbourg contre toutes réclamations, prétentions et revendications que des tiers pourraient faire valoir contre elle du fait des contrats antérieurement conclus par elle avec ces tiers, ainsi que contre tout droit qui pourrait être exercé contre elle du fait de sa qualité d'ancienne propriétaire des terrains cédés.

Article 25

L'Etat remettra gratuitement au port autonome les terrains lui appartenant dans le port actuel, ainsi que les terrains utilisés pour les travaux d'extension visés au paragraphe 2 de l'article 23 ci-dessus et les ouvrages, installations et outillages exécutés par lui sur ces terrains au fur et à mesure de leur achèvement, à l'exception :

- a. Des deux écluses Nord du canal du Rhône au Rhin, avec ses ouvrages de navigation, dans la traversée du port.
- b. De la route nationale n° 4 dans la traversée du port.

Article 26

Les travaux à la charge de l'Etat comportent notamment les travaux ayant pour but d'assurer le fonctionnement de l'usine de pompage de la ville de Strasbourg, s'il résulte des modifications apportées à l'état des lieux par le port autonome une diminution des services rendus par cette usine. Toutefois, l'exécution de ces travaux devra avoir été reconnue indispensable par une commission comprenant par moitié des représentants de l'Etat et des représentants de la ville. En outre, les travaux ainsi mis à la charge de l'Etat pour le compte de la ville en dehors du domaine du port, pourront être exécutés par la ville moyennant le paiement par l'Etat d'une somme forfaitaire débattue avant le commencement des travaux entre l'Etat et la ville.

Article 27

Les fonds nécessaires à l'exécution des travaux faisant l'objet du paragraphe 2 de l'article 23 ci-dessus, ainsi que des travaux mis à la charge de l'Etat (service des voies navigables) à titre de subvention suivant le paragraphe 1er, alinéa B, du même article 23, seront successivement avancés à l'Etat, d'abord par la ville de Strasbourg, puis par le port autonome à partir du moment où il aura été constitué, déduction faite des fonds de concours versés directement au Trésor par le département du Bas-Rhin, en vertu de la délibération du conseil général de ce

département en date du 29 septembre 1922, et par la chambre de commerce de Strasbourg, en vertu de la délibération de cette assemblée en date du 22 juin 1922. L'exécution de cette obligation n'engage pas toutefois la ville de Strasbourg à faire à l'Etat des avances de fonds au-delà d'une somme totale de trente millions de francs (30.000.000 francs).

Pour se procurer les fonds nécessaires à ces avances, la ville de Strasbourg et le port autonome seront autorisés à émettre un emprunt ou des emprunts successifs amortissables en trente années au plus à dater de l'émission. Les intérêts de ces emprunts seront exempts de la taxe sur le revenu des valeurs mobilières et les titres émis en représentation seront exempts du droit de timbre, des droits de transfert et de la taxe annuelle de transmission.

Les taux et conditions d'émission desdits emprunts seront fixés par décrets délibérés en conseil d'Etat sur le rapport du ministre des travaux publics et du ministre des finances et après avis de la ville de Strasbourg en ce qui concerne les emprunts émis par elle en vertu du présent article.

L'Etat remboursera à la ville de Strasbourg et au port autonome les annuités desdits emprunts. Il jouira de la faculté de rembourser par anticipation les sommes restant dues en capital.

Article 28

Les biens apportés par la ville de Strasbourg au port autonome conformément à la présente convention seront supposés dans l'état où ils se trouvaient le 1er janvier 1921. En conséquence, il sera établi un décompte comprenant, d'une part, les dépenses effectuées par la ville en vue de réaliser des extensions ou des améliorations et d'autre part, les recettes effectuées par la ville et correspondant à une diminution desdits biens, ce décompte s'étendra sur la période comprise entre le 1er janvier 1921 et la date de la remise des biens au port autonome. Pendant toute cette période, la direction du port de Strasbourg continuera à contrôler, conformément aux dispositions de l'arrêté du commissaire général en date du 7 juillet 1919, le service des travaux et l'exploitation du port de Strasbourg, ainsi que les opérations concernant la vente ou la location des terrains, la modification, l'addition ou la suppression d'ouvrages, etc... visés à l'article 2 dudit arrêté.

Si les dépenses sont supérieures aux recettes, la différence sera versée par le port autonome à la ville de Strasbourg, si les recettes sont supérieures aux dépenses, la différence sera versée par la ville au port autonome. Les paiements seront effectués, au choix du débiteur, soit immédiatement, soit par annuités calculées pour un amortissement de la dette en dix ans, les sommes restant dues portant intérêts à 6 pour 100. Toutefois les deux entrepôts achetés par la ville de Strasbourg au cours de l'année 1921 n'entreront pas dans le décompte susvisé et feront l'objet d'un versement de l'Etat à la ville de Strasbourg, égal au prix de revient desdits entrepôts, compte tenu du prix d'achat et des frais et charges supportés par la ville, notamment la charge résultant de la dévalorisation des hypothèques consenties par elle.

Article 29

(modifié par l'avenant n°1 du 21 novembre 1923)

Les opérations de remise des biens visés aux articles 24 et 25 ci-dessus auront lieu au fur et à mesure des besoins du port autonome, à partir de sa constitution en présence d'un représentant de chacune des parties intéressées et feront l'objet d'états des lieux indiquant aussi exactement que possible l'état au moment de la remise des terrains, ouvrages, installations et outillages composant lesdits biens.

Le port autonome notifiera ses besoins à la ville, par lettre recommandée, et la remise des terrains devra intervenir dans le délai de trois mois, à partir de la susdite notification.

A chaque état des lieux seront annexés un plan complet et une description détaillée des terrains, ouvrages, installations et outillages, contenant tous les renseignements nécessaires pour permettre l'évaluation desdits biens. Le cas échéant, au fur et à mesure de la remise au port autonome des biens appartenant à la ville de

Strasbourg, celle-ci devra fournir tous documents, archives, comptabilité, etc., qui lui seraient réclamés par le port autonome.

A dater du jour de la remise, le port autonome de Strasbourg sera substitué à la ville de Strasbourg en ce qui concerne les bénéfices et charges des terrains, ouvrages, installations et outillages.

Article 30

Pour l'exécution des travaux visés au paragraphe 2 de l'article 23 ci-dessus, ainsi que des travaux mis à la charge de l'Etat (service des voies navigables) à titre de subvention suivant le paragraphe premier, alinéa B, du même article 23, l'Etat s'engage et obligera les personnes qu'il chargera de cette exécution à employer par priorité, aux conditions du taux normal et courant des salaires, les ouvriers régulièrement inscrits à l'office de placement de la ville de Strasbourg. Cette obligation sera, toutefois, considérée comme remplie, pour chaque entreprise de travaux, lorsque le nombre des ouvriers ainsi embauchés atteindra le quart du nombre total des ouvriers de l'entreprise. Il reste entendu que pourront être embauchés au-delà de la proportion du quart des ouvriers provenant de l'office de placement, qui auront les aptitudes professionnelles nécessaires pour la bonne marche des travaux.

D'autre part, les ouvriers provenant dudit office de placement et qui se montreraient incapables ou indisciplinés seront congédiés.

TITRE IV : Clauses diverses et transitoires

Article 31

Les bénéfices annuels du port autonome seront employés, en partie, dans les conditions ci-dessus définies, à l'exécution de versements à la ville de Strasbourg et à l'Etat en rémunération de leurs apports et, pour le surplus, à la constitution d'un fonds de réserve.

L'excédent de recettes du budget ordinaire, diminué, le cas échéant, de la somme nécessaire pour couvrir le déficit du budget extraordinaire, sera divisée en deux parts égales. La première part pour être versée, moitié à la ville et moitié à l'Etat, la seconde part pour être versée au fonds de réserve. Toutefois, si en vertu de ces dispositions, le fonds de réserve, y compris les intérêts, se trouvait dépasser 20 millions de francs, l'excédent dudit fonds sur cette dernière somme serait reparti par moitié entre la ville et l'Etat.

Article 32

(modifié par l'avenant n°1 du 21 novembre 1923)

La ligne nouvelle visée à l'article 23 ci-dessus sera incorporée au réseau des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

Seront incorporés au domaine public, géré par le port autonome, les surfaces d'eau, les ouvrages de navigation remis au port autonome en application des dispositions des articles 24 et 25 de la présente convention, les parties de terre-pleins, occupées par les voies ferrées à usage commun se détachant des lignes de jonction avec la gare de triage, les parties de terrepleins reconnues nécessaires à la circulation et, notamment, en ce qui concerne le nouveau port, une bande continue d'au moins 20 mètres, à partir de l'arête des quais ou perrés, enfin, les digues de protection du port contre les inondations.

Seront incorporés, au domaine privé du port autonome, les autres terrains et ouvrages, ainsi que les installations et outillages, à lui remis par la ville de Strasbourg et par l'Etat, en application des articles 24 et 25 de la présente

convention. Ce domaine ne pourra être affecté, toutefois, soit par voie de location, soit par voie d'aliénations qu'à des établissements commerciaux ou industriels utilisant habituellement la navigation fluviale pour la réception ou pour l'expédition des marchandises faisant l'objet de leur trafic ou de leur fabrication.

Article 33

Jusqu'au 1er janvier 1935, les ingénieurs et conducteurs chargés des travaux du port pourront être choisis en dehors du personnel des travaux publics, mais seulement parmi les candidats nés avant le 1er janvier 1895 et dans la proportion maximum de la moitié de l'effectif de chaque catégorie.

Au moment de la constitution du port autonome, le personnel (employés et ouvriers) qui se trouvera au service du port de la ville de Strasbourg passera au service du port autonome, si la demande en est faite, soit par la ville, soit par le port autonome. Le statut appliqué audit personnel, au moment du passage, lui restera applicable, sauf accord contraire avec la ville de Strasbourg et avec les intéressés.

Article 34

Les conditions d'exploitation des voies ferrées des quais feront l'objet, s'il y a lieu, entre les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine et le port autonome, d'une convention spéciale qui sera soumise à l'homologation du ministre des travaux publics.

Pour la Ville de Strasbourg :

Le Maire,
Signé : PEIROTÉS.

Le Ministre des Travaux Publics,
Signé : Yves LE TROCQUER.

Décret du 27 septembre 1925 relatif à la constitution du port autonome de Strasbourg

Le Président de la République Française,

Sur le rapport du président du conseil, ministre de la guerre, du ministre des travaux publics et du ministre des finances,

Vu la loi du 26 avril 1924 ayant pour objet la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et l'exécution des travaux d'extension de ce port, et notamment l'article 11 ainsi conçu :

"Un règlement d'administration publique, rendu sur la proposition du président du conseil, ministre des affaires étrangères, du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre des travaux publics et du ministre des finances, après enquête et consultation de la ville de Strasbourg, déterminera les conditions d'application de la présente loi" ;

Le conseil d'Etat entendu,

Décète :

Article 1

Le port autonome créé par la loi du 26 avril 1924 est constitué sous le régime administratif déterminé par ladite loi et par la convention en date du 20 mai 1923 passée entre le ministre des travaux publics et la ville de Strasbourg, désignée par la suite sous le nom de convention annexe, et par l'avenant en date du 21 novembre 1923 à cette convention annexe, désigné par la suite sous le nom d'avenant annexe, dans les conditions déterminées par le présent décret.

Circonscription du Port autonome de Strasbourg

Article 2

La circonscription du port autonome comprend :

1. A Strasbourg, les terrains délimités, à l'Est, par le Rhin.

Au Sud, par les limites d'emprise du domaine public des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, entre les points kilométriques 7.850 et 6.960 de la voie ferrée de Strasbourg à Kehl.

Au Sud et à l'Ouest, par les limites d'emprise Nord de la route nationale n° 4.

Au Nord, par la limite d'emprise Sud du canal de jonction depuis la route nationale n° 4 jusqu'au Petit-Rhin, puis par l'entrée commune des bassins du Commerce et de l'Industrie du port du Rhin.

Sont toutefois exclus de la circonscription du port autonome :

- a) Le Petit-Rhin dans sa traversée de la circonscription, y compris les digues actuelles de protection ;
- b) Le chemin rural désigné sous le nom de route de la porte de Kehl.

Les limites de cette circonscription sont teintées en rose sur le plan n° 1 annexé au présent décret (annexe non reproduite).

Les parcelles 82 / 18 et 81 / 17, section 60, Neudorf, du plan cadastral de la ville de Strasbourg (parcelle 10 du domaine militaire), entreront dans la circonscription du port autonome du jour de leur remise par l'Etat audit port.

- 2. A Lauterbourg, les terrains, chantiers et installations qui sont la propriété de la ville de Strasbourg dans cette commune.

Les limites de ces terrains, chantiers et installations sont teintées en rose sur le plan n° 2 annexé au présent décret (annexe non reproduite).

Seront ultérieurement incorporés dans la circonscription du port autonome :

- a) Au fur et à mesure de l'achèvement des travaux de la première étape visée à l'article 4 de la loi du 26 avril 1924, les terrains sur lesquels auront été exécutés lesdits travaux, à l'exclusion de l'emprise du prolongement du chemin rural désigné sous le nom de route de la porte de Kehl ;
- b) Au fur et à mesure des besoins du port autonome, les terrains nécessaires à l'exécution des travaux des étapes ultérieures, visées à l'article 4 de la loi du 26 avril 1924, qui auraient été autorisés par décret, comme il est prévu à l'article 5 de ladite loi.

En cas de classement ultérieur comme voies urbaines ou chemins vicinaux de routes se trouvant dans la circonscription du port autonome, celui-ci remettra gratuitement à la ville l'assiette des voies en question ainsi que les ouvrages d'art qui en font partie.

Le ministre des travaux publics pourra à toute époque, et lorsqu'il en reconnaîtra l'utilité, modifier par arrêté les limites fixées au présent article, lorsque cette modification consacrera un accord intervenu entre le port autonome, la ville de Strasbourg et les services publics intéressés.

Remise des biens

Article 3

Les règles applicables aux remises à effectuer par l'Etat au port autonome sont celles auxquelles l'article 29 (nouveau) de l'avenant annexe soumet les remises à effectuer par la ville au port autonome.

L'inscription au livre foncier des mutations de propriété résultant des remises effectuées tant par l'Etat que par la ville de Strasbourg est faite à la diligence du port autonome.

Au moment de la remise, la ville indiquera les conduites d'eau et les égouts intéressant les services municipaux qui resteront sa propriété, ainsi que les conduites des égouts qui, bien que remis au port autonome, resteront utilisés par la ville pour les besoins de ses services publics.

Classement des différentes parties de la circonscription

Article 4

Des décisions du ministre des travaux publics classent les biens entrant dans la circonscription du port autonome, soit dans le domaine public géré par le port autonome, soit dans le domaine public géré par les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, soit dans le domaine privé du Port Autonome, dans les conditions de l'article 9 de la loi du 26 avril 1924 et de l'article 32 (texte nouveau) de l'avenant annexé.

Dans les limites de sa circonscription, les terrains du port autonome appartenant au domaine public continuent à faire partie de ce domaine.

Aucun déclassement et aucune désaffectation ne pourront avoir lieu qu'après accord entre le ministre des travaux publics, le ministre des finances et le conseil d'administration.

Occupation temporaire du domaine public et police de la pêche

Article 5

Les occupations temporaires du domaine public géré par le port autonome sont autorisées par le directeur du port.

Le conseil d'administration fixe les conditions financières de ces occupations.

Les eaux du domaine public comprises dans la circonscription du port autonome sont, au point de vue de la police de la pêche, régies par les mêmes règles et placées sous la surveillance des mêmes services que les eaux des voies navigables (Rhin ou canaux) avec lesquelles elles communiquent librement.

Les recettes à provenir de l'exploitation de la pêche appartiennent au port autonome.

Conditions à remplir par les administrateurs du port

Article 6

(modifié par Décret n°84-413 du 30 mai 1984 art. 2, v. init et Décret n°94-286 du 12 avril 1994 - art. 1)

Les représentants des salariés au conseil d'administration du port autonome de Strasbourg sont élus conformément aux dispositions du chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public. Ces représentants bénéficient du statut défini au chapitre III du titre II de ladite loi.

Les membres du conseil d'administration autres que ceux élus par les salariés et ceux, représentants du port de Kehl et désignés par celui-ci, visés au 7 de l'article 5 de la convention annexée à la loi du 26 avril 1924, doivent être de nationalité française et jouir de leurs droits civiques et politiques. Les représentants des salariés doivent remplir les conditions prévues à l'article 15 de la loi du 26 juillet 1983 précitée.

Désignation des premiers membres

Article 7

(modifié par Décret n°94-286 du 12 avril 1994 - art. 2 et Décret n°2007-38 du 9 janvier 2007 - art. 1)

Dans le délai prévu à l'article suivant, la ville de Strasbourg, le conseil général du Bas-Rhin et la chambre de commerce de Strasbourg portent à la connaissance du ministre des travaux publics les noms des personnes qu'ils proposent pour faire partie du conseil d'administration.

Pour la nomination par décret de tout membre du conseil d'administration à choisir parmi les personnalités exerçant les professions énumérées au 1. de l'article 5 de la convention annexe, le ministre des travaux publics provoque l'avis de la chambre de commerce de Strasbourg.

Délai de désignation des délégués

Article 8

Par application de l'article 17 (nouveau) de l'avenant annexe, le délai imparti aux assemblées et collectivités pour la désignation des délégués est de deux mois à compter de la date de l'insertion du présent décret au Journal officiel.

Si l'un des membres désignés ne satisfait pas aux conditions posées par l'article 5 de la convention annexe et par le présent règlement, un décret rendu sur la proposition du ministre des travaux publics pourvoit à son remplacement.

Remplacement individuel

Article 9

(modifié par Décret n°84-413 du 30 mai 1984 art. 3, v. init.)

Cessent de plein droit de faire partie du conseil d'administration les membres qui ont perdu la qualité en laquelle ils ont été désignés ou nommés. Les membres du conseil autres que les représentants des salariés qui, sans motif légitime, se sont abstenus de se rendre à trois convocations consécutives sont déclarés démissionnaires par le conseil d'administration.

Les vacances par décès, démissions, expiration du mandat, et pour toutes autres causes, sont portées d'urgence par le président du conseil d'administration à la connaissance du ministre des travaux publics. Celui-ci prend les mesures nécessaires pour assurer le remplacement pendant le temps restant à courir sur la durée de leur mandat, des membres qui ont cessé de faire partie du conseil, Ce remplacement est effectué suivant les mêmes règles que la nomination des membres disparus, selon la catégorie de ces derniers. Le ministre notifie au président les noms des nouveaux membres.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa précédent, le remplacement des administrateurs représentant les salariés est assuré dans les conditions prévues à l'article 24 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983.

Renouvellement du conseil par tiers

Article 10

(modifié par décret n°94-286 du 12 avril 1994 - art. 3 ; décret n°94-286 du 12 avril 1994 - art. 4 ; décret n°2007-38 du 9 janvier 2007 - art. 1)

La règle du renouvellement par tiers tous les deux ans, prévue à l'article 6 de la convention annexe pour les membres du conseil d'administration nommés ou désignés, n'est pas applicable aux représentants des salariés qui font l'objet d'une unique élection tous les six ans ni aux membres représentants du port de Kehl. Pour le renouvellement par tiers des autres membres du conseil, chacune des trois séries prévues à l'article 6 de la convention annexe comprend :

- deux membres désignés par la ville de Strasbourg ;
- deux membres nommés par décret ;
- le membre désigné par le conseil général, ou le membre désigné par la chambre de commerce, ou le membre désigné par le conseil régional de la région Alsace.

La répartition nominale des membres du conseil entre les séries et l'ordre de renouvellement de ces séries sont réglés par le sort dans les trois mois de la constitution du conseil d'administration.

Trois mois avant l'expiration des mandats, le président saisit le ministre des travaux publics qui provoque la désignation ou la nomination des nouveaux membres, suivant les règles établies pour la désignation et la nomination des premiers membres.

Bureau

Article 11

(modifié par Décret n°94-286 du 12 avril 1994 - art. 2)

Aussitôt après sa formation, le conseil d'administration se réunit sur la convocation et sous la présidence d'un délégué du ministre des travaux publics assisté du directeur du port autonome de Strasbourg ; il élit immédiatement un président, un vice-président et un secrétaire, choisis parmi ses membres.

Les mandats des membres du bureau n'expirent qu'avec leurs mandats de membres du conseil d'administration. S'ils sont désignés ou nommés à nouveau membres du conseil, ils peuvent être réélus.

Le conseil d'administration peut adjoindre au secrétaire des secrétaires auxiliaires pris en dehors de ses membres qui assistent aux séances sans participer aux délibérations.

Règlement intérieur

Article 12

(modifié par Décret n°2007-38 du 9 janvier 2007 - art. 1)

Le conseil d'administration établit son règlement intérieur.

Ce règlement fixe les règles de fonctionnement du conseil d'administration et du bureau, ainsi que la liste des décisions qui peuvent, par délégation du conseil d'administration, être adoptées par le bureau ou le directeur. Cette délégation ne peut porter sur l'exercice des compétences dévolues au conseil par les articles 11, 12, 13, 21, 22, 24, 25, 26, 31, 33, 34 au-dessus d'un seuil qu'il fixe, 37, 39, 40. Le règlement intérieur peut également prévoir,

pour l'exercice des compétences pouvant être déléguées au bureau, qu'il sera fait recours, en cas d'urgence, à une procédure de consultation écrite du conseil d'administration, ratifiée à sa plus proche séance.

Le règlement intérieur est soumis à l'approbation du ministre chargé des transports.

Fonctionnement du conseil

Article 13

(modifié par Décret n°2007-38 du 9 janvier 2007 - art. 1)

Le conseil d'administration se réunit sur la convocation de son président aussi souvent que les besoins du service l'exigent.

Les séances du conseil d'administration ont lieu à Strasbourg. Toutefois lorsque les circonstances l'exigent ces assemblées peuvent pour une séance déterminée, désigner un autre lieu de réunion.

Le conseil ne peut valablement délibérer que lorsque la moitié au moins de ses membres en exercice assistent à la séance. Toutefois, les délibérations prises à la suite de deux convocations successives, à trois jours d'intervalle et dûment constatées, sont valables quel que soit le nombre des membres présents.

Les délibérations sont prises à la majorité absolue des votants. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Il est voté au scrutin secret quand il s'agit de procéder à une nomination ou présentation. Dans ces deux cas, si après deux tours de scrutin aucun candidat n'a obtenu la majorité absolue, il est procédé à un troisième tour de scrutin et l'élection a lieu à la majorité relative. A égalité de voix, l'élection est acquise au plus âgé.

Les procès-verbaux sont signés par le président et par le secrétaire. Ils font mention des personnes présentes.

Le directeur assiste avec voix consultative aux séances du conseil d'administration.

Le remboursement des frais prévus à l'article 9 de la convention annexe est effectué sur états appuyés de toutes les justifications utiles ou suivant un tarif fixé par les ministres des travaux publics et des finances et après examen des propositions du conseil d'administration.

Fonctions du président

Article 14

Le président du conseil d'administration exerce un contrôle permanent sur le personnel et sur la gestion des affaires du port. Il veille à l'exécution des décisions prises par le conseil. Il prépare le rapport que le conseil d'administration doit présenter chaque année sur la situation du port et l'état des différents services. Le rapport du conseil, accompagné d'un extrait du procès-verbal de la discussion, est adressé avant le 1^{er} avril à chacun des ministres des travaux publics et des finances.

En cas d'absence ou de tout autre empêchement, le président du conseil d'administration est provisoirement remplacé dans la plénitude de ses fonctions par le vice-président, ou, à son défaut, par un membre désigné par le conseil.

Dans tous les cas où les intérêts du président du conseil d'administration se trouvent en opposition avec ceux du port, le conseil d'administration désigne un autre de ses membres pour représenter le port soit en justice, soit dans les contrats.

Fonctions du directeur du port autonome

Article 15

Le directeur du port autonome exerce les attributions qui lui sont conférées par l'article 15 de la convention annexe ou qui lui sont spécialement déléguées par le conseil.

En cas d'absence, il est remplacé dans ses fonctions par l'ingénieur en chef du port quand celui-ci n'est pas directeur. Lorsque l'ingénieur en chef cumule ses fonctions avec celle de directeur du port, il est remplacé en cas d'empêchement par un ingénieur du port désigné à l'avance par le ministre des travaux publics après avis du conseil d'administration.

Au cas où l'absence du directeur se prolongerait, un directeur intérimaire pourrait être désigné dans les mêmes conditions que le directeur, sur l'initiative soit du ministre des travaux publics, soit du conseil d'administration.

Le directeur donne, dans la circonscription du port autonome, sur l'avis conforme de l'ingénieur en chef de la navigation, les autorisations nécessaires en vertu des règlements en vigueur pour établir des constructions ou autres installations dans la zone d'inondation du Rhin. En cas de désaccord entre le directeur du port et l'ingénieur en chef de la navigation, il est statué définitivement par le ministre des travaux publics.

Personnel du port autonome

Article 16

Les émoluments du personnel du port autonome nommé par le directeur dans les conditions de l'article 15 de la convention annexée à la loi du 26 avril 1924, ainsi que les indemnités et gratifications qui peuvent lui être allouées, sont fixés par le conseil d'administration, compte tenu des dispositions du paragraphe 6 de l'article 15 de la convention annexée à la loi susvisée du 26 avril 1924.

Les dispositions suivantes s'appliquent à chacune des catégories ci-après du personnel :

Fonctionnaires et agents de l'Etat

Les notes et propositions d'avancement, et, le cas échéant, les propositions de mesures disciplinaires concernant les fonctionnaires ou agents de l'Etat mis à la disposition de l'administration du port, comme il est dit à l'article 15, alinéa 5, de la convention annexe, sont établies par les chefs de service compétents.

Pour ceux qui appartiennent au cadre de l'administration des travaux publics, ces notes et propositions sont transmises au ministère des travaux publics par l'inspecteur général du contrôle.

Pour les agents appartenant à d'autres administrations publiques, les mêmes dispositions sont prises par le ministre dont ils relèvent en conformité des règlements des corps auxquels ils appartiennent.

Les ingénieurs et agents détachés au service du port peuvent, en sus de leurs attributions normales, être chargés par le ministre des travaux publics d'autres services ne relevant pas du port autonome.

Personnel municipal

Le statut appliqué au personnel qui se trouvera au service du port de la ville de Strasbourg au moment de son passage au service du port autonome dans les conditions visées au deuxième alinéa de l'article 33 de la convention annexe lui restera applicable, sauf entente contraire avec la ville de Strasbourg et avec les intéressés.

Les pensions à allouer au personnel (employés et ouvriers) passé au service du port autonome en exécution de l'article 33, alinéa 2, de la convention annexe, sont payées par la ville et par le port autonome au prorata de la durée respective des services des agents à la ville et au port autonome.

Autres agents

Le port autonome établit le statut des autres agents en se conformant à la législation en vigueur.

Personnel chargé des travaux

Article 17

L'ingénieur en chef, les ingénieurs et conducteurs chargés des travaux du port sont pris dans le personnel du ministère des travaux publics ; leurs traitements et indemnités réglementaires sont imputés sur le budget du ministère des travaux publics et remboursés par le port autonome à titre de fonds de concours.

Toutefois, jusqu'au 1er janvier 1935, les ingénieurs et conducteurs chargés des travaux du port peuvent être choisis en dehors du personnel des travaux publics, mais seulement parmi les candidats nés avant le 1er janvier 1895 et dans une proportion qui n'excédera pas la moitié de l'effectif de chaque catégorie ; leurs traitements et indemnités réglementaires sont payés par le port autonome ; ils sont administrés par l'ingénieur en chef, sous le contrôle du ministre des travaux publics.

Travaux neufs du port autonome

Article 18

Les travaux d'extension ou d'amélioration autres que ceux visés à l'article 3 de la loi du 26 avril 1924 et devant entraîner des transformations ou des modifications essentielles dans les ouvrages ou accès du port, ou qui sont effectués avec le concours financier de l'Etat, sont autorisés conformément aux lois en vigueur, c'est-à-dire, selon leur importance, par une loi ou par un décret rendu en conseil d'Etat, après avis du ministre des finances.

Les projets d'exécution de ces travaux sont soumis à la ville de Strasbourg, qui dispose d'un délai de trois semaines pour donner son avis, en ce qui concerne toutes les questions d'urbanisme se rattachant à ces travaux. Passé ce délai, la ville est considérée comme ayant donné un avis favorable.

Les projets d'exécution de ces travaux sont soumis à l'approbation du ministre des travaux publics.

Services assurés par le port

Article 19

Le port autonome est chargé de tous les services publics d'exploitation du port assuré par la ville de Strasbourg.

Le port autonome peut, sur sa demande, être chargé, par le ministre des travaux publics, d'autres services d'exploitation du port. Le ministre fixe les règles de fonctionnement de ces services.

Dans le cas où certains services publics sont insuffisamment assurés, le ministre des travaux publics peut les distraire temporairement des attributions du port autonome.

Date d'application du régime de l'autonomie

Article 20

Le port autonome de Strasbourg est effectivement constitué par la première réunion du conseil d'administration ; il entre en fonctionnement à la date fixée par le ministre des travaux publics et au plus tôt deux mois après la première réunion du conseil d'administration.

Les biens, outillages, services et bénéfices visés à l'article 24 de la convention annexe sous le n° 2, a et b, et à l'article 25 de ladite convention, compris ou à comprendre dans la circonscription du port autonome, sont soumis au régime de l'autonomie à dater de leur remise à ce port.

A partir de cette remise, le remplacement des ouvrages, bâtiments, matériels, leur entretien et leur réparation dans toute la mesure utile aux besoins du port autonome incombent à cet organisme.

Budget

Article 21

Le conseil d'administration établit le budget primitif sur le rapport d'un de ses membres et sur le vu des propositions adressées au président par le directeur.

Les autorisations spéciales de recettes ou de dépenses reconnues nécessaires en cours d'exercice sont délibérées et approuvées dans les mêmes formes que le budget.

Dans le courant du premier semestre, il peut être établi, dans la forme du budget primitif, un budget supplémentaire tenant compte des résultats de l'exercice précédent, et rectificatif, s'il y a lieu, les prévisions dudit budget primitif.

Dépenses obligatoires

Article 22

Si les prévisions d'un budget ne suffisent pas pour faire face aux dépenses obligatoires d'entretien et de réparations ou aux dettes exigibles, les crédits nécessaires y sont inscrits d'office par le ministre des travaux publics.

A défaut de disponibilités suffisantes, soit sur les excédents de recette, soit sur les crédits pour dépenses imprévues, soit en ce qui concerne le budget extraordinaire sur le fonds de réserve prévu à l'article 31 de la convention annexe, le conseil d'administration est mis par le ministre en demeure de créer les ressources nécessaires pour faire face au paiement des dépenses inscrites d'office.

Faute par le conseil de se conformer à cette mise en demeure, il y est pourvu au moyen des taxes dont la perception au profit du port autonome est autorisée par les lois.

Faute de mandatement d'une dépense obligatoire ou d'une dette exigible, il y est pourvu par le ministre des travaux publics après mise en demeure.

Exercices budgétaires

Article 23

La période d'exécution du budget s'étend :

- Jusqu'au 31 janvier, pour l'achèvement des services du matériel qui n'auraient pu être terminés avant le 31 décembre ;
- Jusqu'au dernier jour de février, pour la liquidation et le recouvrement des droits acquis et pour l'émission des mandats ;
- Jusqu'au 31 mars, pour le paiement des dépenses.

Comptes

Article 24

Les comptes d'administration sont présentés par le directeur et arrêtés par le conseil d'administration dans les mêmes formes que les budgets. Ils sont accompagnés du rapport prévu à l'article 14 ci-dessus.

Les comptes de gestion de l'agent comptable sont soumis au conseil en même temps que les comptes d'administration. Ils indiquent la distinction, par exercice, des faits de recettes et de dépenses.

Formes des budgets et comptes

Article 25

Les formes des budgets et des comptes, la tenue des écritures administratives et comptables, la nomenclature des pièces justificatives des dépenses, sont déterminées par des arrêtés pris de concert par le ministre des travaux publics et le ministre des finances à la diligence du ministre des travaux publics, après avis du conseil d'administration du port autonome.

Fonds de réserve

Article 26

Le fonds de réserve prévu à l'article 31 de la convention annexe est employé en rentes nominatives, valeurs du Trésor ou valeurs garanties par l'Etat.

Les prélèvements à effectuer sur ce fonds sont décidés par délibération du conseil d'administration, sur la proposition du directeur, appuyée de l'avis du commissaire des comptes.

Fonds libres

Article 27

(modifié par Décret du 23 novembre 1933, v. init.)

Les fonds libres du port sont obligatoirement versés en compte courant au Trésor. Ils portent intérêt dans les conditions déterminées par le ministre des finances pour les fonds libres des communes.

Toutefois, les fonds d'emprunts réalisés et momentanément sans emploi peuvent être placés dans les conditions fixées par l'article 26 ci-dessus pour le fonds de réserve.

Il en est de même pour les fonds provenant d'aliénation du domaine privé et momentanément sans emploi.

Participations

Article 28

(modifié par Décret n° 2012-669 du 4 mai 2012 - art.30, publié au Journal officiel du 6 mai 2012)

Les revenus provenant des participations industrielles prises par la ville de Strasbourg et remises au port autonome en exécution des dispositions de l'article 24 de la convention annexe sous 2. b) ainsi que les revenus de toutes autres participations qui seraient prises par le port autonome, sont considérés comme des produits de location et versés en recette au budget ordinaire.

Le Port autonome de Strasbourg peut prendre, céder ou étendre des participations financières, minoritaires ou majoritaires, dans des personnes morales dont l'activité concourt, à l'intérieur de la circonscription du port (1), à son développement ou à sa modernisation.

Lorsque les prises, cessions ou extensions de participations financières dépassent un seuil fixé par arrêté conjoint des ministres chargés des ports fluviaux, de l'économie et du budget (2), elles sont soumises à l'approbation préalable de ces ministres. Cette approbation est réputée acquise à défaut d'opposition de l'un d'entre eux notifiée dans un délai de deux mois à compter de la date la plus tardive de réception par ces derniers de la demande d'approbation.

NOTA :

- (1) La circonscription du Port autonome de Strasbourg a été étendue à l'ensemble du territoire du Bas-Rhin à effet du 9 mai 2012, en vertu d'un arrêté du 30 avril 2012 (publié au *Journal officiel* du 8 mai 2012) du ministre auprès du ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports.
- (2) Le seuil concerné a été fixé à 500 000 € par arrêté du 19 septembre 2012 (publié au *Journal officiel* du 28 septembre 2012) du ministre de l'économie et des finances, du ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget, de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, et du ministre délégué auprès de la ministre précitée, chargé des transports, de la mer et de la pêche.

Commissaire contrôleur

Article 29

(modifié par Décret n°52-1225 du 10 novembre 1952 art. 1, v. init.)

Il est institué un commissaire contrôleur nommé par arrêté du ministre des finances et des affaires économiques, après avis du conseil d'administration du port autonome.

Fonctions du commissaire contrôleur

Article 30

(modifié par Décret n°52-1225 du 10 novembre 1952 art. 1, v. init. ; modifié par Décret n°2007-38 du 9 janvier 2007 - art. 1)

Le commissaire contrôleur a tous pouvoirs d'investigation sur pièces et sur place. Il assiste, avec voix consultative, aux séances du conseil d'administration.

Le projet de budget et toutes les affaires intéressant l'administration financière du port sont portés à sa connaissance.

Il est destinataire des dossiers concernant les affaires pour lesquelles le bureau est amené à se prononcer par délégation du conseil d'administration.

Engagements de dépenses

Article 31

(modifié par Décret du 23 novembre 1933, v. init. - modifié par Décret n°52-1225 du 10 novembre 1952 art. 1, v. init.)

Tous les projets de marchés, contrats et décisions engageant des dépenses nouvelles sont soumis par le directeur à l'avis du commissaire contrôleur.

Il ne peut être passé outre à l'avis défavorable du commissaire contrôleur que par décision du conseil d'administration.

L'avis du commissaire contrôleur n'est pas obligatoire pour les dépenses permanentes considérées comme engagées dès le début de l'exercice et pour les dépenses pour lesquelles, à raison de leur montant, il peut être suppléé aux marchés écrits par des achats, sur simple facture, par application du décret du 6 avril 1942 et des décrets ultérieurs ; en outre, en cas d'urgence, le directeur peut, exceptionnellement, engager des dépenses strictement indispensables, sans attendre l'avis favorable du commissaire contrôleur ; dans ces deux derniers cas, le directeur informe sans retard, le commissaire contrôleur des dépenses qui ont été engagées sans son avis préalable.

Les propositions des services du port ayant pour conséquence d'engager des dépenses nouvelles sont soumises au directeur et ne peuvent recevoir un commencement d'exécution sans que le directeur ait donné son approbation, après avoir, s'il y a lieu, obtenu l'avis favorable ou le visa du commissaire contrôleur.

Carnet des dépenses engagées

Article 32

(modifié par Décret n°52-1225 du 10 novembre 1952 art. 1, v. init.)

Tout engagement de dépense est immédiatement communiqué par le directeur à l'agent comptable qui en prend note sur un registre spécial tenu pour chaque exercice par chapitre ou article du budget.

Le carnet des dépenses engagées relate d'une part, les crédits ouverts par le budget et les divers actes rectificatifs, et, d'autre part :

1. Les dépenses permanentes considérées comme engagées dès le 1er janvier ;
2. Les dépenses éventuelles résultant d'un engagement antérieur au 1er janvier ;
3. Les dépenses engagées dans le courant de l'année au fur et à mesure des actes qui les édictent.

Les remboursements ou reversements susceptibles d'atténuer les dépenses engagées sont mentionnés, pour mémoire, dans une colonne distincte.

Les faits de nature à modifier, en plus ou en moins, les évaluations primitives, donnent lieu à des inscriptions complémentaires ou rectificatives.

Situation trimestrielle

Article 33

(modifié par Décret n°52-1225 du 10 novembre 1952 art. 1, v. init.)

A la fin de chaque trimestre, le directeur présente au conseil d'administration, en même temps que la situation des crédits des chapitres pour le dernier mois, un tableau des suppléments de crédits que l'état des engagements de dépenses peut rendre nécessaires en cours d'exercice.

L'état de la situation des dépenses engagées au 31 décembre de la dernière année expirée est présenté au conseil d'administration en même temps que le projet de budget.

Ordonnancement

Article 34

Les dépenses sont ordonnancées par le directeur, qui remet au conseil d'administration, au commencement de chaque trimestre, l'état des mandats de paiement délivrés par lui au cours du précédent trimestre.

L'ingénieur en chef du port continuera à mandater les dépenses de toute nature directement imputables sur le budget du ministère des travaux publics.

Marchés

Article 35

Pour l'approbation des marchés de travaux et de fournitures passés par le directeur dans les conditions du dernier alinéa de l'article 5 de la loi du 26 avril 1924, le conseil d'administration est substitué au ministre, dans tous les cas où l'intervention de celui-ci est prévue par décret du 18 novembre 1882 (1).

NOTA :

(1) Remplacé par le code des marchés Publics institué par le décret 64-729 du 17 juillet 1964 portant codification des textes réglementaires relatifs aux marchés publics.

Taxes d'usage

Article 36

Aucune taxe d'usage ne peut être perçue au profit du port autonome que conformément à des tarifs arrêtés par le conseil d'administration, après avis du directeur du port autonome, dans les limites fixées par les lois, règlements ou actes de concession.

Toute institution et toute modification des tarifs du port sont portées à la connaissance du public, par des affiches, quinze jours à l'avance.

Toutefois, les abaissements des tarifs peuvent être rendus immédiatement applicables, si le conseil d'administration le décide après avis du directeur du port autonome

Aucune taxe ne peut être relevée qu'après un mois au moins d'application.

La perception des taxes doit être faite sans faveur, d'une manière générale, pour tous ceux qui remplissent les mêmes conditions. Toute convention contraire à cette disposition est nulle de plein droit, réserve faite toutefois des contrats qui auraient été passés par la ville antérieurement à la constitution du port autonome et des traités qui pourraient intervenir entre le conseil d'administration et l'Etat dans l'intérêt des services publics.

Emprunts

Article 37

(modifié par Décret du 17 mars 1970)

Les emprunts que le conseil d'administration contracte, en dehors de ceux de l'article 27 de la convention annexe, peuvent être réalisés soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscription publique avec faculté d'émettre des obligations au porteur, soit directement auprès de la caisse des dépôts et consignations ou du crédit foncier de France, aux conditions de ces établissements.

Les emprunts sont autorisés par arrêté du ministre de l'équipement et du logement et du ministre de l'économie et des finances.

Contrôle

Article 38

(modifié par Décret du 20 avril 1928 et Décret n°2007-38 du 9 janvier 2007 - art. 1)

Le contrôle prévu à l'article 16 de la convention annexe est assuré pour l'ensemble des opérations du conseil d'administration par un inspecteur général des ponts et chaussées désigné par le ministre des travaux publics

pour procéder en son nom et sous son autorité à toutes les constatations nécessaires. Des missions de contrôle peuvent être confiées dans les mêmes conditions à des membres du conseil général des ponts et chaussées, à des fonctionnaires du contrôle de l'exécution du budget et à tout autre fonctionnaire du ministère des travaux publics, par des arrêtés du ministre des travaux publics, qui sont notifiés au conseil d'administration et qui définissent limitativement les opérations sur lesquelles doit porter le contrôle. Ces contrôleurs, s'ils ne sont pas placés sous les ordres de l'inspecteur général du contrôle, agissent de concert avec lui et ont les mêmes attributions que lui pour l'exécution de leur mission. L'inspecteur général du contrôle correspond directement pour les besoins du service avec le président du conseil d'administration et avec le directeur du port. Il vérifie sur place au moins une fois par an le fonctionnement de tous les services du port. Au cours de cette opération, il inspecte le personnel du ministère des travaux publics attachés au port et visite les bureaux des ingénieurs et les chantiers de travaux. Il prend connaissance des projets en préparation ou en cours d'exécution. Il a le droit de prendre connaissance sans déplacement, à toute époque, des procès-verbaux des délibérations du conseil d'administration et du bureau, des registres, écritures et correspondance des fonctionnaires et agents du port, et généralement de tous les documents qu'il juge nécessaires pour constater la situation active et passive du port.

Le contrôle des voies ferrées du port sera assuré dans les conditions fixées par des arrêtés ministériels.

Le montant annuel de la somme mise, à titre de remboursement des frais de contrôle, à la charge du port autonome est fixé à 50 000 francs. Ce chiffre est révisable tous les cinq ans.

Cette somme sera versée au Trésor au début de chaque année, et inscrite au budget des recettes parmi les recettes d'ordre, recettes en atténuation de dépenses.

Rapport annuel de l'inspecteur général du contrôle

Article 39

L'inspecteur général adresse au ministre des travaux publics un rapport annuel avant pour objet de rendre compte de la situation du port au point de vue technique, économique et financier et d'indiquer les améliorations qu'il lui paraît possible d'introduire dans les différents services.

Ce rapport est communiqué par le ministre des travaux publics au conseil d'administration. Copie en est envoyée au préfet.

Le rapport avec les observations du conseil d'administration et les conclusions formulées par l'inspecteur général à la suite de ces observations est soumis pour avis au conseil général des ponts et chaussées.

Agent comptable

Article 40

Les recettes et les dépenses du port sont effectuées par un agent comptable nommé par le conseil d'administration avec l'agrément du ministre des finances et révocable dans les mêmes formes. L'agent comptable est chargé seul et sous sa responsabilité de faire toutes diligences pour assurer la rentrée de tous revenus, créances, legs, donations et autres ressources, de faire procéder contre le débiteur en retard aux exploits, significations, poursuites et commandements, à la requête du président du conseil d'administration et d'acquitter les dépenses régulièrement mandatées.

Le montant de la rémunération et du cautionnement de l'agent est fixé par un arrêté pris par le ministre des finances après avis du conseil d'administration.

Les oppositions sur les sommes dues par le port sont pratiquées entre les mains de l'agent comptable.

L'agent comptable est soumis aux vérifications de l'inspection générale des finances. Il est justiciable de la cour des comptes.

L'inspection générale des finances a le droit de prendre connaissance sans déplacement de tous les documents qu'elle juge nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

L'agent comptable est soumis aux mêmes règles que les receveurs municipaux pour tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions du présent décret.

Régisseurs

Article 41

Les agents délégués par le directeur, après avis de l'agent comptable, peuvent être chargés, à titre de régisseurs et à charge de rapporter dans le mois au comptable les acquits des créanciers réels et les pièces justificatives, de payer, au moyen d'avances mises à leur disposition, les dépenses du port. Le montant de ces avances sera déterminé dans chaque cas par le directeur sans pouvoir excéder 100 000 francs. Si cette limite est insuffisante, un décret pris sur la proposition du ministre des finances, saisi par rapport du directeur, après délibération du conseil d'administration, fixe le maximum des avances autorisées. Aucune nouvelle avance ne peut dans les limites prévues ci-dessus, être faite par le comptable qu'autant que les acquits et les pièces justificatives de l'avance précédente lui ont été fournies, ou que la portion de cette avance dont il reste à justifier a moins d'un mois de date.

Les régisseurs pourront être appelés, suivant les circonstances et dans les conditions qui seront fixées par le conseil d'administration à fournir un cautionnement déterminé conformément à l'article 40 ci-dessus.

Exécution du présent règlement

Article 42

Le président du conseil, ministre de la guerre, le ministre des travaux publics et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel et inséré au Bulletin des lois de la République française.

Fait à Rambouillet, le 27 septembre 1925.

Gaston DOUMERGUE.

Par le Président de la République :

Le Président du Conseil, Ministre de la Guerre,
Paul PAINLEVE.

Le Président du Conseil, Ministre de la Guerre,
Ministre des Finances par intérim,
Paul PAINLEVE

Le Ministre des Travaux Publics,
Pierre LAVAL.