

Décision n° 2009 – 594 DC

Loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports

Dossier documentaire

Source : services du Conseil constitutionnel © 2009

Sommaire

I – Procédure	4
II – Objectif d'accessibilité et d'intelligibilité de la loi	6
III – Domanialité publique et propriété des personnes publiques	9
IV – Libre administration des collectivités territoriales.....	16
V - STIF – RATP	18

Table des matières

I – Procédure	4
La Constitution du 4 octobre 1958	4
– Article 39	4
– Article 45	4
Jurisprudence du Conseil constitutionnel	5
– Décision n° 2009-584 DC du 16 juillet 2009 - Loi portant réforme de l'hôpital et relative aux patients, à la santé et aux territoires	5
– Décision n° 2009-589 DC du 14 octobre 2009 - Loi tendant à favoriser l'accès au crédit des petites et moyennes entreprises et à améliorer le fonctionnement des marchés financiers	5
II – Objectif d'accessibilité et d'intelligibilité de la loi	6
Déclaration des droits de l'homme et du citoyen	6
– Article 4	6
– Article 5	6
– Article 6	6
– Article 16	6
Jurisprudence du Conseil constitutionnel	6
– Décision n° 2004-503 DC du 12 août 2004 – Loi relative aux libertés et responsabilités locales	6
– Décision n° 2009-584 DC du 16 juillet 2009 – Loi portant réforme de l'hôpital et relative aux patients, à la santé et aux territoires	8
III – Domanialité publique et propriété des personnes publiques	9
Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789	9
– Article 2	9
– Article 6	9
– Article 13	9
– Article 17	9
Préambule de la Constitution de 1946	9
Code général de la propriété des personnes publiques	9
– Article L. 2123-4	9
Jurisprudence du Conseil constitutionnel	10
– Décision n° 2008-567 DC du 24 juillet 2008 - Loi relative aux contrats de partenariat	10
– Décision n° 2005-513 DC du 14 avril 2005 - Loi relative aux aéroports	11
Jurisprudence administrative et judiciaire	12
– Cour de cassation (civ), 20 décembre 1897.	12
– Conseil d'État, 13 mars 1925, 65975, Ville de Paris c. Compagnie du chemin de fer Paris à Orléans	13
– Avis du Conseil d'État (intérieur), 26 janvier 2005, n° 371615	14
IV – Libre administration des collectivités territoriales	16

– <i>Décision n° 2007-548 DC du 22 février 2007 - Loi relative aux règles d'urbanisme applicables dans le périmètre de l'opération d'intérêt national de La Défense et portant création d'un établissement public de gestion du quartier d'affaires de La Défense</i>	16
---	----

V - STIF – RATP 18

Ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France (telle que modifiée par la présente loi)	18
– <i>Article 1</i>[modifié par l'article 5 ex 2 bis A].....	18
– <i>Article 1-1</i>	20
– <i>Article 1-2</i>	21
– <i>Article 1-3</i>	21
– <i>Article 1-3-1</i>	21
– <i>Article 1-4</i>	21
– <i>Article 2</i>[modifié par l'article 5 ex 2 bis A].....	21
– <i>Article 2-1</i>	23
– <i>Article 3</i>	24
– <i>Article 4</i>	24
– <i>Article 5</i>	24
– <i>Article 6</i>	24
• Décret n°2006-980 du 1 août 2006 indiquant la liste des immeubles entrant dans le patrimoine du Syndicat des transports d'Ile-de-France à la date du 1er juillet 2005 et relatif aux modalités de gestion du patrimoine du syndicat affecté à la Régie autonome des transports parisiens.	25
– <i>Article 1</i>	25
– <i>Article 2</i>	25
– <i>Article 3</i>	25
– <i>Article 4</i>	26
– <i>Article 5</i>	26
• LOI n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales (1)	26
– <i>Article 38</i>	26
• Décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France.....	28
– <i>Article 1</i>	28
– <i>Article 10</i>	28
– <i>Article 11</i>	28
– <i>Article 12</i>	29
– <i>Article 13</i>	29
– <i>Article 14</i>	29
– <i>Article 15</i>	29
– <i>Article 16</i>	30

I – Procédure

La Constitution du 4 octobre 1958

– Article 39

L'initiative des lois appartient concurremment au Premier ministre et aux membres du Parlement.

Les projets de loi sont délibérés en conseil des ministres après avis du Conseil d'État et déposés sur le bureau de l'une des deux assemblées. Les projets de loi de finances et de loi de financement de la sécurité sociale sont soumis en premier lieu à l'Assemblée nationale. **Sans préjudice du premier alinéa de l'article 44, les projets de loi ayant pour principal objet l'organisation des collectivités territoriales sont soumis en premier lieu au Sénat.**

La présentation des projets de loi déposés devant l'Assemblée nationale ou le Sénat répond aux conditions fixées par une loi organique.

Les projets de loi ne peuvent être inscrits à l'ordre du jour si la Conférence des présidents de la première assemblée saisie constate que les règles fixées par la loi organique sont méconnues. En cas de désaccord entre la Conférence des présidents et le Gouvernement, le président de l'assemblée intéressée ou le Premier ministre peut saisir le Conseil constitutionnel qui statue dans un délai de huit jours.

Dans les conditions prévues par la loi, le président d'une assemblée peut soumettre pour avis au Conseil d'État, avant son examen en commission, une proposition de loi déposée par l'un des membres de cette assemblée, sauf si ce dernier s'y oppose.

– Article 45

Tout projet ou proposition de loi est examiné successivement dans les deux assemblées du Parlement en vue de l'adoption d'un texte identique. **Sans préjudice de l'application des articles 40 et 41, tout amendement est recevable en première lecture dès lors qu'il présente un lien, même indirect, avec le texte déposé ou transmis.**

Lorsque, par suite d'un désaccord entre les deux assemblées, un projet ou une proposition de loi n'a pu être adopté après deux lectures par chaque assemblée ou, si le Gouvernement a décidé d'engager la procédure accélérée sans que les Conférences des présidents s'y soient conjointement opposées, après une seule lecture par chacune d'entre elles, le Premier ministre ou, pour une proposition de loi, les présidents des deux assemblées agissant conjointement, ont la faculté de provoquer la réunion d'une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion.

Le texte élaboré par la commission mixte peut être soumis par le Gouvernement pour approbation aux deux assemblées. Aucun amendement n'est recevable sauf accord du Gouvernement.

Si la commission mixte ne parvient pas à l'adoption d'un texte commun ou si ce texte n'est pas adopté dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, le Gouvernement peut, après une nouvelle lecture par l'Assemblée nationale et par le Sénat, demander à l'Assemblée nationale de statuer définitivement. En ce cas, l'Assemblée nationale peut reprendre soit le texte élaboré par la commission mixte, soit le dernier texte voté par elle, modifié le cas échéant par un ou plusieurs des amendements adoptés par le Sénat.

Jurisprudence du Conseil constitutionnel

- Décision n° 2009-584 DC du 16 juillet 2009 - Loi portant réforme de l'hôpital et relative aux patients, à la santé et aux territoires

(...)

- SUR LA PLACE DE CERTAINES DISPOSITIONS DANS LA LOI DÉFÉRÉE :

40. Considérant qu'aux termes du premier alinéa de l'article 45 de la Constitution : " Sans préjudice de l'application des articles 40 et 41, tout amendement est recevable en première lecture dès lors qu'il présente un lien, même indirect, avec le texte déposé ou transmis " ;

41. Considérant, en l'espèce, que le projet de loi comportait trente-trois articles lors de son dépôt sur le bureau de l'Assemblée nationale, première assemblée saisie ; que, comme le précise l'intitulé des quatre titres de la loi, ces dispositions tendaient à moderniser les établissements de santé, à faciliter l'accès de tous à des soins de qualité, à favoriser la prévention et la santé publique et, enfin, à modifier l'organisation territoriale du système de santé ;

42. Considérant que l'article 44, inséré dans le projet de loi par un amendement adopté en première lecture par le Sénat le 4 juin 2009, modifie le code de la sécurité sociale pour changer la dénomination de l'École nationale supérieure de sécurité sociale ;

43. Considérant que cette disposition, qui ne présente aucun lien, même indirect, avec celles qui figuraient dans le projet de loi portant réforme de l'hôpital et relatif aux patients, à la santé et aux territoires, a été adoptée selon une procédure contraire à la Constitution ; que, par voie de conséquence, il y a lieu de déclarer contraire à la Constitution l'article 44 de la loi déférée ;

(...)

- Décision n° 2009-589 DC du 14 octobre 2009 - Loi tendant à favoriser l'accès au crédit des petites et moyennes entreprises et à améliorer le fonctionnement des marchés financiers

(...)

2. Considérant qu'aux termes du premier alinéa de l'article 45 de la Constitution : " Sans préjudice de l'application des articles 40 et 41, tout amendement est recevable en première lecture dès lors qu'il présente un lien, même indirect, avec le texte déposé ou transmis " ; que cette disposition est applicable dans les mêmes conditions aux projets et aux propositions de loi ;

3. Considérant que l'article 14, inséré dans la proposition de loi par un amendement adopté en première lecture par le Sénat le 9 juin 2009, modifie le code monétaire et financier pour exonérer les experts-comptables, lorsqu'ils donnent des consultations juridiques, de la déclaration de soupçon prévue à la section 4 du chapitre Ier du titre VI du livre V du même code ; que l'article 16, inséré dans le texte de la proposition de loi adopté en première lecture par le Sénat le 9 juin 2009, complète l'article 2011 du code civil par une disposition de portée générale aux termes de laquelle " le fiduciaire exerce la propriété fiduciaire des actifs figurant dans le patrimoine fiduciaire, au profit du ou des bénéficiaires, selon les stipulations du contrat de fiducie " ; **que ces dispositions, qui ne présentent aucun lien, même indirect, avec celles qui figuraient dans la proposition de loi tendant à favoriser l'accès au crédit des petites et moyennes entreprises, ont été adoptées selon une procédure contraire à la Constitution ; que, dès lors, il y a lieu de les déclarer contraires à la Constitution ;**

(...)

II – Objectif d’accessibilité et d’intelligibilité de la loi

Déclaration des droits de l’homme et du citoyen

– **Article 4**

La liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui : ainsi, l'exercice des droits naturels de chaque homme n'a de bornes que celles qui assurent aux autres membres de la société la jouissance de ces mêmes droits. Ces bornes ne peuvent être déterminées que par la Loi.

– **Article 5**

La Loi n'a le droit de défendre que les actions nuisibles à la société. Tout ce qui n'est pas défendu par la Loi ne peut être empêché, et nul ne peut être contraint à faire ce qu'elle n'ordonne pas.

– **Article 6**

La loi est l'expression de la volonté générale. Tous les citoyens ont droit de concourir personnellement, ou par leurs représentants, à sa formation. Elle doit être la même pour tous, soit qu'elle protège, soit qu'elle punisse. Tous les citoyens étant égaux à ses yeux sont également admissibles à toutes dignités, places et emplois publics, selon leur capacité, et sans autre distinction que celle de leurs vertus et de leurs talents.

– **Article 16**

Toute société dans laquelle la garantie des droits n'est pas assurée, ni la séparation des pouvoirs déterminée, n'a point de Constitution.

Jurisprudence du Conseil constitutionnel

– **Décision n° 2004-503 DC du 12 août 2004 – Loi relative aux libertés et responsabilités locales**

(...)

-SUR LES GRIEFS TIRÉS DU DÉFAUT DE CLARTÉ ET D’INTELLIGIBILITÉ DES ARTICLES 18, 22, 28, 73, 91 et 163 :

28. Considérant que, selon les requérants, les dispositions des articles 18, 22, 28, 73, 91 et 163 de la loi déferée manquent aux « principes de clarté, d’intelligibilité et d’accessibilité de la loi » ;

29. Considérant **qu’il incombe au législateur d’exercer pleinement la compétence que lui confie la Constitution et, en particulier, son article 34** ; qu’à cet égard, le principe de clarté de la loi, qui découle du même article de la Constitution, et **l’objectif de valeur constitutionnelle d’intelligibilité et d’accessibilité de la loi, qui découle des articles 4, 5, 6 et 16 de la Déclaration des droits de l’homme et du citoyen de 1789, lui imposent d’adopter des dispositions suffisamment précises et des formules non équivoques afin de prémunir les sujets de droit contre une interprétation contraire à la Constitution ou contre le risque d’arbitraire, sans reporter sur des autorités administratives ou juridictionnelles le soin de fixer des règles dont la détermination n’a été confiée par la Constitution qu’à la loi** ;

30. Considérant que **l’article 18 de la loi déferée met en œuvre de façon précise le transfert aux départements des routes nationales** ; qu’il prévoit la réalisation d’« une étude exhaustive portant sur l’état de l’infrastructure, au moment de son transfert, ainsi que sur les investissements

prévisibles... » ; que cette étude, réalisée par l'État, permettra aux départements de connaître la qualité de ces infrastructures et la charge financière prévisible qui leur est attachée ;

31. Considérant que **l'article 22 de la loi déferée**, qui donne une nouvelle rédaction à l'article L. 110-3 du code de la route, **redéfinit la notion de « route à grande circulation » et précise le régime qui lui est applicable** ; que la liste de ces routes sera fixée par décret après avis des collectivités et des groupements propriétaires des infrastructures ; que ces collectivités ou groupements devront communiquer au représentant de l'Etat dans le département leurs projets tendant à modifier les caractéristiques techniques des routes à grande circulation ; que, si le législateur n'a pas précisé les conditions dans lesquelles l'Etat pourrait s'opposer à de tels projets, les dispositions de droit commun sur le contrôle de légalité s'appliqueront en la matière ;

32. Considérant que **l'article 28 de la loi déferée organise le transfert aux collectivités territoriales ou à leurs groupements des aérodrômes civils appartenant à l'Etat** ; que, si le législateur a prévu que toute collectivité ou groupement de collectivités territoriales pourrait demander à prendre en charge ces aérodrômes, c'est afin de tenir compte de la diversité des équipements concernés ; que ce choix s'accompagne néanmoins d'une procédure de concertation en cas de pluralité des candidatures ; qu'en outre, aux termes du cinquième alinéa du II de l'article 28 et sous réserve de la priorité reconnue à la région : « En l'absence d'accord au terme de la concertation, le représentant de l'Etat dans la région désigne le bénéficiaire du transfert en tenant compte des caractéristiques de l'aérodrome, notamment de son trafic et de sa zone de chalandise, ainsi que des enjeux économiques et d'aménagement du territoire... » ;

33. Considérant que **l'article 73 de la loi déferée**, qui complète le code de la santé publique, **confie aux régions la charge d'autoriser et d'agréeer les écoles de formation des professions paramédicales et prévoit les conditions de leur financement** ; que, s'il dispose que la région « peut participer au financement du fonctionnement et de l'équipement de ces établissements lorsqu'ils sont privés », son paragraphe XI n'en prévoit pas moins que « La région est substituée à l'Etat dans les droits et obligations relatifs au fonctionnement et à l'équipement des écoles de formation et instituts privés » ;

34. Considérant que **l'article 91 de la loi déferée insère dans le code de l'éducation un nouvel article L. 216-11 qui prévoit que les collectivités territoriales et l'Etat peuvent conclure des conventions en vue de développer des activités communes dans le domaine éducatif et culturel** ; qu'il leur permet de constituer, à cet effet, avec d'autres personnes morales de droit public ou privé, un groupement d'intérêt public ; qu'en faisant référence aux « autres personnes morales de droit public ou privé », le législateur a fait le choix de n'exclure aucune catégorie de personnes morales ;

35. Considérant que **l'article 163 de la loi déferée insère dans le code général des collectivités territoriales un nouvel article L. 5211-9-1 qui permet aux maires des communes membres d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre de confier au président de cet établissement leurs pouvoirs de police en matière d'assainissement, d'élimination des déchets, d'accueil des gens du voyage, d'organisation de certaines manifestations, de circulation et de stationnement** ; que ce transfert fait l'objet d'un encadrement précis ; qu'en particulier, il ne pourra porter que sur des pouvoirs s'attachant à une compétence exercée par l'établissement public de coopération intercommunale ;

36. Considérant que **le législateur a ainsi décrit en termes suffisamment clairs, précis et intelligibles les transferts de compétences prévus par les articles 18, 22, 28, 73, 91 et 163 ; qu'il n'a ni méconnu la compétence qui est la sienne en vertu de l'article 34 de la Constitution, ni porté atteinte aux exigences d'intelligibilité et de clarté de la loi ;**

(...)

- Décision n° 2009-584 DC du 16 juillet 2009 – Loi portant réforme de l'hôpital et relative aux patients, à la santé et aux territoires

(...)

- SUR LA CERTIFICATION DES COMPTES DES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS DE SANTÉ :

29. Considérant que l'article 17 de la loi déferée, qui donne une nouvelle rédaction de l'article L. 6145-16 du code de la santé publique, prévoit que les comptes des établissements publics de santé définis par décret sont certifiés par un commissaire aux comptes ou par la Cour des comptes ; qu'il précise que les modalités de cette certification sont " coordonnées par cette dernière " et fixées par voie réglementaire ;

30. Considérant qu'**il incombe au législateur d'exercer pleinement la compétence que lui confie la Constitution et, en particulier, son article 34 ; que l'objectif de valeur constitutionnelle d'intelligibilité et d'accessibilité de la loi, qui découle des articles 4, 5, 6 et 16 de la Déclaration de 1789, lui impose d'adopter des dispositions suffisamment précises et des formules non équivoques ;**

31. Considérant qu'il ressort des travaux parlementaires que le législateur a entendu confier aux commissaires aux comptes ou à la Cour des comptes la certification des comptes d'établissements publics de santé et renvoyer au pouvoir réglementaire le soin de fixer les critères de leurs interventions respectives ainsi que les procédures communes à celles-ci ; que, toutefois, en conférant à la Cour des comptes le pouvoir de coordonner les modalités des certifications par les commissaires aux comptes, sans fixer l'étendue et les limites de ce pouvoir, le législateur a méconnu l'étendue de sa compétence ; que, par suite, les mots « coordonnées par cette dernière et » doivent être déclarés contraires à la Constitution ;

III – Domanialité publique et propriété des personnes publiques

Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789

– **Article 2**

Le but de toute association politique est la conservation des droits naturels et imprescriptibles de l'Homme. Ces droits sont la liberté, la propriété, la sûreté, et la résistance à l'oppression.

– **Article 6**

La Loi est l'expression de la volonté générale. Tous les Citoyens ont droit de concourir personnellement, ou par leurs Représentants, à sa formation. Elle doit être la même pour tous, soit qu'elle protège, soit qu'elle punisse. Tous les Citoyens étant égaux à ses yeux sont également admissibles à toutes dignités, places et emplois publics, selon leur capacité, et sans autre distinction que celle de leurs vertus et de leurs talents.

– **Article 13**

Pour l'entretien de la force publique, et pour les dépenses d'administration, une contribution commune est indispensable : elle doit être également répartie entre tous les citoyens, en raison de leurs facultés.

– **Article 17**

La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité.

Préambule de la Constitution de 1946

9. Tout bien, toute entreprise, dont l'exploitation a ou acquiert les caractères d'un service public national ou d'un monopole de fait, doit devenir la **propriété de la collectivité**.

Code général de la propriété des personnes publiques

Deuxième partie : Gestion

Livre Ier : Biens relevant du domaine public

Titre II : Utilisation du domaine public

Chapitre III : Modalités de gestion

– **Article L. 2123-4**

Lorsqu'un motif d'intérêt général justifie de modifier l'affectation de dépendances du domaine public appartenant à une collectivité territoriale, un groupement de collectivités territoriales ou un établissement public, l'Etat peut, pour la durée correspondant à la nouvelle affectation, procéder à cette modification en l'absence d'accord de cette personne publique.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article.

Jurisprudence du Conseil constitutionnel

– Décision n° 2008-567 DC du 24 juillet 2008 - Loi relative aux contrats de partenariat

(...)

- SUR LES ARTICLES 14 ET 33 :

23. Considérant que les articles 14 et 33 de la loi déferée complètent respectivement le I de l'article 13 de l'ordonnance du 17 juin 2004 et l'article L. 1414-16 du code général des collectivités territoriales ; que ces dispositions prévoient qu'afin de permettre la valorisation d'une partie de son domaine par le titulaire du contrat de partenariat, la personne publique peut autoriser ce dernier « à consentir des baux dans les conditions du droit privé, en particulier des baux à construction ou des baux emphytéotiques, pour les biens qui appartiennent au domaine privé et à y constituer tous types de droits réels à durée limitée. L'accord de la personne publique doit être expressément formulé pour chacun des baux consentis au titulaire du contrat de partenariat. Avec l'accord de la personne publique, ces baux ou droits peuvent être consentis pour une durée excédant celle du contrat de partenariat » ;

24. Considérant que, selon les députés requérants, la possibilité de conclure des baux et de constituer des droits réels sur le domaine privé des personnes publiques pour une durée non limitée, excédant celle du contrat de partenariat, dépossède l'administration de ses droits quant à l'utilisation de son domaine et, dès lors, méconnaît les exigences constitutionnelles inhérentes à la protection des propriétés des personnes publiques ; qu'en outre, l'absence de contrepartie à ces baux, pour la durée excédant celle du contrat de partenariat, méconnaîtrait le principe de bonne utilisation des deniers publics ;

25. Considérant que le principe d'égalité devant la loi et les charges publiques ainsi que la protection du droit de propriété, qui ne concerne pas seulement la propriété privée des particuliers mais aussi la propriété de l'État et des autres personnes publiques, résultent respectivement, d'une part, des articles 6 et 13 de la Déclaration de 1789 et, d'autre part, de ses articles 2 et 17 ; que ces principes font obstacle à ce que des biens faisant partie du patrimoine de personnes publiques puissent être aliénés ou durablement grevés de droits au profit de personnes poursuivant des fins d'intérêt privé sans contrepartie appropriée eu égard à la valeur réelle de ce patrimoine ;

26. Considérant, en premier lieu, que, dans leur rédaction issue de la loi déferée, le d) de l'article 11 de l'ordonnance du 17 juin 2004 ainsi que le d) de l'article L. 1414-12 du code général des collectivités territoriales prévoient que la rémunération du cocontractant tient compte « le cas échéant, des recettes que le cocontractant peut être autorisé à se procurer en exploitant le domaine, les ouvrages, équipements ou biens immatériels, à l'occasion d'activités étrangères aux missions de service public de la personne publique » ; qu'il résulte en outre des travaux parlementaires que la possibilité de fournir au partenaire privé des recettes annexes, en l'autorisant à passer des baux et à constituer des droits réels sur une partie du domaine privé, est destinée à permettre une réduction correspondante de la rémunération due au titre du partenariat ; que, dès lors, ces autorisations ne sont pas dépourvues de contrepartie appropriée ;

27. Considérant, en deuxième lieu, que la possibilité, pour la personne publique, de consentir de telles autorisations n'a pas pour effet de déroger aux dispositions en vigueur qui imposent la consultation de l'autorité compétente de l'État pour l'évaluation des propriétés des personnes publiques préalablement à toute opération immobilière telle que la passation de baux, accords amiables et conventions quelconques ayant pour effet la prise en location ;

28. Considérant, en troisième lieu, que les autorisations données par la personne publique en application des dispositions contestées, ainsi que les baux et droits réels qui en résultent, constituent des accessoires au contrat de partenariat ; que, si les dispositions déferées permettent à la personne publique d'autoriser le partenaire privé à consentir des baux et à constituer des droits réels pour une durée excédant celle du partenariat, elles n'ont pas pour effet de permettre à ce partenaire de demeurer titulaire de tels baux ou de jouir de tels droits au-delà de la durée du partenariat ; que ces baux et ces droits seront, à l'issue de la durée du partenariat, transférés à la personne publique ; que, dès lors, contrairement à ce que soutiennent les requérants, ces dispositions ne permettent pas au partenaire privé d'exploiter le domaine privé de la personne publique au-delà de cette durée ;

29. Considérant, dès lors, que le grief tiré de ce que les articles 14 et 33 de la loi déferée méconnaîtraient la protection due à la propriété des personnes publiques et l'exigence de bon emploi des deniers publics manque en fait ;

(...)

– **Décision n° 2005-513 DC du 14 avril 2005 - Loi relative aux aéroports**

(...)

- SUR LA MÉCONNAISSANCE DU PRINCIPE DE CONTINUITÉ DU SERVICE PUBLIC :

2. Considérant qu'en vertu du troisième alinéa de l'article L. 251-2 du code de l'aviation civile, dans sa rédaction issue de l'article 6 de la loi déferée : " Un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles la société Aéroports de Paris assure les services publics liés à l'exploitation des aérodromes mentionnés au premier alinéa et exécute, sous l'autorité des titulaires du pouvoir de police, les missions de police administrative qui lui incombent " ;

3. Considérant que, selon les requérants, ni cet article, ni aucune autre disposition du titre Ier de la loi déferée ne prévoient les garanties nécessaires au " respect des exigences constitutionnelles qui résultent de l'existence et de la continuité des services publics " ; qu'ils estiment, en particulier, que les biens déclassés et remis en pleine propriété à Aéroports de Paris en vertu de la loi déferée auraient dû être " soumis à un régime particulier permettant de garantir la continuité du service public " ; qu'ils font valoir que l'autorité administrative doit être en mesure " de reprendre sans délai la maîtrise directe de l'exploitation des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly " si l'exigent " des motifs d'intérêt général tels que les nécessités de la défense nationale ou de la vie économique du pays " ;

4. Considérant que le déclassement d'un bien appartenant au domaine public ne saurait avoir pour effet de priver de garanties légales les exigences constitutionnelles qui résultent de l'existence et de la continuité des services publics auxquels il reste affecté ;

5. Considérant qu'il résulte des dispositions des articles 2, 5 et 6 de la loi déferée que la majorité du capital de la société Aéroports de Paris sera détenue par l'Etat ; qu'après avoir défini les missions de cette société, le législateur a précisé qu'un cahier des charges fixera les conditions dans lesquelles elle assurera les services publics liés aux aérodromes qu'elle exploite et exécutera les missions de police administrative qui lui incombent ; que ce cahier des charges définira également les modalités par lesquelles l'Etat contrôlera le respect tant des obligations liées aux missions de service public que des contrats par lesquels l'exécution de ces missions serait confiée à des tiers ; que ce document, qui devra être approuvé par décret en Conseil d'Etat, déterminera aussi les sanctions administratives susceptibles d'être infligées à la société en cas de manquement à ses obligations ; **qu'enfin, la loi déferée permet à l'Etat de s'opposer à toute forme d'aliénation d'un ouvrage ou d'un terrain nécessaire à la société Aéroports de Paris pour la bonne exécution ou le développement de ses missions de service public ; que le législateur a ainsi garanti le respect, en temps normal, des exigences constitutionnelles qui s'attachent à la continuité du service public ;**

6. Considérant, en outre, qu'en cas de circonstances exceptionnelles, les autorités compétentes de l'Etat pourront, en tant que de besoin, procéder, dans le cadre de leurs pouvoirs de police administrative ou en vertu des dispositions du code de la défense, à toute réquisition de personnes, de biens et de services ;

7. Considérant, dès lors, que le principe de continuité du service public n'est pas méconnu par l'article 6 de la loi déferée ;

(...)

Jurisprudence administrative et judiciaire

— Cour de cassation (civ.), 20 décembre 1897.

(Chemins de fer d'Orléans et Etat C. Ville de Paris.)

Un décret du 14 déc. 1889 (*Bulletin des lois*, 1889, 2^e semestre, 12^e série, t. 39, nos 1298 et 21632, p. 1346-1347), a déclaré d'utilité publique les travaux à exécuter pour le prolongement dans l'intérieur de Paris, jusqu'aux abords du carrefour Médicis, du chemin de fer de Paris à Sceaux et à Limours. Les emplacements à occuper par la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, chargée de l'exécution de ces travaux, sont situés l'un à la traversée du square de la place Denfert-Rochereau, l'autre à la jonction de l'avenue de l'Observatoire et du boulevard Port-Royal. La compagnie a pris possession sans procéder à l'expropriation. Mais à la suite de conférences entre le directeur du Génie de Paris, les directeurs des principaux services de la Ville de Paris et un ingénieur en chef de la Compagnie d'Orléans, un procès-verbal a constaté les accords dans les termes suivants : « Il a été admis par les divers conférents, à l'exception du général directeur du Génie, et réserve faite des avis personnels ci-dessus formulés, que les surfaces ainsi occupées par le chemin de fer ou ses dépendances donneront lieu au paiement d'une indemnité par la compagnie à la Ville de Paris, indemnité réglée soit amiablement, soit par le jury d'expropriation. En ce qui concerne l'occupation du sous-sol des voies publiques, les membres conférents ont été unanimement d'avis que, en raison de l'utilité générale de la réalisation du prolongement projeté, notamment pour la Ville de Paris, il y avait lieu d'admettre l'occupation gratuite du sous-sol des voies empruntées par la ligne et qu'il serait superflu de discuter la question de savoir à qui appartient ce sous-sol, et si son occupation peut ou non comporter indemnité. » Les travaux terminés, le tribunal civil de la Seine, par jugement en date du 14 nov. 1894, rendu à la requête de la Ville de Paris, désigna le magistrat chargé de diriger les opérations du jury d'expropriation. Ce jugement visait notamment « les procès-verbaux des conférences desquels il résulte, d'une part, que l'exécution des travaux d'utilité publique comporte l'emprise de différentes parcelles de terrain communal, d'autre part, que la Compagnie du chemin de fer d'Orléans a reconnu devoir à la Ville de Paris une indemnité à raison de ces emprises. » Mais ce jugement ne fut ni publié, ni signifié à la Compagnie d'Orléans. Postérieurement, le 11 juill. 1895, fut rendu un second jugement dans des termes identiques. La Compagnie d'Orléans se pourvut en cassation. En outre, devant le jury qui se réunit le 7 août, elle demanda que les indemnités ne fussent fixées qu'à titre hypothétique à charge par la Ville de Paris de faire juger par qui de droit qu'elle était propriétaire des parcelles occupées. Le magistrat directeur du jury rendit une décision conforme attendu l'existence d'un litige sur le fond du droit. Le jury fixa hypothétiquement les indemnités à la somme totale de 835,000 fr.

Pourvoi en cassation par la Compagnie d'Orléans contre le jugement du 11 juill. 1895 et la décision du jury du 7 août suivant : — 1^o Violation des art. 14 et suiv., 23 et suiv., 30 et suiv. de la loi du 3 mai 1841 et des principes généraux en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, en ce que la constitution du jury spécial chargé de régler les indemnités n'a été précédée ni d'un jugement d'expropriation, ni d'un jugement de donné acte d'une cession amiable.

2° Violation de la loi du 3 mai 1841, en ce que, au lieu de faire droit aux conclusions par lesquelles la Compagnie arguait de nullité la procédure suivie et soutenait qu'il n'y avait pas lieu à la constitution du jury, conclusions qui soulevaient un moyen d'ordre public, le magistrat directeur s'est borné à donner acte desdites conclusions et a procédé à la formation du jury.

3° Violation de la loi des 11 frim. an 7 et de la loi du 3 mai 1841, des principes généraux en matière d'expropriation et de domanialité publique, en ce que la décision attaquée accorde à la Ville de Paris une double indemnité à raison d'une prétendue expropriation, alors que les parcelles litigieuses appartenant au domaine de l'Etat et non à la Ville de Paris, et, en tous cas, non susceptibles d'expropriation comme dépendances inaliénables du domaine public, n'ont subi en réalité qu'un simple changement d'affectation.

— Conseil d'État, 13 mars 1925, 65975, Ville de Paris c. Compagnie du chemin de fer Paris à Orléans

VU LA REQUÊTE présentée pour la ville de Paris..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté, en date du 7 déc. 1917, par lequel le conseil de préfecture du département de la Seine a statué sur sa demande d'indemnité en réparation du préjudice causé par les emprises pratiquées sur les voies publiques de Paris par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans pour le prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'à la place Médicis, en tant que ledit arrêté a rejeté les chefs de réclamation concernant la valeur du revêtement des parcelles incorporées au chemin de fer et la privation du droit de percevoir sur lesdites parcelles des taxes de stationnement;

Vu la loi du 28 pluv. an VIII;

CONSIDÉRANT, d'une part, que si la ville de Paris a exposé des dépenses, dont elle évalue le montant à 2.347 francs, pour recouvrir de sable des parcelles de son domaine public affectées à la circulation des piétons, elle n'a subi aucun préjudice du fait de la suppression de ce revêtement sablé lors de l'incorporation à la voie ferrée des parcelles dont s'agit; qu'au contraire, à raison du changement d'affectation desdites parcelles, elle n'a plus à les entretenir pour les besoins de la circulation; que, par suite, c'est seulement dans l'éventualité où, ces terrains étant ultérieurement rendus à leur affectation première, la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans ne rétablirait pas les lieux dans leur état antérieur que la ville pourrait prétendre de ce chef à une indemnité;

Cons., d'autre part, que la ville de Paris reconnaît elle-même qu'à l'époque où ont été exécutés les travaux de prolongement de la ligne du chemin de fer de Sceaux, elle ne percevait aucun droit de stationnement sur les emplacements litigieux de la place Denfert-Rochereau et de l'avenue de l'Observatoire; qu'elle n'a donc été privée, du fait de ces travaux, d'aucun revenu effectif propre à la gestion de son domaine public et qu'elle n'est pas fondée à faire état des redevances hypothétiques qu'elle aurait pu éventuellement percevoir sur lesdits emplacements pour en réclamer le paiement à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans;

Cons. enfin que la ville de Paris qui, en dehors des deux griefs ci-dessus formulés, n'allègue aucun préjudice dont elle n'ait déjà été indemnisée, n'est pas fondée à réclamer une indemnité à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans à raison des avantages que cette

dernière retirerait de la nouvelle affectation donnée à des dépendances du domaine public communal;

Cons. que, de tout ce qui précède, il résulte que, par aucun des moyens invoqués, la ville de Paris n'est fondée à demander la réformation de l'arrêté attaqué;... (Rejet avec dépens).

– Avis du Conseil d’État (intérieur), 26 janvier 2005, n° 371615

Consistance, délimitation et statut juridique du terrain d’assiette du Grand-Palais à Paris - Incidence sur le régime de transfert de propriété.

Le Conseil d’Etat (section de l’intérieur), saisi par le ministre de la culture et de la communication des questions suivantes :

1. Quelle est actuellement la personne publique propriétaire du terrain d’assiette du Grand Palais à Paris ?
2. Dans l’hypothèse où la ville de Paris serait propriétaire de ce terrain, selon quelles modalités juridiques sa propriété pourrait-elle être transférée à l’Etat ?
3. Un tel transfert de propriété devrait-il obligatoirement donner lieu au versement d’ une indemnité au profit de la ville de Paris ?

(...)

Sur la troisième question :

Si en principe l’acquisition par l’Etat d’un élément du domaine d’une collectivité territoriale donne lieu à versement, au profit de celle-ci, d’une indemnité représentative de la valeur vénale du domaine ainsi cédé, la loi peut, sans porter atteinte à un principe de valeur constitutionnelle ni aux engagements internationaux de la France, transférer dans le domaine public de l’Etat une dépendance du domaine public d’une autre collectivité publique sans versement d’une telle indemnité, pourvu que l’intérêt général le justifie et qu’il ne soit pas porté une atteinte excessive à la libre disposition de son domaine par la collectivité en cause.

En jugeant (décision n° 86-207 DC des 25-26 juin 1986, et décision n° 94-346 DC du 21 juillet 1994) que les dispositions de l’article 17 de la Déclaration des droits de l’homme et du citoyen de 1789 aux termes desquelles « La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n’est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l’exige évidemment, et sous la condition d’une juste et préalable indemnité », « ne concernent pas seulement la propriété privée des particuliers, mais aussi, à un titre égal, la propriété de l’Etat et des autres personnes publiques », le Conseil constitutionnel a entendu affirmer que ces dispositions de valeur constitutionnelle font obstacle à ce qu’un ou des éléments du domaine public de l’Etat et des autres personnes publiques soient cédés à des particuliers ou grevés de droits réels sans contrepartie appropriée eu égard à la valeur réelle de ce patrimoine comme aux missions de service public auxquelles il est affecté, ou à ce que des biens ou entreprises faisant partie de patrimoines publics soient cédés à des personnes poursuivant des fins d’intérêt privé pour des prix inférieurs à leur valeur. On ne peut déduire de ces décisions que les dispositions de l’article 17 s’opposent à ce que la loi procède, entre personnes publiques, à des transferts de propriété de leur domaine public à titre gratuit.

Par ailleurs les stipulations de l’article 1^{er} du premier protocole additionnel à la convention européenne de sauvegarde des droits de l’homme et des libertés fondamentales selon lesquelles « Toute personne physique ou morale a droit au respect de ses biens. Nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d’utilité publique et dans les conditions prévues par la loi et les principes généraux du droit international » visent à maintenir un juste équilibre entre les exigences de l’intérêt général et les impératifs de la sauvegarde de l’intérêt individuel et ne s’appliquent pas aux rapports entre l’Etat et les collectivités territoriales dans l’exercice de leurs pouvoirs de puissance publique, auquel se rattache la gestion de leur domaine public. Le droit au respect des biens garanti par les stipulations précitées ne s’oppose donc pas davantage à ce que le législateur procède au transfert gratuit de dépendances du domaine public entre collectivités publiques.

Enfin et compte tenu de ce que le terrain d’assiette du Grand Palais a été transféré gratuitement du domaine de l’Etat dans celui de la ville, puis affecté au service public par suite de la construction, par l’Etat, des bâtiments du Grand Palais, et qu’il est d’intérêt public de réunir en une seule main ces deux éléments superposés du domaine public, le transfert à titre gratuit de ce bien dans le domaine de l’Etat revêtirait un caractère d’intérêt général et n’affecterait pas significativement la liberté de la ville dans l’administration de son domaine.

Cependant dès lors que le terrain en cause est une dépendance du domaine public et doit rester affecté à un service public, il serait loisible à l’Etat de faire usage du principe, récemment réaffirmé dans la

décision du Conseil d'Etat statut au contentieux du 23 juin 2004 Commune de Proville, (Rec. p. 259) en vertu duquel les dépendances du domaine public pouvant recevoir toute affectation compatible avec leur caractère domanial et, à cette fin, être remises sans formalité à la collectivité publique chargée de la conservation du domaine correspondant à leur affectation, le pouvoir réglementaire peut procéder à des changements d'affectation ayant pour effet d'affecter un bien du domaine public d'une collectivité à un autre, sans pour autant recourir à une cession. La mutation domaniale n'emporte pas de transfert de propriété et ne donne donc pas lieu à indemnité de dépossession au profit de la collectivité propriétaire, ainsi qu'il a été jugé dans 16 juillet 1909 Ville de Paris (Rec. p. 707, avec les conclusions Teissier). La ville de Paris aurait cependant droit, dans le cas où l'Etat déciderait de procéder à un transfert de gestion à son profit, à une indemnité compensant le préjudice qu'elle subirait de ce fait, à raison notamment de la perte éventuelle de revenu dont elle pourrait justifier : (13 mars 1925 Ville de Paris c/ Cie du chemin de fer d'Orléans, Rec. p. 271).

IV – Libre administration des collectivités territoriales

- **Décision n° 2007-548 DC du 22 février 2007 - Loi relative aux règles d'urbanisme applicables dans le périmètre de l'opération d'intérêt national de La Défense et portant création d'un établissement public de gestion du quartier d'affaires de La Défense**

(...)

- SUR L'ARTICLE 2 :

8. Considérant que l'article 2 de la loi déferée insère dix nouveaux articles dans le code de l'urbanisme ; que l'article L. 328-1 crée un établissement public de gestion du quartier d'affaires de La Défense ; que l'article L. 328-2 définit ses missions ; que l'article L. 328-3 précise les ouvrages, espaces publics et services d'intérêt général mis à sa disposition ; que l'article L. 328-4 indique les modalités selon lesquelles ces ouvrages, espaces et services pourront être remis à disposition de l'Établissement public chargé de l'aménagement de La Défense ; que l'article L. 328-5 fixe la composition et les missions de son conseil d'administration ; que l'article L. 328-6 établit le mode de répartition de ses charges entre les collectivités concernées ; que l'article L. 328-7 détermine les types de ressources dont il peut bénéficier ; que l'article L. 328-8 est relatif à son organe exécutif ; que l'article L. 328-9 prévoit un contrôle administratif et financier de ses actes ; que l'article L. 328-10 renvoie à un décret en Conseil d'État le soin de préciser les conditions d'application de ces nouvelles dispositions ;

9. Considérant que les requérants soutiennent que le législateur n'a pas fixé de façon suffisamment précise les règles constitutives de la nouvelle catégorie d'établissements publics qu'il aurait créée ; qu'ils lui font grief notamment de ne pas avoir défini avec une précision suffisante les missions de l'établissement public, les conditions de transfert des ouvrages qu'il aura à gérer et les dépenses obligatoires mises à la charge de ses membres ; qu'ils estiment également qu'il a méconnu le principe d'égalité ;

10. Considérant qu'aux termes de l'article 34 de la Constitution : " La loi fixe également les règles concernant... la création de catégories d'établissements publics... - La loi détermine les principes fondamentaux... de la libre administration des collectivités territoriales, de leurs compétences et de leurs ressources... " ; que l'article 72 dispose que les collectivités territoriales de la République s'administrent librement par des conseils élus " dans les conditions prévues par la loi " ;

11. Considérant que, par sa spécialité comme par son rattachement territorial, l'Établissement public de gestion du quartier d'affaires de La Défense, qui associe un département et deux communes en vue de gérer des équipements et des services dans une zone urbaine, relève de la catégorie d'établissements publics des syndicats mixtes définie par les articles L. 5721-1 et suivants du code général des collectivités territoriales ; qu'il ne constitue donc pas une nouvelle catégorie d'établissements publics ;

12. Considérant, toutefois, que l'adhésion obligatoire des trois collectivités concernées à ce syndicat affecte leur libre administration ; qu'elle ne pouvait donc résulter que de la loi ; qu'il appartenait au législateur de définir de façon suffisamment précise les obligations mises à la charge de ces collectivités quant à leur objet et à leur portée ;

13. Considérant que le nouvel article L. 328-2 du code de l'urbanisme définit de façon précise les missions du nouvel établissement ; que cet établissement regroupera, en vertu du nouvel article L. 328-5, le département des Hauts-de-Seine et les communes de Courbevoie et de Puteaux ; que le législateur a fixé les différentes modalités selon lesquelles seront déterminés les biens que le nouvel établissement aura à gérer et notamment ceux qui entreront dans son patrimoine ; qu'il a défini les charges du nouvel établissement, à savoir les dépenses afférentes à l'entretien et à la gestion des équipements qui lui seront transférés en pleine propriété ou mis à sa disposition par l'Établissement public chargé de l'aménagement de La Défense ; qu'il a prévu que ces charges seront réparties, entre les trois collectivités concernées, par les statuts du nouvel établissement public fixés, en application du nouvel article L. 328-5 du code de l'urbanisme, par décret en Conseil d'État après avis du département et des communes intéressées ; qu'il a précisé que cette répartition pourra être modifiée par une majorité qualifiée des deux tiers des administrateurs présents ou représentés ; qu'il a dressé la liste de ses ressources ; qu'il a arrêté ses

principales règles d'organisation ; qu'il a soumis le nouvel établissement à un contrôle administratif et financier ;

14. Considérant, en outre, que le nouvel établissement public est appelé à gérer les ouvrages, espaces publics et services d'intérêt général appartenant à l'Établissement public chargé de l'aménagement de La Défense, dès lors que ce dernier en fait la demande ; qu'il ne pourra refuser d'exercer les pouvoirs de gestion qui lui sont confiés par la loi ; qu'il sera soumis aux obligations définies à l'article L. 1321-2 du code général des collectivités territoriales en ce qui concerne les biens placés sous sa responsabilité, que ceux-ci lui soient transférés en pleine propriété ou mis à sa disposition ;

15. Considérant qu'il s'ensuit qu'en adoptant l'article 2 de la loi déferée, le législateur n'a pas méconnu la compétence qui lui est confiée par les articles 34 et 72 de la Constitution ; qu'il n'a pas non plus porté à la libre administration des collectivités territoriales une atteinte qui excéderait la réalisation de l'objectif d'intérêt général poursuivi ;

16. Considérant que, contrairement à l'argumentation des requérants, le nouvel article L. 328-3 du code de l'urbanisme ne méconnaît pas le principe d'égalité en instaurant un régime de transfert de propriété des immeubles appartenant à l'Établissement public chargé de l'aménagement de La Défense distinct de celui défini par l'article L. 318-2 du même code ; que les dispositions contestées se bornent en effet à adapter l'application des dispositions de l'article L. 318-2, relatives au transfert en pleine propriété des immeubles, aux particularités de cet établissement public ;

17. Considérant, ainsi, que l'article 2 de la loi déferée n'est pas contraire à la Constitution ;

(...)

V - STIF – RATP

Ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France (telle que modifiée par la présente loi)

– **Article 1**.....[modifié par l'article 5 ex 2 bis A]

Modifié par LOI n°2008-643 du 1er juillet 2008 - art. 1

I.-Il est constitué entre la région d'Ile-de-France, la ville de Paris, les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne un établissement public chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile-de-France.

Cet établissement public, dénommé Syndicat des transports d'Ile-de-France, est substitué au syndicat, de même dénomination, existant à la date prévue à l'article 42 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, dans l'ensemble de ses biens, droits et obligations à l'égard des tiers ainsi que dans toutes les délibérations, les contrats de travail et tous les actes de ce dernier.

L'ensemble des transferts prévus ci-dessus est réalisé à titre gratuit et ne donne lieu à aucun versement, salaire ou honoraires, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.

~~II.-Ce syndicat fixe, conformément aux règles de coordination des transports, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement. Il est responsable de la politique tarifaire. Ce syndicat organise les services de transports publics réguliers de personnes. À ce titre, il a notamment pour mission de fixer les relations à desservir, de désigner les exploitants, de définir les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et, sous réserve des compétences reconnues à Réseau ferré de France et à la Régie autonome des transports parisiens en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure, de veiller à la cohérence des programmes d'investissement. Il arrête la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant dans des conditions définies par décret en Conseil d'État. Il concourt, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers. Il favorise le transport des personnes à mobilité réduite. En outre, il peut organiser des services de transport à la demande.~~
II.-Ce syndicat organise les services de transports publics réguliers de personnes. À ce titre, il a notamment pour mission de fixer les relations à desservir, de désigner les exploitants, de définir les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et, sous réserve des compétences reconnues à Réseau ferré de France et à la Régie autonome des transports parisiens en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure, de veiller à la cohérence des programmes d'investissement. Il arrête la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant dans des conditions définies par décret en Conseil d'État. Il concourt, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers. Il favorise le transport des personnes à mobilité réduite. En outre, il peut organiser des services de transport à la demande.

Le syndicat est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires et consulte à leur sujet, au moins une fois par an, le conseil interacadémique d'Ile-de-France.

Sous réserve des pouvoirs généraux dévolus à l'Etat pour assurer la police de la navigation, le syndicat est compétent en matière d'organisation du transport public fluvial régulier de personnes.

L'exécution des services mentionnés aux trois alinéas précédents est assurée dans les conditions définies au II de l'article 7 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. Ces services sont inscrits au plan régional de transport, établi et tenu à jour par le syndicat après avis des collectivités et groupements mentionnés au onzième alinéa du présent II dans des conditions définies par décret.

L'exécution des services visés au précédent alinéa qui ont été créés avant le 3 décembre 2009 se poursuit dans le cadre des conventions en cours et conformément aux règles applicables à cette date et se termine :

– le 31 décembre 2024 pour les services réguliers de transport routier, sauf stipulation conventionnelle antérieure à l'entrée en vigueur de la loi n° du relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, manifestant l'accord entre l'autorité organisatrice et l'opérateur et prévoyant expressément une date antérieure ;

– le 31 décembre 2029 pour les services réguliers de transport par tramway ;

- le 31 décembre 2039 pour les autres services réguliers de transport guidé ;
- à la date d'échéance ou de résiliation des conventions en cours pour les services de transport scolaire, les services de transport à la demande, les services de transport des personnes à mobilité réduite et les services réguliers de transport public fluvial de personnes et, en tout état de cause, avant le 31 décembre 2024.

L'application des dispositions du présent II relatives aux conditions de poursuite et de terminaison des conventions en cours ne donne lieu à versement d'aucune indemnité.

~~Par dérogation aux règles de coordination mentionnées au premier alinéa du présent II, l'exécution des services de transports scolaires, des services à la demande et des services de transport des personnes à mobilité réduite, ainsi que des transports publics fluviaux réguliers de personnes, est assurée soit en régie par une personne publique, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente.~~

Sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, le syndicat peut déléguer tout ou partie des attributions précitées, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements. Une convention prévoit les conditions de participation des parties au financement de ces services et les aménagements tarifaires applicables. Les départements de la région d'Ile-de-France qui, en vertu du présent alinéa, bénéficieraient d'attributions déléguées par le syndicat en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires peuvent également déléguer, par convention, tout ou partie de ces attributions à d'autres collectivités territoriales ou d'autres groupements de collectivités ou à des personnes morales de droit public ou de droit privé, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord.

~~Le syndicat peut assurer la réalisation d'infrastructures ou d'équipements destinés au transport de voyageurs, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France.~~

Le syndicat peut assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le ou les maîtres d'ouvrage de projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France. Le Syndicat des transports d'Île-de-France et la Régie autonome des transports parisiens exercent conjointement, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France, la maîtrise d'ouvrage des opérations, non décidées au 1^{er} janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou les prolongements directs, dépendants ou accessoires des lignes, ouvrages ou installations existant à la même date. Le Syndicat des transports d'Île-de-France s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de la Régie, en assure le financement. La Régie autonome des transports parisiens choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels sont réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. Pour chaque opération, une convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont le syndicat assure le suivi et le contrôle d'ensemble.

III.-1. Les charges résultant pour les collectivités publiques de l'exploitation des services de transports sont réparties entre ses membres dans des conditions fixées par les statuts du syndicat.

Cette répartition peut être modifiée dans les conditions fixées au IV.

Ces contributions ont le caractère de dépenses obligatoires.

2. Les frais de transport individuel des élèves et des étudiants handicapés vers les établissements scolaires et les établissements universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap sont supportés par le syndicat.

IV.-Le syndicat est administré par un conseil composé de représentants des collectivités territoriales qui en sont membres, d'un représentant de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France et d'un représentant des présidents des établissements publics de coopération intercommunale élu par le collège des présidents des établissements publics de coopération intercommunale de la région d'Ile-de-France au scrutin majoritaire à deux tours. La région d'Ile-de-France dispose de la majorité des sièges. Le syndicat est présidé par le président du conseil régional d'Ile-de-France ou par un élu du conseil régional qu'il désigne parmi les membres du conseil d'administration de ce syndicat.

Une majorité qualifiée des deux tiers des membres présents ou représentés est requise pour :

- les délégations d'attributions relevant du syndicat ;

- les modifications de répartition des contributions des membres du syndicat ;
- les délibérations à caractère budgétaire ou ayant une incidence budgétaire sont adoptées par le conseil d'administration du syndicat à la majorité absolue de ses membres.

Toutefois, avant le 1er janvier 2013, lorsqu'une délibération ayant pour effet, par la création de mesures nouvelles, d'accroître les charges de fonctionnement du syndicat a été adoptée dans les conditions prévues au cinquième alinéa, un ou plusieurs membres du conseil d'administration représentant au moins une des collectivités membres du syndicat, invoquant l'intérêt majeur de la collectivité qu'ils représentent, peuvent demander à ce qu'elle fasse l'objet d'une seconde délibération. Cette demande doit être confirmée par une délibération de l'assemblée délibérante d'au moins une des collectivités concernées, adoptée à la majorité des deux tiers de ses membres présents ou représentés lors de la prochaine réunion de cette assemblée délibérante qui suit la réunion du conseil d'administration au cours de laquelle la délibération contestée a été adoptée. Il est alors procédé à cette seconde délibération lors de la prochaine réunion du conseil d'administration du syndicat qui suit la réunion de l'assemblée délibérante au cours de laquelle la demande de seconde délibération a été confirmée.

Lorsqu'une décision est soumise à seconde délibération en application du sixième alinéa, la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés est requise pour son adoption définitive.

Le représentant de l'Etat dans la région d'Ile-de-France est entendu à sa demande par le conseil d'administration du syndicat.

V.-Le contrôle de légalité et le contrôle budgétaire des actes du syndicat sont exercés par le représentant de l'Etat dans la région d'Ile-de-France.

Le syndicat est soumis à la première partie du livre II du code des juridictions financières.

VI.-Le comptable du syndicat est un comptable public nommé par le ministre chargé du budget.

VII.-Les statuts sont fixés et modifiés par décret en Conseil d'Etat après avis de la région et des départements d'Ile-de-France. Cet avis est réputé donné à défaut de délibération du conseil général ou du conseil régional dans les deux mois de sa saisine.

Article 1-1

Modifié par Loi n°2004-809 du 13 août 2004 - art. 39 JORF 17 août 2004 en vigueur le 1er janvier 2005

Les ressources du Syndicat des transports d'Ile-de-France comprennent :

- 1° Les concours financiers des collectivités territoriales membres du syndicat ;
- 2° Le produit du versement destiné aux transports en commun perçu à l'intérieur de la région d'Ile-de-France mentionné aux articles L. 2531-2 et suivants du code général des collectivités territoriales ;
- 3° La part du produit des amendes de police relatives à la circulation routière, dans les conditions définies à l'article L. 2334-24 du même code ;
- 4° Toutes autres contributions, subventions ou avances qui lui sont apportées par l'Etat et par les collectivités publiques ou par tout organisme public ou privé, notamment pour la mise en oeuvre de politiques d'aide à l'usage des transports collectifs au bénéfice de certaines catégories particulières d'usagers ;
- 5° Les produits de son domaine ;
- 6° Les redevances pour services rendus et produits divers ;
- 7° Une dotation forfaitaire indexée de l'Etat correspondant à la moyenne des dépenses actualisées exposées par l'Etat sur une période de trois ans précédant la transformation du syndicat, au titre du transport scolaire, des bourses de fréquentation scolaire, du financement des frais de premier établissement des services de transports réservés aux élèves, des frais de transports des élèves des écoles maternelles en zone rurale, du transport des élèves et étudiants gravement handicapés et des tarifications spécifiques consenties aux élèves et aux étudiants dans les conditions prévues aux articles L. 1614-1 à L. 1614-3 du code général des collectivités territoriales ;
- 8° Le produit des emprunts ;
- 9° Les versements au titre du Fonds de compensation pour la taxe sur la valeur ajoutée.

– **Article 1-2**

Modifié par Loi 2005-1719 2005-12-30 art. 40 IV finances pour 2006 JORF 31 décembre 2005

Les charges résultant pour la région d'Ile-de-France de l'application de l'article 1er jusqu'à l'entrée en vigueur de l'article 38 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales donnent lieu à compensation.

A compter de 2006, le montant de cette compensation est égal au double de la contribution versée par la région d'Ile-de-France au titre du premier semestre 2005 au Syndicat des transports d'Ile-de-France.

– **Article 1-3**

Créé par Loi n°2004-809 du 13 août 2004 - art. 39 JORF 17 août 2004 en vigueur le 1er janvier 2005

Les charges nouvelles résultant de l'application de l'article 1er dans sa rédaction issue de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales sont compensées chaque année par l'Etat au bénéfice des collectivités territoriales intéressées dans les conditions prévues aux articles L. 1614-1 à L. 1614-3 du code général des collectivités territoriales.

– **Article 1-3-1**

Créé par Loi n°2005-1719 du 30 décembre 2005 - art. 108 JORF 31 décembre 2005

Par dérogation aux dispositions de l'article L. 1618-2 du code général des collectivités territoriales, le syndicat des transports d'Ile-de-France peut placer en valeurs d'Etat ou en valeurs garanties par l'Etat les fonds provenant des ressources visées aux 2° et 3° de l'article 1er-1.

– **Article 1-4**

Créé par Loi n°2004-1484 du 30 décembre 2004 - art. 128 JORF 31 décembre 2004

L'incidence financière des modifications de structure du barème des redevances d'infrastructures dues par la Société nationale des chemins de fer français à Réseau ferré de France au titre des services régionaux de voyageurs en Ile-de-France organisés en 2004 par le Syndicat des transports d'Ile-de-France est compensée par l'Etat aux collectivités territoriales intéressées à proportion de leur participation respective au Syndicat des transports d'Ile-de-France.

– **Article 2.....[modifié par l'article 5 ex 2 bis A]**

Modifié par Loi n°2004-809 du 13 août 2004 - art. 39 JORF 17 août 2004 en vigueur le 1er janvier 2005

1. La Régie autonome des transports parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial doté de l'autonomie financière, institué par la loi du 21 mars 1948, reste chargée de l'exploitation des réseaux et des lignes de transport en commun de voyageurs qui lui a été confiée en application de cette loi, **dans les conditions prévues au II de l'article 1er de la présente ordonnance** .

2. Elle peut également être chargée d'exploiter d'autres réseaux ou d'autres lignes ou d'assurer la construction et l'aménagement de lignes nouvelles.

3. Pour satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et d'inter-opérabilité du système ferroviaire concerné, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public, la Régie autonome des transports parisiens est gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France. À ce titre, elle est responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'inter-opérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Île-de-France. Elle est chargée de la gestion du trafic et des circulations sur ces lignes et ces réseaux lorsque les exigences de sécurité et d'inter-opérabilité du système ferroviaire ou la continuité du service public l'imposent. Elle est également gestionnaire, dans les mêmes conditions, des lignes du réseau express régional dont elle assure l'exploitation à la date du 1^{er} janvier 2010. Elle adapte les lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique en prenant en compte les besoins des utilisateurs et favorise leur inter-opérabilité. Elle prend en compte les besoins de la défense. L'accès à ces lignes et réseaux

est assuré dans des conditions transparentes et non discriminatoires. À l'effet d'exercer les missions qui lui sont dévolues par le présent alinéa, la Régie est rémunérée par le Syndicat des transports d'Île-de-France dans le cadre d'une convention pluriannuelle qui, pour chacune de ces missions, établit de façon objective et transparente la structure et la répartition des coûts, prend en compte les obligations de renouvellement des infrastructures et assure une rémunération appropriée des capitaux engagés. Tout en respectant les exigences de sécurité et d'inter-opérabilité du système ferroviaire, la Régie est encouragée, par des mesures d'incitation, à réduire les coûts de mise à disposition des lignes, ouvrages et installations. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent alinéa.

4. Jusqu'à leur remise au Syndicat des transports d'Île-de-France, la Régie exerce son contrôle sur l'ensemble des biens réalisés ou acquis par elle ou qui lui ont été remis et qui sont nécessaires pour assurer l'exploitation des services mentionnés au II de l'article 1^{er} dont elle est chargée au 1^{er} janvier 2010. Ces biens, qui comprennent notamment les matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant, appartiennent au syndicat dès leur achèvement ou leur acquisition. Le syndicat entre immédiatement en leur possession à l'expiration des contrats d'exploitation des services concernés et se trouve, à cette date, subrogé dans tous les droits et obligations de la Régie afférents à ces contrats. Un décret en Conseil d'État définit les conditions, notamment financières, dans lesquelles la Régie remet ces biens au syndicat à l'expiration des contrats de sorte qu'il n'en résulte pour elle aucune perte de valeur. Il définit également les modalités de rémunération de la Régie autonome des transports parisiens au titre des investissements réalisés par elle de manière à assurer la couverture des coûts et la rémunération appropriée des capitaux.

5. Les biens affectés à l'exploitation des services mentionnés au II de l'article 1^{er}, autres que ceux visés à l'alinéa précédent et qui ne sont pas constitutifs de l'infrastructure au sens de l'alinéa suivant, peuvent être repris par le Syndicat des transports d'Île-de-France à l'expiration des contrats d'exploitation s'il estime qu'ils peuvent être utiles à l'exploitation des services en cause. Les immeubles et autres biens appartenant au Syndicat des transports d'Île-de-France ou à l'État visés au présent alinéa sont, à la date du 1^{er} janvier 2010, apportés en pleine propriété à la Régie autonome des transports parisiens. Ils appartiennent à la Régie tant que le syndicat n'a pas usé de son droit de reprise. Un décret en Conseil d'État détermine le délai pendant lequel le syndicat peut exercer son droit de reprise.

6. L'ensemble des biens constitutifs de l'infrastructure gérés par la Régie autonome des transports parisiens et appartenant au Syndicat des transports d'Île-de-France ou à l'État sont, à la date du 1^{er} janvier 2010, apportés en pleine propriété à la Régie. Les biens constitutifs de l'infrastructure comprennent notamment les voies, y compris les appareillages fixes associés, les voies de garage et de raccordement, les ouvrages d'art, les stations et les gares, leurs accès et ouvrages de correspondance, les sous-stations et ateliers souterrains, les quais, les installations de signalisation, de sécurité, de traction électrique et de télécommunications liées aux infrastructures et, de façon générale, tous les compléments, accessoires et dépendances desdites lignes et installations, les ateliers de fabrication, de maintenance et de stockage des équipements liés à l'infrastructure, les autres bâtiments affectés au fonctionnement et à l'entretien des infrastructures.

7. Les immeubles et autres biens appartenant au Syndicat des transports d'Île-de-France ou à l'État, qui ne sont pas affectés à l'exploitation des services mentionnés au II de l'article 1^{er}, au sens des quatrième, cinquième et sixième alinéas du présent article, mais sont affectés par la Régie à des activités administratives, sociales ou de formation sont, à la date du 1^{er} janvier 2010, apportés en pleine propriété à la Régie.

8. La Régie autonome des transports parisiens est substituée à l'État et au Syndicat des transports d'Île-de-France pour les droits et obligations liés aux biens qui lui sont apportés en vertu des cinquième, sixième et septième alinéas, à l'exception de ceux afférents à des dommages constatés avant le 1^{er} janvier 2010 et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date. Un décret en Conseil d'État précise, en tant que de besoin, les droits et obligations résultant des actes ou conventions passés par l'État ou le syndicat qui sont transférés à la Régie.

9. Les actes de transfert de biens entre le Syndicat des transports d'Île-de-France et la Régie autonome des transports parisiens mentionnés aux quatrième et sixième alinéas du présent article sont réalisés à titre gratuit. Les actes de transfert à la Régie autonome des transports parisiens des biens mentionnés aux cinquième et septième alinéas donnent lieu au versement d'une indemnité au Syndicat des transports d'Île-de-France. Les actes de reprise par le Syndicat des transports d'Île-

de-France des biens mentionnés au cinquième alinéa donnent lieu au versement d'une indemnité à la Régie autonome des transports parisiens. Les actes mentionnés au présent alinéa ne donnent lieu à aucun versement de salaire ou honoraire, ni à aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

10. Les modalités de transfert et de reprise, de détermination et, le cas échéant, d'estimation de la valeur des biens visés aux alinéas précédents sont précisées par un décret en Conseil d'État qui fixe les conditions dans lesquelles la répartition de ces biens est soumise à l'approbation des ministres chargés des transports, de l'économie et du domaine.

11. En dehors de la région d'Ile-de-France et à l'étranger, la Régie autonome des transports parisiens peut également, par l'intermédiaire de filiales, construire, aménager et exploiter des réseaux et des lignes de transport public de voyageurs, dans le respect réciproque des règles de concurrence. Ces filiales ont le statut de société anonyme. Leur gestion est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe ; elles ne peuvent notamment pas bénéficier de subventions attribuées par l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et les autres collectivités publiques au titre du fonctionnement et de l'investissement des transports dans la région d'Ile-de-France.

12. La Régie est administrée par un conseil dont le nombre des membres est fixé par décret et comprenant une représentation des collectivités locales.

13. Le statut de la régie est fixé par décret.

14. Les ressources de la régie sont constituées par :

- les recettes directes du trafic ;
- les contributions du syndicat ;
- dans des conditions fixées par décret, un concours financier de l'Etat en raison des charges de retraite supportées par la régie ;
- tous autres concours et subventions ;
- les autres produits liés aux biens affectés aux exploitations de la régie ou qu'elle acquiert ou construit ;
- les produits financiers ;
- les produits divers et ceux des activités connexes ou accessoires.

22. Les emprunts émis par la régie ou ses filiales pour couvrir des dépenses d'investissements peuvent bénéficier de la garantie des collectivités locales. Les délibérations accordant la garantie sont exécutoires de plein droit.

Article 2-1

Créé par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 - art. 118 JORF 14 décembre 2000

Il est créé un comité des partenaires du transport public en Ile-de-France. Ce comité est consulté sur l'offre et la qualité des services de transport de personnes relevant du Syndicat des transports d'Ile-de-France, ainsi que sur les orientations de la politique tarifaire et du développement du système des transports dans la région.

Il est composé de représentants :

- des organisations syndicales de salariés, des organisations professionnelles patronales et des organismes consulaires ;
- des associations d'usagers des transports collectifs ;
- des collectivités ou, s'il y a lieu, de leurs groupements participant au financement des services de transport de voyageurs en Ile-de-France et non membres du syndicat.

Un membre du comité des partenaires désigné en son sein participe, à titre consultatif, au conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Un décret précise la composition du comité, les conditions de désignation de ses membres ainsi que les modalités de son organisation et de son fonctionnement.

– **Article 3**

Modifié par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 - art. 114 JORF 14 décembre 2000

- Les décrets prévus dans la présente ordonnance sont pris sur le rapport du ministre des transports, du ministre de l'économie et des finances et du ministre de l'intérieur.

– **Article 4**

Modifié par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 - art. 114 JORF 14 décembre 2000

- Les conventions passées pour l'exécution de la présente ordonnance sont enregistrées au droit fixe.

– **Article 5**

Créé par Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 - art. 121 JORF 14 décembre 2000

L'activité voyageurs de la Société nationale des chemins de fer français en Ile-de-France doit être identifiée dans les comptes d'exploitation lors de la rédaction des conventions avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France.

– **Article 6**

La présente ordonnance sera publiée au Journal officiel de la République française et exécutée comme loi.

• Décret n°2006-980 du 1 août 2006 indiquant la liste des immeubles entrant dans le patrimoine du Syndicat des transports d'Ile-de-France à la date du 1er juillet 2005 et relatif aux modalités de gestion du patrimoine du syndicat affecté à la Régie autonome des transports parisiens.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie et du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, et notamment son article 1er ;

Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

Vu le décret n° 69-672 du 14 juin 1969 pris pour l'application, en ce qui concerne les biens affectés à la Régie autonome des transports parisiens, de l'article 19 de la loi n° 64-707 du 10 juillet 1964 portant réorganisation de la région parisienne ;

Vu le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

Vu l'avis émis par le conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France en date du 3 juin 2005 ;

Vu l'avis émis par le conseil d'administration de la Régie autonome des transports parisiens en date du 3 juin 2005 ;

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

– **Article 1**

A la date du 1er juillet 2005, les immeubles entrant dans le patrimoine du Syndicat des transports d'Ile-de-France comprennent :

1° Les biens figurant au I de la liste annexée au présent décret, dont la valeur est retracée dans les comptes de l'établissement en application des dispositions de l'article 18-I du décret du 10 juin 2005 susvisé portant statut du syndicat et des textes pris pour son application ;

2° Les biens affectés aux exploitations confiées à la Régie autonome des transports parisiens (RATP), qui comprennent les lignes ou sections de lignes définies au I de la liste annexée au décret du 14 juin 1969 susvisé, la liaison Orlyval entre Antony et l'aéroport d'Orly et les immeubles figurant au II de la liste annexée au présent décret.

– **Article 2**

La RATP utilise librement, pour les besoins du service public dont l'exécution lui est confiée, les immeubles du Syndicat des transports d'Ile-de-France qui lui sont affectés. Elle peut notamment accorder des autorisations d'occupation des dépendances du domaine public et consentir des baux portant sur les autres immeubles.

Elle perçoit l'ensemble des fruits et produits de ces immeubles tels que loyers, redevances et autres revenus tirés notamment de la publicité commerciale et assume pour ces immeubles l'ensemble des charges du propriétaire, notamment les charges fiscales.

Elle les maintient en état normal d'entretien à ses frais et exécute dans les mêmes conditions les travaux destinés à leur apporter toute amélioration utile au service public dont l'exécution lui est confiée.

Elle supporte les charges nées des dommages subis par des tiers du fait de ces immeubles et notamment les charges nées des accidents ou dommages survenant à l'occasion des travaux qu'elle conduit pour les entretenir ou les améliorer.

– **Article 3**

I. - Sous réserve des dispositions du II ci-dessous, le Syndicat des transports d'Ile-de-France peut aliéner, le cas échéant après avoir prononcé leur déclassement du domaine public, les immeubles ou dépendances d'immeubles entrant dans son patrimoine qui sont affectés à la Régie autonome des transports parisiens, après avoir constaté d'un commun accord avec la RATP que ces immeubles ou dépendances ne sont plus utiles aux exploitations confiées à cette dernière.

Il autorise les transferts de gestion concernant ces biens et peut les grever de droits réels, dans les mêmes conditions.

La RATP prépare les formalités afférentes aux opérations mentionnées aux alinéas précédents et contresigne les actes correspondants en qualité de personne intervenante.

II. - La RATP peut être autorisée par le Syndicat des transports d'Ile-de-France à remplacer un immeuble ou dépendance d'immeuble dont le syndicat est propriétaire par d'autres installations répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique.

L'autorisation accordée par le syndicat vaut accomplissement des formalités de déclassement des dépendances du domaine public et mandat à la RATP pour réaliser, au nom et pour le compte du syndicat, les opérations ainsi autorisées.

Un compte spécial ouvert dans les écritures de la RATP retrace les produits et les charges afférents aux opérations mentionnées aux I et II du présent article.

– **Article 4**

A modifié les dispositions suivantes :

Abroge Décret n°59-157 du 7 janvier 1959 - art. 3 (Ab)

– **Article 5**

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie et le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

• *LOI n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales (1)*

– **Article 38**

L'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France est ainsi rédigé :

« Art. 1er. - I. - Il est constitué entre la région d'Ile-de-France, la ville de Paris, les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne un établissement public chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile-de-France.

« Cet établissement public, dénommé Syndicat des transports d'Ile-de-France, est substitué au syndicat, de même dénomination, existant à la date prévue à l'article 42 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, dans l'ensemble de ses biens, droits et obligations à l'égard des tiers ainsi que dans toutes les délibérations, les contrats de travail et tous les actes de ce dernier.

« **L'ensemble des transferts prévus ci-dessus est réalisé à titre gratuit et ne donne lieu à aucun versement, salaire ou honoraires, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.**

« II. - Ce syndicat fixe, conformément aux règles de coordination des transports, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement. Il est responsable de la politique tarifaire. Il favorise le transport des personnes à mobilité réduite. En outre, il peut organiser des services de transport à la demande.

« Le syndicat est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires et consulte à leur sujet, au moins une fois par an, le conseil interacadémique d'Ile-de-France.

« Sous réserve des pouvoirs généraux dévolus à l'Etat pour assurer la police de la navigation, le syndicat est compétent en matière d'organisation du transport public fluvial régulier de personnes.

« Par dérogation aux règles de coordination mentionnées au premier alinéa du présent II, l'exécution des services de transports scolaires, des services à la demande et des services de transport des personnes à mobilité réduite, ainsi que des transports publics fluviaux réguliers de personnes, est assurée soit en régie par une personne publique, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente.

« Sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, le syndicat peut déléguer tout ou partie des attributions précitées, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements. Une convention prévoit les conditions de participation des parties au financement de ces services et les aménagements tarifaires applicables.

« Le syndicat peut assurer la réalisation d'infrastructures ou d'équipements destinés au transport de voyageurs, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France.

« III. - 1. Les charges résultant pour les collectivités publiques de l'exploitation des services de transports sont réparties entre ses membres dans des conditions fixées par les statuts du syndicat.

« Cette répartition peut être modifiée dans les conditions fixées au IV.

« Ces contributions ont le caractère de dépenses obligatoires.

« 2. Les frais de transport individuel des élèves et des étudiants handicapés vers les établissements scolaires et les établissements universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap sont supportés par le syndicat.

« IV. - Le syndicat est administré par un conseil composé de représentants des collectivités territoriales qui en sont membres, d'un représentant de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France et d'un représentant des présidents des établissements publics de coopération intercommunale élu par le collège des présidents des établissements publics de coopération intercommunale de la région d'Ile-de-France au scrutin majoritaire à deux tours. La région d'Ile-de-France dispose de la majorité des sièges. Le syndicat est présidé par le président du conseil régional d'Ile-de-France ou par un élu du conseil régional qu'il désigne parmi les membres du conseil d'administration de ce syndicat.

« Une majorité qualifiée des deux tiers des membres présents ou représentés est requise pour :

« - les délégations d'attributions relevant du syndicat ;

« - les modifications de répartition des contributions des membres du syndicat.

« Le représentant de l'Etat dans la région d'Ile-de-France est entendu à sa demande par le conseil d'administration du syndicat.

« V. - Le contrôle de légalité et le contrôle budgétaire des actes du syndicat sont exercés par le représentant de l'Etat dans la région d'Ile-de-France.

« Le syndicat est soumis à la première partie du livre II du code des juridictions financières.

« VI. - Le comptable du syndicat est un comptable public nommé par le ministre chargé du budget.

« VII. - Les statuts sont fixés et modifiés par décret en Conseil d'Etat après avis de la région et des départements d'Ile-de-France. Cet avis est réputé donné à défaut de délibération du conseil général ou du conseil régional dans les deux mois de sa saisine. »

• Décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France

– **Article 1**

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France est un établissement public à caractère administratif. Il est administré par un conseil de 29 membres, comprenant :

- 15 représentants élus parmi ses membres par le conseil régional d'Ile-de-France ;
- 5 représentants élus parmi ses membres par le conseil de Paris ;
- 7 représentants, à raison de 1 par département, élus parmi leurs membres respectivement par les conseils généraux des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne ;
- 1 représentant de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France, désigné par la chambre ;
- 1 représentant des présidents d'établissements publics de coopération intercommunale d'Ile-de-France élu en son sein par le collège des présidents d'établissements publics de coopération intercommunale d'Ile-de-France selon les modalités fixées à l'article 2 du présent décret.

Le comité des partenaires du transport public prévu à l'article 2-1 de l'ordonnance du 7 janvier 1959 susvisée désigne un de ses membres pour participer à titre consultatif au conseil du syndicat.

(...)

– **Article 10**

Le syndicat exerce les missions qui lui sont confiées par les dispositions de l'article 1er de l'ordonnance du 7 janvier 1959 susvisée selon les modalités précisées aux articles 11 à 16 du présent titre.

– **Article 11**

I. - Le syndicat élabore un plan régional de transport qui comprend les services réguliers définis au 1° de l'article 1er du décret du 7 janvier 1959 susvisé.

Le syndicat inscrit chacun de ces services au plan régional de transport, en précisant sa consistance et son titulaire. Les décisions de modification d'inscription au plan ou de suppression des services inscrits au plan suivent le même régime.

Le syndicat veille à la coordination de l'ensemble des services inscrits au plan régional de transport et à leur cohérence.

II. - En Ile-de-France, les attributions des comités techniques départementaux en matière de services réguliers de transports publics de voyageurs prévues par le décret du 14 novembre 1949 susvisé sont exercées par une commission technique constituée dans les conditions prévues à l'article 5. En outre, participent à cette commission, avec voix consultative, des représentants de la Société nationale des chemins de fer français, de la Régie autonome des transports parisiens et de l'organisation professionnelle la plus représentative des transporteurs routiers de voyageurs d'Ile-de-France. Sous réserve des exceptions prévues au quatrième alinéa du II de l'article 1er de l'ordonnance du 7 janvier 1959 susvisée, la commission technique prépare, pour les services réguliers de voyageurs, le plan régional de transport qui est approuvé par le conseil du syndicat.

Dans la même matière, les pouvoirs attribués à une autorité administrative de l'Etat par le décret mentionné à l'alinéa précédent sont transférés au conseil du syndicat.

III. - Lorsqu'un service régulier de transport routier se trouve situé pour la plus grande partie de son parcours en Ile-de-France et que les autorités organisatrices intéressées par la partie du service extérieure à la région déclarent s'en remettre à la décision du syndicat, ce dernier statue pour l'ensemble du service en conformité avec les dispositions du présent décret.

La création ou la modification de dessertes locales, à l'intérieur de la région d'Ile-de-France, de services de transports routiers réguliers ou à la demande, par des autorités organisatrices situées hors de cette région, est soumise à l'accord du syndicat.

– **Article 12**

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France conclut avec les transporteurs des conventions conformément aux dispositions des articles 5, 6, 6 bis, 6 quater et 8 du décret du 7 janvier 1959 susvisé. Ces conventions peuvent prévoir l'octroi, sur les fonds du syndicat, pour certaines relations nommément désignées et pour une durée limitée, de financements aux entreprises exploitantes.

– **Article 13**

Le syndicat participe à la mise en oeuvre des politiques d'aide à l'usage des transports collectifs. A cette fin, il peut coordonner l'intervention des collectivités publiques, mettre en place pour leur compte des aides spécifiques au bénéfice de certaines catégories d'usagers et participer directement au financement de ces mesures.

– **Article 14**

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France veille à la cohérence des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France et assure leur coordination. A cet effet, il suit la mise en oeuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

– **Article 15**

I. - Parmi les projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, le syndicat détermine les projets qu'il soumet à son approbation et qui font l'objet d'un schéma de principe et d'un avant-projet tels que définis ci-dessous.

Lorsque ces projets donnent lieu à la concertation préalable prévue par l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, à la saisine de la Commission nationale du débat public prévue par l'article L. 121-2 du code de l'environnement ou à l'ouverture de l'enquête publique préalable à la réalisation de projets d'aménagements, d'ouvrages ou de travaux, les dossiers relatifs à ces procédures sont soumis à l'approbation du syndicat avant le lancement de la concertation ou de l'enquête ou la saisine de la Commission nationale du débat public.

Le schéma de principe expose les objectifs généraux de l'opération et décrit de façon sommaire le projet proposé, avec les variantes envisagées. Il présente le service attendu et ses principes d'exploitation avec une estimation des coûts d'investissement et de fonctionnement et une première évaluation économique, sociale et environnementale.

L'avant-projet présente une description plus détaillée des caractéristiques du projet et en fixe le coût, à partir duquel est élaborée une convention qui établit les obligations des parties qui contribuent au financement du projet. L'avant-projet et la convention de financement sont approuvés par le syndicat avant tout commencement d'exécution des travaux.

Le syndicat détermine le contenu type des dossiers soumis à son approbation.

Le syndicat élabore lui-même ou fait élaborer les schémas de principe. L'avant-projet est élaboré par le maître d'ouvrage.

II. - Le syndicat peut assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, sans préjudice des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France.

Le syndicat peut être bénéficiaire des emplacements réservés figurant dans un plan local d'urbanisme et mentionnés au 8° de l'article L. 123-1 du code de l'urbanisme.

Pour l'exercice de ses missions, le syndicat peut bénéficier de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

III. - Le syndicat peut participer, par voie de subvention, à la réalisation des projets d'infrastructures nouvelles de transport public de voyageurs, d'extension et d'aménagement de lignes existantes ainsi que, d'une façon générale, à la réalisation des investissements contribuant à l'amélioration des transports publics de voyageurs.

IV. - Le syndicat peut créer et exploiter soit directement, soit en passant des conventions, des parcs de stationnement d'intérêt régional qui sont situés à l'extérieur de Paris, à proximité immédiate d'une station de transport de voyageurs.

- **Article 16**

I. - Les autorités organisatrices de proximité sont constituées de collectivités territoriales ou de leurs groupements auxquels le syndicat a délégué tout ou partie de ses attributions sur un territoire ou pour des services définis d'un commun accord entre les parties, dans les conditions prévues au deuxième alinéa du IV de l'article 1er de l'ordonnance du 7 janvier 1959 susvisée.

Le conseil du syndicat arrête les modalités et l'étendue de la délégation à une autorité organisatrice de proximité de tout ou partie de ses attributions dans le cadre de la convention prévue au cinquième alinéa du II de l'article 1er de l'ordonnance du 7 janvier 1959 susvisée.

II. - Les services réguliers organisés par les autorités organisatrices ne peuvent être exploités s'ils ne sont pas inscrits au plan régional de transport, sous réserve des exceptions prévues au quatrième alinéa du II de l'article 1er de l'ordonnance du 7 janvier 1959 susvisée.

Par dérogation à l'article 11 ci-dessus, quand elle est déléguée par le syndicat, l'inscription au plan régional de transport est réalisée par l'autorité organisatrice de proximité après une procédure de coordination qu'elle conduit auprès des collectivités territoriales et entreprises de transport concernées. L'autorité organisatrice de proximité informe le syndicat de l'engagement de cette procédure. L'inscription prend effet si le syndicat n'a pas fait opposition dans un délai de trois mois à compter de la notification de la décision de l'autorité organisatrice de proximité.

En cas de désaccord entre autorités organisatrices de proximité portant sur l'inscription, la modification ou la suppression d'un service les concernant au plan régional de transport, la décision correspondante relève de la seule compétence du syndicat.

III. - Des conventions pluriannuelles passées entre l'autorité organisatrice de proximité et les transporteurs inscrits au plan régional de transport fixent la consistance et la qualité du service rendu ainsi que les conditions d'exploitation de leurs lignes ou de leur réseau. Elles fixent en outre les contributions apportées aux transporteurs compte tenu des engagements tarifaires qui leur sont applicables et des objectifs de qualité de service assignés.

IV. - Les collectivités locales ou leurs groupements qui, à la date de publication du présent décret, participent au financement d'un service de transports publics de voyageurs, peuvent être constitués en autorités organisatrices de proximité par une délégation de compétence du syndicat, au plus tard à l'échéance de la convention qui les lie à l'entreprise de transports ou au groupement de transporteurs concerné.