

AV 1

Article ~~7 bis~~ (nouveau) H34

L'avant-dernier alinéa de l'article L. 213-11 du code de l'éducation est complété par une phrase ainsi rédigée :

« En ce qui concerne les modalités financières du transfert, l'arbitrage du représentant de l'Etat dans le département prend en compte le montant des dépenses effectuées par le département au titre des compétences transférées à l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains au cours de l'année scolaire précédant le transfert. »

OMP

Article ~~27 ter~~ H35

H précisée

L'article 27 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 ~~l'orientation des transports intérieurs~~ est complété par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Sous réserve des dispositions du quatrième alinéa de l'article L. 213-11 du code de l'éducation et du dernier alinéa de l'article 74 de la loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, en cas de création ou de modification d'un périmètre de transports urbains incluant des services réguliers ou à la demande de transports routiers non urbains de personnes, l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains est substituée à l'autorité organisatrice de transports non urbains antérieurement compétente dans l'ensemble de ses droits et obligations résultant des conventions passées avec l'entreprise pour les services de transports effectués intégralement dans le périmètre de transports urbains dans un délai de six mois à compter de la création ou de la modification du périmètre de transports urbains.

« Les contrats sont exécutés dans les conditions antérieures jusqu'à leur échéance, sauf accord contraire des parties. La substitution n'entraîne aucun droit à résiliation ou à indemnisation pour le cocontractant.

« Le cocontractant ainsi que l'autorité organisatrice antérieurement compétente sont informés de cette substitution par l'autorité responsable de l'organisation des transports urbains concernée.

« Dans l'hypothèse où une décision de l'autorité organisatrice des transports urbains a pour objet ou pour effet de supprimer une desserte locale ou d'en modifier les conditions d'exploitation, ladite autorité devra définir conjointement avec l'exploitant et l'autorité compétente pour les transports non urbains de personnes les conditions de mise en œuvre de cette décision. »

S4

Article ~~28~~ H36

I. - Les biens de l'Etat dont l'exploitation est concédée aux sociétés d'aménagement régional mentionnées à l'article L. 112-8 du code rural sont transférés dans le patrimoine de la région sur le territoire de laquelle ils sont situés, à la demande de son assemblée délibérante.

La région est substituée à l'Etat, dans l'ensemble des droits et obligations attachés à ces biens, afin d'en assurer l'aménagement, l'entretien, la gestion et, le cas échéant, l'extension.

Les concessions en cours à la date du transfert se poursuivent dans leurs conditions antérieures jusqu'à leur échéance, sauf accord contraire entre la région et son concessionnaire.

Les transferts sont réalisés à titre gratuit et ne donnent lieu au paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, salaire ou honoraire.

Une convention conclue entre l'Etat et la région ou, à défaut, un arrêté du ministre chargé de l'agriculture fixe les modalités du transfert.

Pour l'application du présent I, lorsque la région sollicite le transfert, le représentant de l'Etat dans la région lui communique toutes les informations permettant le transfert en connaissance de cause des biens concernés.

II. - Au premier alinéa de l'article L. 112-8 du ~~même code~~, les mots : « consentie par décret en Conseil des ministres » sont remplacés par les mots : « consentie par décret en Conseil d'Etat ou, lorsque la région bénéficie du transfert de compétence prévu à l'article ~~27~~ de la loi n° du relative aux ~~responsabilités~~ locales, par délibération du conseil régional ».

H36

H code rural

libertés et

III. - L'article L. 112-9-1 du même code devient l'article L. 112-9.

57

CHAPITRE III

Les transports dans la région d'Ile-de-France

Article ~~29-A~~ H 37

L'article L. 4413-3 du code général des collectivités territoriales est ainsi rédigé :

LA

« Art. L. 4413-3. – La région d'Ile-de-France définit la politique régionale des déplacements, dans le respect des orientations du schéma directeur de la région d'Ile-de-France prévu par l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme et du plan de déplacement/urbain/prévu à l'article 28-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

« La région d'Ile-de-France arrête à cet effet, en association avec l'Etat et le Syndicat des transports d'Ile-de-France, le schéma régional des infrastructures et des transports prévu à l'article 14-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée.

« La région peut en outre participer au financement d'aménagements de sécurité sur les autoroutes non concédées et les routes d'Ile-de-France. »

Article ~~29~~ H 38

L'article 1<sup>er</sup> 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. 1<sup>er</sup>. – 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 la Seine-et-Marne un établissement public chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile-de-France.

S2

« 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 ~~33~~ de la loi n° du 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.

H 42

19

« 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.

19

« 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.

52

« 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.

57

« 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. »

58

Article ~~70~~ H 39

I. - L'article 1-1 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée est ainsi rédigé :

« Art. 1-1. - 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 ;

51

« 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 ~~code général des collectivités territoriales~~;  *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 œuvre 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. »

II. - Après l'article 1-2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée, il est inséré un article 1-3 ainsi rédigé :

libérés et

« Art. 1-3. - Les charges nouvelles résultant de l'application de l'article 1<sup>er</sup> dans sa rédaction issue de la loi n° du relative aux ~~responsabilités~~ 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. »

S1

III. - Après le huitième alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« - dans des conditions fixées par décret, un concours financier de l'Etat en raison des charges de retraite supportées par la régie. »

IV. - Le premier alinéa de l'article L. 2531-4 du code général des collectivités territoriales est ainsi rédigé :

« Le taux de versement exprimé en pourcentage des salaires définis à l'article L. 2531-3 est fixé par le Syndicat des transports d'Ile-de-France dans les limites : ».

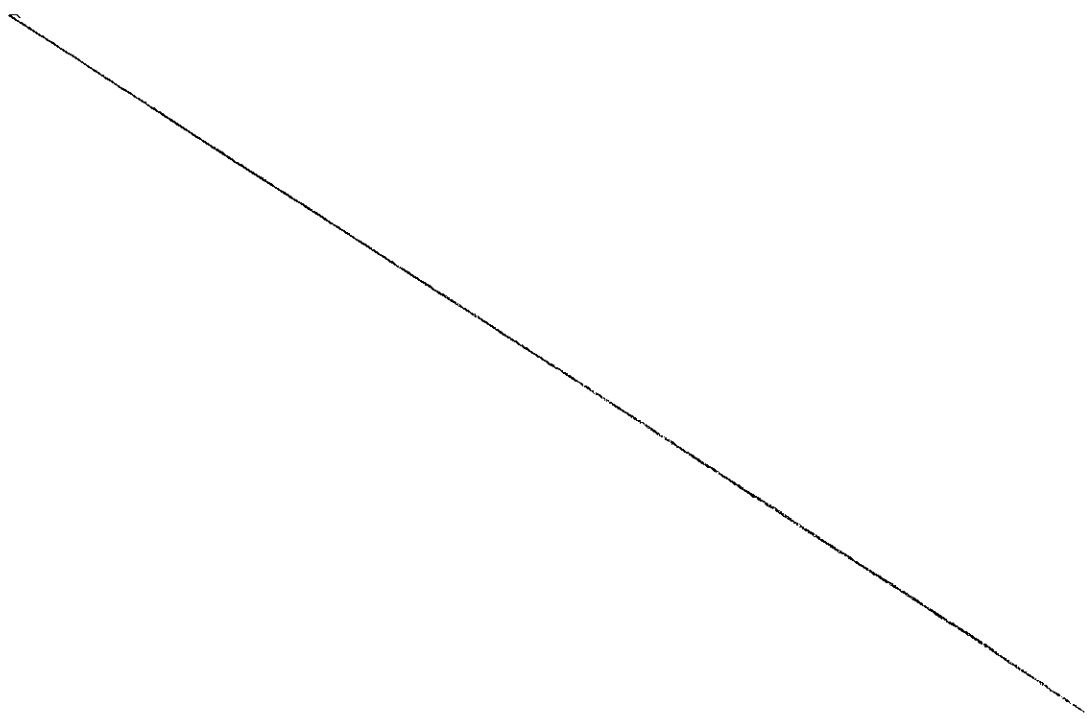
V. - L'article L. 2531-5 du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« - des opérations visant à favoriser l'usage combiné des transports en commun et de la bicyclette. »

AN1

~~VI. Supprimé.....~~

HY





51

Article ~~44~~ H 40

I. - L'article 28-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi rédigé :

« Art. 28-3. - Dans la région d'Ile-de-France, le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative du Syndicat des transports d'Ile-de-France, pour le compte des collectivités qui le constituent. Les services de l'Etat sont associés à son élaboration. Ses prescriptions doivent être compatibles avec les orientations du schéma directeur de la région d'Ile-de-France prévu par l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme. Les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur ainsi que les plans locaux d'urbanisme doivent être compatibles avec le plan.

« Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.

« Le projet de plan est arrêté par délibération du conseil régional d'Ile-de-France sur proposition du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Dans un délai de trois mois, le conseil régional recueille l'avis des conseils municipaux et généraux, ainsi que des organes délibérants des groupements de collectivités territoriales ayant compétence en matière de déplacements. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de six mois après transmission du projet est réputé émis. Le projet est ensuite soumis à enquête publique par le conseil régional dans les conditions prévues par les articles L. 123-1 et suivants du code de l'environnement. Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est approuvé par le conseil régional qui recueille préalablement l'avis du représentant de l'Etat dans la région d'Ile-de-France et du préfet de police, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. Le plan est approuvé par décret en Conseil d'Etat lorsque l'Etat et le conseil régional d'Ile-de-France ne sont pas parvenus à un accord sur le projet de plan dans un délai de six mois à l'issue de l'enquête publique ou lorsque sa mise en œuvre serait de nature à compromettre gravement la réalisation ou l'exploitation d'une infrastructure de transport d'intérêt national ou la réalisation d'une opération d'intérêt national mentionnée à l'article L. 121-2 du code de l'urbanisme. Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan.

S1

« Au terme d'une période de cinq ans à compter de son approbation, le plan fait l'objet d'une évaluation et, le cas échéant, d'une révision.

« Pour assurer le respect des dispositions des articles 28, 28-1 et 28-1-2 de la présente loi ou la compatibilité du plan avec les orientations du schéma directeur de la région d'Ile-de-France mentionnées au premier alinéa, la procédure de révision peut, six mois après que le représentant de l'Etat a mis en demeure le syndicat de procéder à la révision du plan, être ouverte par un décret en Conseil d'Etat qui détermine l'objet de la révision. »

AW

HY

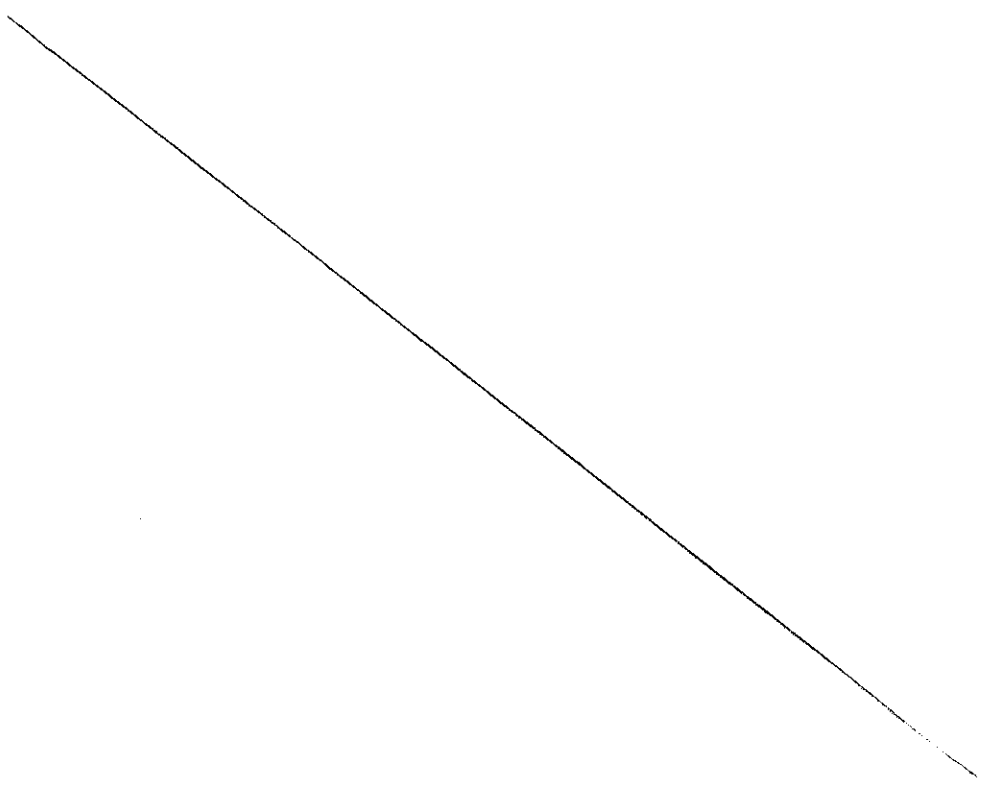
II. - L'article 28-4 de la même loi est ainsi modifié :

~~1° Supprimé~~

1° Dans la dernière phrase du quatrième alinéa, après les mots : « Les plans d'occupation des sols », sont insérés les mots : « ou les plans locaux d'urbanisme » ;

2° Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Un plan local de déplacements couvrant l'ensemble de son territoire peut être également élaboré à l'initiative de la ville de Paris dans les mêmes conditions de forme et de procédure. Il est approuvé par le Conseil de Paris après enquête publique. »



51

51

Article ~~21~~ H 41

I. - Le code de l'éducation est ainsi modifié :

1° L'article L. 213-13 est ainsi rédigé :

« Art. L. 213-13. - Les articles L. 213-11 et L. 213-12 ne s'appliquent pas dans la région d'Ile-de-France conformément aux dispositions de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France. » ;

2° L'article L. 213-14 est ainsi rédigé :

« Art. L. 213-14. - Dans la région d'Ile-de-France, les frais de transport individuel des élèves handicapés vers les établissements scolaires rendus nécessaires du fait de leur handicap sont supportés par le Syndicat des transports d'Ile-de-France. » ;

3° Après l'article L. 821-4, il est inséré un article L. 821-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 821-5. - Dans la région d'Ile-de-France, les frais de transport individuel des étudiants handicapés vers les établissements universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap sont supportés par le Syndicat des transports d'Ile-de-France. »

II. - Pendant un délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur des articles ~~29 et 30~~, l'organisation des services de transports scolaires pourra continuer à être assurée par les personnes morales de droit public ou de droit privé qui exercent cette responsabilité à la date de publication de la présente loi.

H 38 et 39

Si aucune convention confiant l'organisation des transports scolaires aux collectivités territoriales ou à leurs groupements n'est intervenue conformément au cinquième alinéa du II de l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 ~~précitée~~ au terme de ce délai de trois ans, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement de ces transports sera exercée de plein droit par le syndicat. Le syndicat est, le cas échéant, subrogé dans les droits et obligations de l'organisateur pour l'exécution des contrats en cours.

H relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France

Pendant ce délai de trois ans et en l'absence de convention, le syndicat est tenu de reverser aux personnes morales mentionnées ci-dessus pour les prestations qu'elles continuent à assurer, des ressources d'un montant au moins égal au montant des ressources versées par l'Etat l'année précédant la transformation du syndicat au titre des responsabilités exercées par ces personnes morales en matière de transports scolaires.

CMP

Article ~~31~~ H 42

~~(pour coordination)~~

H S

H 38 à 41

Les dispositions des articles ~~29, 30, 31 et 32~~ entrent en vigueur au plus tard six mois après la publication du décret en Conseil d'Etat prévu au VII de l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée et au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2005.

Pour l'application du présent chapitre, le représentant de l'Etat dans la région communique aux collectivités territoriales membres du Syndicat des transports d'Ile-de-France toutes les informations dont il dispose sur le syndicat existant à la date prévue au présent article.

S1

Article ~~34~~ H 43

Des décrets en Conseil d'Etat précisent, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent chapitre.

#### CHAPITRE IV

#### Les fonds structurels européens

CMP

Article ~~35~~ H 44

I. - A titre expérimental, et dans le cadre d'une convention, l'Etat peut confier aux régions ou à la collectivité territoriale de Corse si elles en font la demande ou, si celles-ci ne souhaitent pas participer à une expérimentation, aux autres collectivités territoriales, à leurs groupements ou à un groupement d'intérêt public, la fonction d'autorité de gestion et celle d'autorité de paiement de programmes relevant, pour la période 2000-2006, de la politique de cohésion économique et sociale de la Communauté européenne. L'Etat peut aussi confier cette mission aux conseils généraux lorsque les actions relèvent du Fonds social européen.

La convention précise le programme ainsi que les conditions dans lesquelles l'autorité retenue satisfait aux obligations de l'Etat résultant des règlements communautaires. A ce titre, pour l'ensemble des actions entrant dans le champ de l'expérimentation, et quel que soit le mode d'exercice qu'elle a choisi pour la conduire, la personne publique chargée de l'expérimentation supporte la charge des corrections et sanctions financières décidées à la suite des contrôles nationaux et communautaires ou par des arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes, sans préjudice des mesures qu'elle peut mettre en œuvre à l'encontre des personnes dont les actes sont à l'origine de la procédure considérée. Cette charge est une dépense obligatoire au sens de l'article L. 1612-15 du code général des collectivités territoriales.

H Ier

L'autorité publique expérimentatrice peut, dans ce cadre, confier par convention les fonctions d'autorité de paiement, à l'exception de la certification des dépenses, à un groupement d'intérêt public, tel que défini par le chapitre ~~premier~~ du titre IV du livre III du code de la recherche, au Centre national pour l'aménagement des structures des exploitations agricoles, à une institution financière spécialisée, telle que définie à l'article L. 516-1 du code monétaire et financier, ou à des institutions ou services autorisés à effectuer des opérations de banque, tels que définis à l'article L. 518-1 du même code.

La personne publique chargée de l'expérimentation adresse au représentant de l'Etat dans la région le bilan de l'expérimentation qui lui a été confiée, établi au 31 décembre 2005. Le Gouvernement adresse, au cours du premier semestre 2006, un rapport au Parlement portant sur l'ensemble des expérimentations mises en œuvre au titre du présent article, afin de lui préciser les conditions législatives dans lesquelles la décentralisation de la gestion des fonds structurels européens sera pérennisée dans le cadre des prochaines perspectives financières de l'Union européenne.

Les conventions conclues en vertu du présent article sont caduques au plus tard le 31 décembre 2008.

(S1)

II ~~nouveaux~~. - Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée, sont validés les actes par lesquels l'Etat a confié la fonction d'autorité de gestion et celle d'autorité de paiement de programmes relevant de la politique de cohésion économique et sociale de la Communauté européenne, ainsi que l'ensemble des actes pris sur leur fondement, en tant que leur légalité serait contestée par le moyen tiré de la compétence reconnue au représentant de l'Etat dans la région par l'article 21-1 de la loi n° 72-619 du 5 juillet 1972 portant création et organisation des régions, pour mettre en œuvre les politiques nationale et communautaire concernant le développement économique et social et l'aménagement du territoire.

HJ

III ~~nouveaux~~. - Les dispositions du présent article entrent en vigueur à compter de la publication de la présente loi.

HJ