

Décision n° 2012 - 277 QPC

*Rémunération du transfert de matériels roulants de la
Société du Grand Paris au Syndicat des transports d'Île-de-
France*

**Article 20 II de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative
au Grand Paris**

Dossier documentaire

Source : services du Conseil constitutionnel © 2012

Sommaire

I. Dispositions législatives.....	4
II. Constitutionnalité de la disposition contestée	16

Table des matières

I. Dispositions législatives.....	4
A. Dispositions contestées	4
Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.....	4
- Article 20	4
B. Autres dispositions	5
1. Ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France.....	5
- Article 1	5
2. Décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France	7
- Article 15	7
3. Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris	8
- Article 1 ^{er}	8
- Article 2	8
- Article 7	9
- Article 18	10
- Article 19	11
4. Décret n° 2012-365 du 14 mars 2012 pris pour l'application des articles 19 et 20 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris	11
- Article 1	11
- Article 2	11
- Article 3	12
- Article 4	12
- Article 5	13
- Article 6	13
- Article 7	13
- Article 8	13
- Article 9	14
- Article 10	14
- Article 11	14
- Article 12	14
- Article 13	14
- Article 14	14
- Article 15	15
II. Constitutionnalité de la disposition contestée	16
A. Normes de référence.....	16
1. Constitution du 4 octobre 1958	16
- Article 34	16
- Article 72	16
B. Jurisprudence du Conseil constitutionnel.....	17
1. Sur l'incompétence négative du législateur	17
- Décision n° 2010-5 QPC du 18 juin 2010, <i>SNC Kimberly Clark [Incompétence négative en matière fiscale]</i>	17
- Décision n° 2012-254 QPC du 18 juin 2012, <i>Fédération de l'énergie et des mines - Force ouvrière FNEM DO [Régimes spéciaux de sécurité sociale]</i>	17

2. Sur l'objectif de valeur constitutionnelle d'intelligibilité et d'accessibilité de la loi **17**

- Décision n° 2010-4/17 QPC du 22 juillet 2010, *M. Alain C. et autre [Indemnité temporaire de retraite outre-mer]*.....17
- Décision n° 2012-230 QPC du 6 avril 2012, *M. Pierre G. [Inéligibilités au mandat de conseiller général]*18

3. Sur la libre administration des collectivités territoriales 18

- Décision n° 83-168 DC du 20 janvier 1984, *Loi portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale*18
- Décision n° 2009-594 DC du 3 décembre 2009, *Loi relative à l'organisation et à la régularisation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports*19
- Décision n° 2010-12 QPC du 2 juillet 2010, *Commune de Dunkerque [Fusion de communes]*20
- Décision n° 2010-107 QPC du 17 mars 2011, *Syndicat mixte chargé de la gestion du contrat urbain de cohésion sociale de l'agglomération de Papeete [Contrôle de légalité des actes des communes en Polynésie française]*.....20
- Décision n° 2011-146 QPC du 8 juillet 2011, *Département des Landes [Aides publiques en matière d'eau potable ou d'assainissement]*20

I. Dispositions législatives

A. Dispositions contestées

Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

- Article 20

••••• éjudice des dispositions de l'article 19, les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique dans les conditions prévues à l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée. L'établissement public « Société du Grand Paris » est propriétaire de ces lignes, ouvrages et installations, ainsi que des gares, y compris d'interconnexion, qu'elle réalise, jusqu'à sa dissolution.

Après leur réception par le maître d'ouvrage, les matériels mentionnés à l'article 7 de la présente loi sont transférés en pleine propriété au Syndicat des transports d'Ile-de-France qui les met à la disposition des exploitants mentionnés au II de l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée.

Les personnes désignées gestionnaires des lignes, ouvrages et installations dans le cadre du présent article sont subrogées aux droits et obligations de l'établissement public « Société du Grand Paris » dans la mesure nécessaire à l'exercice de leur compétence de gestionnaire d'infrastructure. Une convention entre les parties établit les droits et obligations concernés.

••• • • écret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du I du présent article, notamment les conditions de rémunération de l'établissement public « Société du Grand Paris » pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages, installations ainsi que de ses matériels.

••• • • ème alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée est ainsi modifié :

1° A la septième phrase, après le mot : « conditions », est inséré le mot : « objectives, » ;

2° Avant la dernière phrase, sont insérées cinq phrases ainsi rédigées :

« L'activité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France est comptablement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs. Il est tenu, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat à compter du 1er janvier 2012. Ces documents sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre. »

B. Autres dispositions

1. Ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France

Rédaction issue de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010

- Article 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 de la contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts ou d'honoraires, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.

II.-Ce syndicat organise les services de transports publics réguliers de personnes. A 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'Etat. 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° 2009-1503 du 8 décembre 2009 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.

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 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'Ile-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 1er 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'Ile-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.

Ordonnance n° 2010-1307 du 18 octobre 2010 art 9 : A l'article 1er, abrogé par l'article 7 de l'ordonnance à l'exception de ses deuxième et troisième alinéas, le dernier alinéa du II, le III, le nombre des représentants du conseil et les mots : "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" au IV et la dernière phrase du VII, sont maintenus en vigueur jusqu'à la publication des dispositions réglementaires du code des transports.

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

- Article 15

Version en vigueur

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.

3. Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

- Article 1^{er}

Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet. Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.

Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.

Le projet du Grand Paris favorise également la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen de pôles de compétitivité et du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay dont l'espace agricole est préservé.

Ce projet intègre un objectif de croissance économique afin de soutenir la concurrence des autres métropoles mondiales.

Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Ile-de-France. Il s'inscrit dans le maillage du réseau ferroviaire, fluvial et routier national afin de réduire les déséquilibres territoriaux. Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables avec chacune des régions de la France continentale et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Ile-de-France.

Titre 1^{er} : Elaboration et outils de mise en œuvre du réseau de transport public du Grand Paris

- Article 2

Rédaction issue de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010

Le Gouvernement remet au Parlement, au plus tard le 31 décembre 2013, un rapport évaluant l'état d'application de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Il fait notamment mention des capitaux nécessaires à la finalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

• • • • • éma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, respectueux des enjeux liés au développement durable, en décrit les principales caractéristiques et mentionne :

• • • • • évisions en matière de niveau de service, d'accessibilité, de mode d'exploitation, de tracé et de position des gares ;

• • • • • és de connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse qui comprend notamment la ligne reliant Paris aux régions Haute-Normandie et Basse-Normandie ;

• • • • • és de connexion aux autres réseaux de transport public urbain en Ile-de-France à la date d'élaboration du schéma d'ensemble ;

• • • • • és de raccordement par ligne à grande vitesse de la liaison par train à grande vitesse
• • • • • -de-

• • • • • éjudice des compétences du Syndicat des transports d'Ile-de-France, l'établissement public Société du Grand Paris veille également au maillage cohérent du territoire par une offre de transport de surface permettant la desserte des gares du réseau de transport public du Grand Paris.

• • • •établissement public Société du Grand Paris assiste le représentant de l'Etat dans la région pour la préparation et la mise en cohérence des contrats de développement territorial prévus par l'article 21.

tel que tout retard serait préjudiciable à l'intérêt du projet du Grand Paris, quelles que soient les causes de ce retard, ou s'il s'agit de faire face à une situation imprévisible.

Pour chaque opération, une convention conclue entre l'établissement public « Société du Grand Paris » et le maître d'ouvrage délégué a pour objet de préciser les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont l'établissement public assure le suivi et le contrôle d'ensemble.

- **Article 19**

Lorsque, pour la réalisation des infrastructures et, le cas échéant, l'acquisition des matériels mentionnés à l'article 7, l'établissement public « Société du Grand Paris » recourt à un contrat de partenariat conclu en application de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat, le contrat peut également porter sur l'entretien et le renouvellement des lignes, ouvrages, installations et matériels concernés, à l'exclusion de la gestion du trafic et des circulations qui sont régis par le troisième alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France. Le contrat comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, notamment la manière dont est garantie la cohérence des missions mentionnées au premier alinéa avec celles qui incombent à la Régie autonome des transports parisiens, à la Société nationale des chemins de fer français et à Réseau ferré de France, et les modalités de rémunération du cocontractant ou de perception par ce dernier des redevances liées à l'utilisation des infrastructures nouvelles.

4. Décret n° 2012-365 du 14 mars 2012 pris pour l'application des articles 19 et 20 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Titre Ier : dispositions relatives à certains contrats de partenariat conclus par la Société du Grand Paris

- **Article 1**

Le présent titre s'applique aux contrats de partenariat conclus en application de l'article 19 de la loi du 3 juin 2010 susvisée, lorsqu'ils portent en tout ou partie sur :

- 1° La réalisation de tout ou partie des infrastructures mentionnés à l'article 7 de la même loi, comportant au moins une ligne ou une partie de ligne ;
- 2° L'entretien et le renouvellement des lignes, ouvrages, installations concernés ;
- 3° L'acquisition des matériels roulants mentionnés au même article ;
- 4° L'entretien et le renouvellement de ces matériels roulants.

- **Article 2**

Lorsque la société du Grand Paris (SGP) envisage de recourir à un contrat de partenariat prévu à l'article 1er, elle en informe la Régie autonome des transports parisiens (RATP), au titre de ses missions relatives à la gestion du trafic et des circulations. Dans un délai de trois mois à compter de la réception de cette information, la RATP porte à la connaissance de la SGP les objectifs et principes relatifs à cette gestion, notamment en ce qui concerne les exigences de sécurité, d'interopérabilité ainsi que de continuité du service public, que le titulaire du contrat de partenariat, ci-après dénommé le titulaire, sera tenu de respecter.

Avant la mise en service de l'infrastructure, le titulaire conclut avec la RATP une convention qui précise les obligations du titulaire liées au respect des objectifs et principes de gestion du trafic et des circulations et les

modalités d'exercice des missions respectives de la RATP et du titulaire. La convention fixe notamment les modalités selon lesquelles :

1° La RATP et le titulaire échangent les informations nécessaires à la coordination et au bon accomplissement de leurs missions respectives, afin de garantir la disponibilité des infrastructures pour les utilisateurs et la sécurité des circulations ;

2° Le titulaire informe la RATP du programme et du calendrier des interventions qu'il prévoit d'effectuer sur les infrastructures et de la survenance des interventions d'urgence, ainsi que des conditions dans lesquelles la RATP assiste à ces interventions chaque fois qu'elle l'estime utile.

La convention prévoit que le titulaire établit un descriptif de l'infrastructure dont il est gestionnaire et le met à la disposition de la RATP. Ce descriptif, périodiquement mis à jour, porte sur les caractéristiques, les performances offertes et les niveaux d'équipement de sécurité de l'infrastructure nécessaires à l'exercice par la RATP de ses missions de gestion du trafic et des circulations.

Il est tenu compte par voie d'avenant à la convention des modifications apportées par la RATP aux objectifs et principes relatifs à la gestion du trafic et des circulations.

A défaut de conclusion de la convention et des avenants prévus au présent article, la RATP notifie au titulaire un document fixant ses obligations liées au respect des objectifs et principes de gestion du trafic et des circulations et définissant les modalités d'exercice de leurs missions respectives.

- **Article 3**

Lorsque la SGP envisage de recourir à un contrat de partenariat prévu à l'article 1er, elle en informe le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), au titre de ses missions d'organisation de l'exploitation du réseau du Grand Paris. Dans un délai de deux mois à compter de la réception de cette information, le STIF communique à la SGP les données prévisionnelles relatives aux caractéristiques de l'offre de service de transport et aux objectifs de qualité de service sur l'infrastructure qui fera l'objet du contrat.

La SGP transmet pour information au STIF le projet de dossier d'évaluation préalable prévu à l'article 2 de l'ordonnance du 17 juin 2004 susvisée.

Si la SGP décide de recourir à la procédure du dialogue compétitif prévue au I de l'article 7 de la même ordonnance, elle transmet pour information au STIF le projet de programme fonctionnel établi en application de cet article. Elle l'invite à présenter ses observations dans le délai qu'elle détermine, qui ne peut être inférieur à un mois, sur les éléments relatifs à l'exercice de ses missions du projet de dossier destiné à être remis aux candidats pour qu'ils présentent leur offre finale.

Si la SGP décide de recourir à la procédure d'appel d'offres prévue au II de l'article 7 de la même ordonnance, elle invite le STIF à présenter ses observations dans le délai qu'elle détermine, qui ne peut être inférieur à un mois, sur les éléments relatifs à l'exercice de ses missions, du projet de cahier des charges prévu à l'article 4 du décret du 2 mars 2009 susvisé.

Dans le cas où le contrat porte également sur l'acquisition des matériels roulants ainsi que sur leur entretien et leur renouvellement, l'assentiment du STIF doit avoir été recueilli préalablement à la signature du contrat de partenariat.

Le STIF respecte la confidentialité des informations qui lui sont transmises par la SGP en application du présent article.

Le STIF informe la SGP et, le cas échéant, le titulaire de toute évolution des caractéristiques de l'offre de service et des objectifs de qualité de service.

- **Article 4**

Le titulaire du contrat de partenariat exerce les missions de gestionnaire d'infrastructure définies à l'article L. 2142-3 du code des transports, à l'exclusion des missions relatives à la gestion du trafic et des circulations.

A ce titre, pour satisfaire aux exigences essentielles de sécurité, d'interopérabilité et à l'impératif de continuité du service public, le titulaire assure notamment la surveillance et l'entretien régulier de l'infrastructure, les réparations, dépannages et mesures nécessaires au fonctionnement de la ligne et à la sécurité de l'ensemble des plates-formes, ouvrages d'art, voies, quais, réseaux, installations et bâtiments techniques s'y rattachant.

Il fournit à l'exploitant désigné par le STIF en application de l'article L. 1241-2 du code des transports les prestations nécessaires à l'exercice de ses missions.

Il tient à jour un descriptif de l'infrastructure dont il est gestionnaire et le met à disposition du STIF. Ce descriptif précise les caractéristiques principales, les performances offertes et les niveaux d'équipement de sécurité de l'infrastructure.

- **Article 5**

Le contrat de partenariat mentionné à l'article 1er prévoit les modalités selon lesquelles sont distingués les différents éléments de la rémunération du titulaire déterminés conformément au d de l'article 11 de l'ordonnance du 17 juin 2004 susvisée et correspondant respectivement aux prestations suivantes :

- 1° L'étude, la conception et la construction des lignes, ouvrages et installations ;
- 2° L'entretien et le renouvellement de ces lignes, ouvrages et installations ;
- 3° Le cas échéant, l'acquisition des matériels roulants ;
- 4° Le cas échéant, l'entretien et le renouvellement de ces matériels.

- **Article 6**

Le contrat conclu avec la SGP emporte, au bénéfice du titulaire, autorisation d'occupation du domaine public de la SGP pour sa durée.

Le titulaire jouit, sauf stipulation contraire du contrat, de droits réels sur les ouvrages et équipements réalisés dans le cadre du contrat selon les modalités fixées par le code général de la propriété des personnes publiques.

Le contrat peut autoriser le titulaire à accorder des autorisations d'occupation ou d'utilisation du domaine public mentionné au premier alinéa.

- **Article 9**

Le contrat de partenariat impose au titulaire l'obligation de mettre tout ou partie de ses installations à la disposition de l'Etat lorsque la défense nationale, la sécurité, la salubrité ou l'ordre publics l'exigent. Les charges supportées par le titulaire en application du présent article font l'objet d'une juste compensation par l'Etat.

- **Article 10**

Le contrat de partenariat prévoit les mesures de nature à garantir que les biens remis à la SGP au terme du contrat sont en bon état d'entretien. Il prévoit notamment les conditions dans lesquelles sont arrêtés et réalisés le programme d'entretien et de renouvellement permettant d'assurer le bon état des biens ainsi que le programme des opérations préalables à leur remise à la SGP.

Une convention passée entre la SGP, le titulaire et la RATP fixe les modalités selon lesquelles la RATP est associée aux mesures prévues à l'alinéa précédent de sorte que le transfert de la gestion de l'infrastructure à la RATP soit effectué dans des conditions appropriées de bon fonctionnement et de sécurité de la ligne et de l'ensemble des plates-formes, ouvrages d'arts, voies, quais, réseaux, installations et bâtiments techniques s'y rattachant.

- **Article 11**

Le contrat de partenariat prévu à l'article 1er est approuvé par décret en Conseil d'Etat

Titre II : Dispositions relatives à l'acquisition par la SGP des matériels roulants et à leur transfert au STIF

- **Article 12**

Le présent titre n'est pas applicable dans le cas où il est recouru à un contrat de partenariat prévu à l'article 1er.

- **Article 13**

Une convention conclue entre le STIF et la SGP au plus tard dans un délai de six mois à compter de la publication du présent décret fixe les conditions dans lesquelles le STIF est associé à la procédure d'acquisition du matériel roulant. Elle garantit notamment que le STIF est associé à la définition technique et aux procédures de choix des matériels acquis par la SGP eu égard aux responsabilités qui incombent au STIF dans le cadre de ses missions d'organisation de l'exploitation du réseau du Grand Paris. Elle précise les conditions dans lesquelles le STIF donne son assentiment sur les commandes de matériel roulant, dans un délai qui ne peut excéder un mois. En cas de silence gardé par le STIF à l'expiration de ce délai, son assentiment est réputé acquis.

- **Article 14**

Le STIF rembourse à la SGP, en application des dispositions de l'article 20 de la loi du 3 juin 2010 susvisée, les dépenses que celle-ci justifie avoir engagées relatives à l'acquisition des matériels roulants. Ce remboursement comprend les frais de maîtrise d'ouvrage, les frais financiers exposés par la SGP et, le cas échéant, les frais de maîtrise d'œuvre.

Une convention entre la SGP et le STIF, conclue au plus tard dans un délai de six mois à compter de la publication du présent décret, fixe les modalités du remboursement prévu au I. La convention peut prévoir que le STIF procède au remboursement des sommes payées par la SGP dans un délai de deux mois suivant la réception des justificatifs de paiement. A défaut, le STIF rembourse l'ensemble des dépenses relatives à l'acquisition des matériels roulants dans un délai de six mois à compter de la réception des matériels.

A défaut de conclusion de cette convention dans les délais impartis, le STIF rembourse à la SGP, à la date de transfert de propriété du matériel roulant, l'intégralité des coûts d'acquisition de ce matériel supportés par la SGP, y compris les frais de maîtrise d'ouvrage, les frais de portage financiers et, le cas échéant, les frais de maîtrise d'œuvre.

- **Article 15**

Le ministre de la ville et le ministre auprès du ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

II. Constitutionnalité de la disposition contestée

A. Normes de référence

1. Constitution du 4 octobre 1958

- Article 34

(...)

La loi détermine les principes fondamentaux :

- de l'organisation générale de la défense nationale ;
- de la libre administration des collectivités territoriales, de leurs compétences et de leurs ressources ;

(...)

- Article 72

Les collectivités territoriales de la République sont les communes, les départements, les régions, les collectivités à statut particulier et les collectivités d'outre-mer régies par l'article 74. Toute autre collectivité territoriale est créée par la loi, le cas échéant en lieu et place d'une ou de plusieurs collectivités mentionnées au présent alinéa.

Les collectivités territoriales ont vocation à prendre les décisions pour l'ensemble des compétences qui peuvent le mieux être mises en œuvre à leur échelon.

Dans les conditions prévues par la loi, ces collectivités s'administrent librement par des conseils élus et disposent d'un pouvoir réglementaire pour l'exercice de leurs compétences.

Dans les conditions prévues par la loi organique, et sauf lorsque sont en cause les conditions essentielles d'exercice d'une liberté publique ou d'un droit constitutionnellement garanti, les collectivités territoriales ou leurs groupements peuvent, lorsque, selon le cas, la loi ou le règlement l'a prévu, déroger, à titre expérimental et pour un objet et une durée limités, aux dispositions législatives ou réglementaires qui régissent l'exercice de leurs compétences.

Aucune collectivité territoriale ne peut exercer une tutelle sur une autre. Cependant, lorsque l'exercice d'une compétence nécessite le concours de plusieurs collectivités territoriales, la loi peut autoriser l'une d'entre elles ou un de leurs groupements à organiser les modalités de leur action commune.

Dans les collectivités territoriales de la République, le représentant de l'État, représentant de chacun des membres du Gouvernement, a la charge

B. Jurisprudence du Conseil constitutionnel

1. Sur l'incompétence négative du législateur

- Décision n° 2010-5 QPC du 18 juin 2010, SNC Kimberly Clark [Incompétence négative en matière fiscale]

(...)

3. Considérant qu'aux termes du premier alinéa de l'article 61-1 de la Constitution : « Lorsque, à l'occasion d'une instance en cours devant une juridiction, il est soutenu qu'une disposition législative porte atteinte aux droits et libertés que la Constitution garantit, le Conseil constitutionnel peut être saisi de cette question sur renvoi du Conseil d'État ou de la Cour de cassation qui se prononce dans un délai déterminé » ; que la méconnaissance par le législateur de sa propre compétence **ne peut être invoquée à l'appui d'une question prioritaire de constitutionnalité que dans le cas où est affecté un droit ou une liberté que la Constitution garantit** ; (...)

- Décision n° 2012-254 QPC du 18 juin 2012, Fédération de l'énergie et des mines - Force ouvrière FNEM DO [Régimes spéciaux de sécurité sociale]

(...)

3. Considérant qu'aux termes du premier alinéa de l'article 61-1 de la Constitution : « Lorsque, à l'occasion d'une instance en cours devant une juridiction, il est soutenu qu'une disposition législative porte atteinte aux droits et libertés que la Constitution garantit, le Conseil constitutionnel peut être saisi de cette question sur renvoi du Conseil d'État ou de la Cour de cassation qui se prononce dans un délai déterminé » ; que la méconnaissance par le législateur de sa propre compétence **ne peut être invoquée à l'appui d'une question prioritaire de constitutionnalité que dans le cas où cette méconnaissance affecte par elle-même un droit ou une liberté que la Constitution garantit** ; (...)

2. Sur l'objectif de valeur constitutionnelle d'intelligibilité et d'accessibilité de la loi

- Décision n° 2010-4/17 QPC du 22 juillet 2010, M. Alain C. et autre [Indemnité temporaire de retraite outre-mer]

(...)

- SUR L'OBJECTIF D'INTELLIGIBILITÉ ET D'ACCESSIBILITÉ DE LA LOI :

8. Considérant que les requérants font valoir que les dispositions contestées n'ont pas été codifiées dans le code des pensions civiles et militaires de retraite ; qu'ils soutiennent qu'elles sont inintelligibles en tant qu'elles portent sur la revalorisation de l'indemnité temporaire de retraite ;

9. Considérant que, si 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, impose au législateur d'adopter des dispositions suffisamment précises et des formules non équivoques, sa méconnaissance ne peut, en elle-même, être invoquée à l'appui d'une question prioritaire de constitutionnalité sur le fondement de l'article 61-1 de la Constitution ; (...)

- Décision n° 2012-230 QPC du 6 avril 2012, M. Pierre G. [Inéligibilités au mandat de conseiller général]

(...)

6. Considérant que **la méconnaissance de l'objectif de valeur constitutionnelle d'intelligibilité et d'accessibilité de la loi ne peut, en elle-même, être invoquée à l'appui d'une question prioritaire de constitutionnalité sur le fondement de l'article 61-1 de la Constitution ; (...)**

3. Sur la libre administration des collectivités territoriales

- Décision n° 83-168 DC du 20 janvier 1984, Loi portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale

(...)

Sur l'article 23 (2e alinéa) :

9. Considérant qu'aux termes de l'article 23 (2e alinéa) de la loi : "Les vacances d'emplois doivent, à peine de nullité des nominations, être communiquées aux centres de gestion compétents. Cette règle s'applique également aux collectivités et établissements qui ne sont pas affiliés aux centres de gestion" ;

10. Considérant que, si la communication de ces renseignements aux centres de gestion peut être requise de toutes les collectivités, même non obligatoirement affiliées à ceux-ci, la sanction infligée à ces dernières porte atteinte à la libre administration garantie par la Constitution, puisqu'elle frappe de nullité les nominations effectuées par une autorité territoriale libre, dans le respect de l'article 42, 1er alinéa, du recrutement de ses agents ; que la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 23 n'est donc pas conforme à la Constitution ;

Sur les articles 45 et 97 :

11. Considérant qu'aux termes de l'article 45 de la loi le nombre d'emplois mis au concours est égal au nombre d'emplois déclarés vacants par les collectivités ou établissements ; que si, à la suite de ce concours, l'autorité territoriale ne prononce pas dans un délai d'un mois la nomination du candidat proposé par le centre de gestion, ce candidat, s'il n'est pas affecté à une autre collectivité dans un délai de six mois, est pris en charge par le centre de gestion, ce qui vaut son intégration dans la fonction publique territoriale ; que la collectivité ou l'établissement qui n'a pas procédé à la nomination proposée participe à cette prise en charge dans les conditions prévues au troisième alinéa de l'article 97 ;

12. Considérant que, selon cette dernière disposition, lorsque, au cas de suppression d'emploi, la prise en charge du traitement est assurée par un centre de gestion, la participation de la collectivité concernée fait l'objet d'une majoration qui ne peut être inférieure à la moitié du traitement du fonctionnaire intéressé et qui cesse lors d'une nouvelle affectation de celui-ci ou à l'expiration d'un délai d'un an ;

13. Considérant que les députés auteurs de la saisine font grief à ces dispositions de limiter le choix des autorités territoriales par la mise au concours d'un nombre d'emplois égal à celui des emplois vacants, de prévoir l'intégration dans la fonction publique dès la prise en charge par le centre de gestion et d'imposer aux collectivités concernées soit d'avoir à entériner systématiquement les nominations proposées, soit, en les refusant, d'avoir à supporter de lourdes conséquences financières ;

14. Considérant que, l'institution des centres de gestion visant essentiellement à permettre le recrutement des personnels territoriaux par voie de concours, le nombre d'emplois mis au concours peut, sans violation d'aucune règle ni d'aucun principe de valeur constitutionnelle, correspondre à celui des emplois vacants, comme il en est dans la fonction publique de l'Etat ; que, dès lors, la loi pouvait garantir au candidat reçu son intégration dans la fonction publique territoriale et prévoir les bases de répartition de la prise en charge de son traitement entre le centre de gestion et la ou les collectivités territoriales auxquelles l'agent aurait été proposé en vain ;

15. Considérant que si, au cas de suppression d'emploi, l'article 97, 3e alinéa, de la loi peut, sans violer aucune règle ni aucun principe de valeur constitutionnelle, mettre à la charge de la collectivité qui a décidé cette suppression, une part importante du traitement de l'agent ainsi privé d'emploi, il en va autrement dans l'hypothèse prévue à l'article 45 ; que, par le renvoi de cet article à l'article 97, la loi assimile à cette situation

l'absence de nomination par l'autorité territoriale de celui, parmi les candidats reçus au concours, que le centre de gestion a décidé de lui soumettre ; qu'imposer en ce cas, à une collectivité à laquelle le candidat a été proposé, une charge supérieure à la moitié du traitement de ce candidat, sans distinguer selon la nature ou la valeur des raisons qui ont motivé son refus, constituerait une sanction incompatible avec l'article 72 ; que doit donc être déclarée non conforme à cette disposition la dernière phrase du troisième alinéa de l'article 45 de la loi ; (...)

- **Décision n° 2009-594 DC du 3 décembre 2009, Loi relative à l'organisation et à la régularisation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports**

(...)

11. Considérant qu'en vertu du II de l'article 1er de l'ordonnance du 7 janvier 1959 susvisée, tel que modifié par l'article 5 de la loi déferée, le Syndicat des transports d'Île-de-France, chargé d'organiser les services de transports publics réguliers de personnes dans la région parisienne, a pour mission de définir 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 ; qu'il lui revient également d'arrêter la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports ; que c'est dans ce cadre que sera adoptée la convention pluriannuelle de rémunération de la Régie autonome des transports parisiens au titre des missions qui lui sont confiées par la loi ; que le caractère imprécis de la notion de " rémunération appropriée des capitaux engagés " a pour effet de subordonner à l'accord des parties la détermination de cette rémunération ; qu'un tel renvoi ne méconnaît ni la compétence du législateur ni l'objectif de valeur constitutionnelle d'accessibilité et d'intelligibilité de la loi ;

(...)

. *En ce qui concerne les transferts de biens :*

13. Considérant que les cinquième à onzième alinéas du 2° de l'article 5 de la loi déferée insèrent, dans l'article 2 de l'ordonnance du 7 janvier 1959 susvisée, les quatrième à dixième alinéas qui organisent le transfert de certains biens entre le Syndicat des transports d'Île-de-France et la Régie autonome des transports parisiens ; que le sixième alinéa de ce même article transfère à la Régie autonome des transports parisiens l'ensemble des biens constitutifs de l'infrastructure gérée par la Régie ; que figurent notamment parmi ces biens " 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 " ; que la première phrase du neuvième alinéa de cet article 2 dispose : " 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 " ;

14. Considérant que, selon les requérants, le transfert de la propriété à titre gratuit de l'infrastructure du réseau du métropolitain et du réseau express régional à la Régie autonome des transports parisiens méconnaît les exigences constitutionnelles en matière de propriété des personnes publiques et porte atteinte au principe de la libre administration des collectivités territoriales ;

15. 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, d'une part, des articles 6 et 13 de la Déclaration de 1789 et, d'autre part, de ses articles 2 et 17 ; que le droit au respect des biens garanti par ces dispositions ne s'oppose pas à ce que le législateur procède au transfert gratuit de dépendances du domaine public entre personnes publiques ;

16. Considérant que le transfert du Syndicat des transports d'Île-de-France à la Régie autonome des transports parisiens de la partie des biens constitutifs de l'infrastructure gérée par cette dernière s'accompagne du transfert des droits et obligations qui y sont attachés ; que ce transfert n'a pas pour effet de priver de garanties légales les exigences constitutionnelles qui résultent de l'existence et de la continuité des services publics auxquels ils

restent affectés ; que, dès lors, le neuvième alinéa de l'article 2 de l'ordonnance du 7 janvier 1959 susvisée ne méconnaît pas les exigences constitutionnelles en matière de propriété des personnes publiques ;

17. Considérant, en outre, que ces transferts ne portent aucune atteinte à la libre administration des collectivités territoriales qui sont membres du Syndicat des transports d'Île-de-France ; que, dès lors, le grief tiré de la méconnaissance du principe de libre administration des collectivités territoriales manque en fait ; (...)

- **Décision n° 2010-12 QPC du 2 juillet 2010, Commune de Dunkerque [Fusion de communes]**

(...)

3. Considérant qu'aux termes de la dernière phrase du troisième alinéa de l'article 72-1 de la Constitution : « La modification des limites des collectivités territoriales peut également donner lieu à la consultation des électeurs dans les conditions prévues par la loi » ; qu'en tout état de cause, l'habilitation ainsi donnée au législateur n'institue pas un droit ou une liberté qui puisse être invoqué à l'appui d'une question prioritaire de constitutionnalité sur le fondement de l'article 61-1 de la Constitution ;

4. Considérant que la décision de procéder à la fusion de communes ne constitue pas un acte portant atteinte à la libre administration des collectivités territoriales ; (...)

- **Décision n° 2010-107 QPC du 17 mars 2011, Syndicat mixte chargé de la gestion du contrat urbain de cohésion sociale de l'agglomération de Papeete [Contrôle de légalité des actes des communes en Polynésie française]**

(...)

3. Considérant que le syndicat requérant fait grief à ces dispositions de permettre au haut-commissaire de la République d'annuler à tout moment les actes des communes de la Polynésie française ; qu'il estime que ce pouvoir d'annulation par une autorité administrative est contraire au principe de libre administration des collectivités territoriales ;

4. Considérant que le troisième alinéa de l'article 72 de la Constitution, relatif aux collectivités territoriales de la République, dispose : « Dans les conditions prévues par la loi, ces collectivités s'administrent librement par des conseils élus et disposent d'un pouvoir réglementaire pour l'exercice de leurs compétences » ; qu'aux termes de son dernier alinéa : « Dans les collectivités territoriales de la République, le représentant de l'État, représentant de chacun des membres du Gouvernement, a la charge des intérêts nationaux, du contrôle administratif et du respect des lois » ;

5. Considérant que le paragraphe II de l'article 8 de l'ordonnance du 5 octobre 2007 maintient provisoirement, pour les délibérations du conseil municipal des communes de la Polynésie française, le régime de contrôle administratif qui était applicable, avant l'entrée en vigueur de la loi du 2 mars 1982 susvisée, aux délibérations du conseil municipal ; qu'en vertu du paragraphe III de l'article 7 de la même ordonnance, ce régime n'est maintenu que si les communes n'ont pas demandé à être soumises, par anticipation, au régime de contrôle de légalité institué par la loi du 2 mars 1982 ; qu'il prend fin le 31 décembre 2011 ; que, dans ces conditions, en tant qu'elles sont applicables aux délibérations du conseil municipal des communes de la Polynésie française, les dispositions contestées ne sont pas contraires à la libre administration des collectivités territoriales ; qu'en outre, elles ne portent atteinte à aucun autre droit ou liberté que la Constitution garantit ;

6. Considérant que les dispositions du paragraphe II, en tant qu'elles sont rendues applicables aux arrêtés du maire par le paragraphe IV, autorisent le haut-commissaire de la République à déclarer, à toute époque, nuls de droit les arrêtés du maire ; que, **par la généralité des pouvoirs de contrôle** ainsi conférés au représentant de l'État sur les actes du maire quelles que soient leur nature et leur portée, ces dispositions privent de garanties suffisantes l'exercice de la libre administration des communes de la Polynésie française ; que, par voie de conséquence, les trois premiers alinéas du paragraphe IV précités doivent être déclarés contraires à la Constitution ; (...)

- **Décision n° 2011-146 QPC du 8 juillet 2011, Département des Landes [Aides publiques en matière d'eau potable ou d'assainissement]**

(...)

3. Considérant que, si, en vertu des articles 72 et 72-2 de la Constitution, les collectivités territoriales « s'administrent librement par des conseils élus » et « bénéficient de ressources dont elles peuvent disposer librement », chacune d'elles le fait « dans les conditions prévues par la loi » ; **que l'article 34 réserve au législateur la détermination des principes fondamentaux de la libre administration des collectivités territoriales, de leurs compétences et de leurs ressources ;**

4. Considérant que, **si le législateur peut, sur le fondement des articles 34 et 72 de la Constitution, assujettir les collectivités territoriales ou leurs groupements à des obligations, ou les soumettre à des interdictions, c'est à la condition, notamment, que les unes et les autres répondent à des fins d'intérêt général ;**

5. Considérant que, par la disposition contestée, le législateur a entendu interdire aux collectivités territoriales, et notamment aux départements, de moduler les aides allouées aux communes et groupements de collectivités territoriales compétents en matière d'eau potable ou d'assainissement en fonction du mode de gestion du service en cause ; que cette interdiction de moduler les subventions, selon le mode de gestion du service d'eau potable et d'assainissement, restreint la libre administration des départements au point de méconnaître les articles 72 et 72-2 de la Constitution ; (...)