

N° 380

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

Annexe au procès-verbal de la séance du 10 juin 2008

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires économiques (1) sur :

- la proposition de loi présentée par M. Michel HOUEL relative à l'organisation des transports scolaires en Île-de-France,

- et la proposition de loi, présentée par M. Jean-Claude FRÉCON, Mmes Nicole BRICQ, Catherine TASCA et M. Yannick BODIN relative à l'organisation des transports scolaires en Île-de-France,

Par M. Michel HOUEL,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Paul Emorine, président ; MM. Jean-Marc Pastor, Gérard César, Bernard Piras, Gérard Cornu, Marcel Deneux, Pierre Hérisson, vice-présidents ; MM. Gérard Le Cam, François Fortassin, Dominique Braye, Bernard Dussaut, Jean Pépin, Bruno Sido, Daniel Soulage, secrétaires ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Gérard Bailly, René Beaumont, Michel Bécot, Jean-Pierre Bel, Joël Billard, Michel Billout, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Jean-Pierre Caffet, Raymond Couderc, Roland Courteau, Jean-Claude Danglot, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Jean Desessard, Mme Évelyne Didier, MM. Philippe Dominati, Michel Doublet, Daniel Dubois, Alain Fouché, Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Adrien Giraud, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Odette Herviaux, MM. Michel Houel, Benoît Huré, Charles Josselin, Mme Bariza Khiari, M. Yves Krattinger, Mme Élisabeth Lamure, MM. Gérard Larcher, Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Claude Lise, Daniel Marsin, Jean-Claude Merceron, Dominique Mortemousque, Jacques Muller, Mme Jacqueline Panis, MM. Jackie Pierre, Rémy Pointereau, Ladislav Poniatowski, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Thierry Repentin, Bruno Retailleau, Charles Revet, Henri Revol, Roland Ries, Claude Saunier, Mme Odette Terrade, MM. Michel Teston, Yannick Texier.

Voir les numéros :

Sé debates : 354 et 373 (2007-2008)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
EXPOSÉ GÉNÉRAL	7
I. LA SINGULARITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT SCOLAIRE EN ILE-DE-FRANCE	7
A. LE FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS SCOLAIRES AVANT 2005 REPOSAIT SURTOUT SUR LES ORGANISATEURS LOCAUX.....	7
B. DEPUIS LE 1 ^{ER} JUILLET 2005, LE STIF EST COMPÉTENT POUR L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS SCOLAIRES EN ILE-DE-FRANCE.....	9
C. TOUTEFOIS, UNE PÉRIODE TRANSITOIRE ALLANT JUSQU'AU 30 JUIN 2008 A ÉTÉ INSTAURÉE	11
II. LES DIFFICULTÉS DU STIF DOIVENT ÊTRE RÉSOLUES EN URGENCE	12
A. LE STIF NE PEUT PAS SUBDÉLÉGUER SES COMPÉTENCES	12
B. LE STATUT GÉNÉRAL DE LA FONCTION PUBLIQUE REND IMPOSSIBLES LES DÉLÉGATIONS DE COMPÉTENCES DU STIF	14
C. SEULE UNE PROLONGATION DE LA PÉRIODE TRANSITOIRE PERMETTRA D'ASSURER LA CONTINUITÉ DU SERVICE PUBLIC	16
III. LE DISPOSITIF DES DEUX PROPOSITIONS DE LOI ET LA POSITION DE VOTRE COMMISSION	16
A. LE DISPOSITIF DES DEUX PROPOSITIONS DE LOI.....	16
B. LA POSITION DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ECONOMIQUES	17
EXAMEN DES ARTICLES	19
• <i>Article 1^{er}</i> (Article 1 ^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France) Subdélégation des compétences du STIF	19
• <i>Article 2</i> (Article 41 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales) Prolongation de la période transitoire	19
• <i>Article 3</i> (Article 105 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précitée) Mise à disposition de personnel du STIF au bénéfice des départements	20
• <i>Article 4</i> (Article 109 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précitée) Position de détachement du personnel du STIF au bénéfice des départements	21
CONCLUSIONS DE LA COMMISSION	23
ANNEXE LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	25
TABLEAU COMPARATIF	27

Mesdames, Messieurs,

La proposition de loi n° 354 (2007-2008), de M. Michel Houel et la proposition de loi n° 373 (2007-2008), présentée par M. Jean-Claude Frécon, Mmes Nicole Bricq, Catherine Tasca et M. Yannick Bodin, tendent à aménager l'organisation des transports scolaires en Ile-de-France prévue par la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Votre Haute Assemblée est invitée à examiner ces deux textes de façon conjointe car leurs dispositifs sont rigoureusement identiques.

Le transport scolaire est un service apprécié de nos concitoyens, car il est indispensable que chaque individu puisse étudier dans la ville de son choix et pour un coût modeste, quel que soit son lieu d'habitation.

La région Ile-de-France bénéficie depuis longtemps d'une organisation dérogatoire en matière de transports scolaires. Cette particularité a été accentuée par l'acte II de la décentralisation. En effet, il incombe au syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), depuis le 1^{er} juillet 2005, de prendre en charge *l'organisation* et le *financement* des transports scolaires de la région. Toutefois, il a été prévu une période transitoire de trois ans pendant laquelle *l'organisation* des services de transports scolaires pouvait continuer d'être assurée par les personnes morales de droit public ou de droit privé en place, c'est-à-dire essentiellement les communes et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).

Or il est apparu que le STIF était confronté à une triple difficulté :

– il ne peut pas subdéléguer ses compétences, ce qui empêche les départements, délégataires de celles-ci, de les déléguer à leur tour aux organisateurs locaux ;

– il ne peut pas conclure de conventions de compétences, ni transférer les personnels correspondants, à cause du statut général de la fonction publique ;

– il n'est pas en mesure de renouveler les contrats passés avec les organisateurs locaux et qui arrivent à échéance le 1^{er} juillet 2008, date à laquelle il serait, le cas échéant, subrogé dans les droits et obligations de l'organisateur pour l'exécution des contrats en cours.

C'est pourquoi les deux propositions de loi, qui bénéficient d'un large consensus politique, doivent permettre de lever ces difficultés, en rationalisant l'organisation des transports scolaires en Ile-de-France afin de maintenir aux parents d'élèves un service de proximité de qualité.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

I. LA SINGULARITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT SCOLAIRE EN ILE-DE-FRANCE

A. LE FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS SCOLAIRES AVANT 2005 REPOSAIT SURTOUT SUR LES ORGANISATEURS LOCAUX

Au préalable, il convient de rappeler que le terme « *transports scolaires* » fait référence à la fois aux transports organisés pour les **élèves** (écoles, collèges et lycées) qui empruntent les **lignes régulières** (bus ou transport ferroviaire) ou des **circuits spéciaux** (autocars) et à l'organisation mise en place pour assurer le transport des élèves et étudiants **handicapés**.

Avant l'entrée en vigueur, le 1^{er} juillet 2005, de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales de 2004, il fallait distinguer deux volets en matière de transport scolaire : d'une part, le volet financier, assuré par les services de l'Etat (DDE, Inspection académique, préfecture, CROUS), d'autre part, le volet organisationnel, relevant en pratique des organisateurs locaux (les communes et leurs groupements, les établissements d'enseignement, les associations de parents d'élèves ainsi que les associations familiales¹).

Le transport scolaire en Ile-de-France

S'agissant du transport des étudiants handicapés, les services compétents sont les rectorats qui peuvent déléguer cette gestion aux centres régionaux des œuvres universitaires et scolaires (CROUS), comme l'ont fait les académies de Paris et Versailles. Ces services sont chargés de vérifier la recevabilité des demandes de prise en charge financière et de procéder au remboursement des frais de transport en taxis exposés par les étudiants.

Quant au transport des élèves, les attributions sont soit partagées entre la préfecture et l'inspection académique, soit confiées en totalité à l'inspection académique². Ces services sont ainsi conduits à :

- organiser les services de transports (circuits spéciaux et transport d'élèves handicapés) en liaison avec la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) ;
- gérer les supports juridiques de l'action de l'Etat¹ ;

¹ Mais ces associations ne peuvent s'occuper que des circuits existants et dont elles avaient la charge avant 1973.

² Toutefois, le département de l'Essonne a signé une convention Etat-Département le 2 juin 1982 par laquelle la gestion des transports scolaires incombait au conseil général.

- transmettre à l'administration centrale les demandes de crédits et les statistiques sollicitées ;
- examiner pour chaque élève le droit à subventionnement ;
- élaborer les budgets prévisionnels afférents aux dépenses de transport scolaire ;
- engager, liquider et mandater les dépenses de transport scolaire.

En outre, avant le 1^{er} juillet 2005, l'organisation des transports scolaires en Ile-de-France était dérogatoire par rapport au régime de droit commun applicable dans les autres régions.

Pour toutes les régions hors Ile-de-France, l'article 29 de la loi dite « *LOTI* » du 30 décembre 1982² prévoit en effet que les transports scolaires, appelés également « *services réguliers publics* » ou « *services à la demande effectués avec des véhicules dont la capacité dépasse une limite fixée par décret* », sont organisés par le **département**, à l'exclusion des « *liaisons d'intérêt régional ou national* ». Ces services, inscrits dans un plan départemental, sont assurés soit directement par le département, soit par des entreprises publiques ou privées qui ont conclu une « *convention à durée déterminée* ».

En revanche, **concernant la région Ile-de-France**, les services de transport scolaires étaient réglementés par un décret de 1973³ et n'étaient pas concernés par la loi du 30 décembre précitée. L'article 3 de ce décret disposait que ces services étaient également assurés par le département, mais qu'ils pouvaient également l'être, « *à défaut, ou dans la mesure où il en résulterait une moindre dépense totale* », par les **organismes locaux**.

Force est de constater, dans la pratique, que les départements franciliens ont très largement utilisé la faculté, qui aurait dû rester exceptionnelle, de déléguer aux organismes locaux la gestion des services de transport scolaire. Ainsi, parmi les quelque 400 organismes locaux, on compte aujourd'hui essentiellement des communes et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Il leur incombe de passer des contrats avec des transporteurs privés et d'encaisser les recettes.

¹ Par exemple, conventions sur lignes régulières de transport, contrats liés à l'organisation des circuits spéciaux, contrats conclus avec les sociétés de taxis, ambulances, véhicules sanitaires légers.

² Cf. loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

³ Décret n° 73-462 du 4 mai 1973 relatif à l'organisation des services spéciaux de transports publics routiers réservés aux élèves.

	Départements	Circuits	Organisateurs locaux	Contrats (dont renouvelables en 2008) ¹
Grande couronne	Seine-et-Marne	578	144	253 (170)
	Yvelines	199	62	46 (21)
	Essonne	419	109	244 (244)
	Val d'Oise	144	49	38 (4)
Petite couronne	Hauts-de-Seine	12	5	2 (2)
	Seine-Saint-Denis	4	3	3 (3)
	Val-de-Marne	3	2	2 (2)
Total		1359 circuits ²	374 organisateurs ³	588 contrats (dont 446 renouvelables en 2008)

Source : STIF

B. DEPUIS LE 1^{ER} JUILLET 2005, LE STIF EST COMPÉTENT POUR L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS SCOLAIRES EN ILE-DE-FRANCE

La loi du 13 août 2004 précitée a modifié en profondeur l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France.

En effet, depuis le 1^{er} juillet 2005, **le syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF)**, en charge de l'ensemble des transports publics d'Ile-de-France, **est également devenu compétent en matière d'organisation et de financement des transports scolaires dans cette région.**

¹ Plusieurs circuits font dans certains cas l'objet d'un seul contrat.

² Dont 136 en régie.

³ Dont 89 régies communales.

LES MISSIONS DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE (STIF)

Le STIF est un établissement public administratif *sui generis* composé de la région Ile-de-France, de la ville de Paris et des départements du Val-de-Marne, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, de l'Essonne, des Yvelines, du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne. L'ensemble des agents du STIF sont des agents de droit public. Au 31 décembre 2007, l'établissement public comptait 165 agents contre 148 en 2006. Les fonctionnaires constituent 41 % des effectifs en 2007 contre 31 % en 2006 et 27 % en 2005. Les autres agents sont des agents non titulaires de droit public.

Ce syndicat poursuit trois grandes missions, définies par l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, modifiée par la loi du 1^{er} août 2004 précitée.

1. L'organisation des transports publics en Ile-de-France

- il organise, coordonne et finance les transports publics de voyageurs en Ile-de-France, qui sont assurés par la RATP, la SNCF Ile-de-France et des entreprises de bus privées, regroupées au sein de l'association OPTILE ;
- il définit les conditions générales d'exploitation, crée les titres de transport et fixe les tarifs ;
- il est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires, notamment en ce qui concerne l'organisation des circuits spéciaux scolaires, le remboursement des frais de transport des élèves et étudiants handicapés ;
- il définit l'offre de transport et le niveau de qualité des services dans le cadre de contrats signés avec les transporteurs.

2. Le développement du système de transport

- il coordonne la modernisation du système de transports publics franciliens, en définissant les principes des grands investissements (dont les projets d'infrastructures prévus au contrat de plan Etat-Région) ;
- il est compétent en matière d'organisation de transport des personnes à mobilité réduite, des services de transports à la demande et du transport public fluvial.

3. Le financement des transports publics en Ile-de-France

- depuis la loi de 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales, le STIF finance l'ensemble du coût du système des transports d'Ile-de-France. Ces dépenses ont représenté environ 4 milliards d'euros en 2005¹ ;
- il assure le contrôle de la maîtrise d'ouvrage des projets et cofinance la modernisation ou la création des équipements nécessaires à l'amélioration de la qualité de service.

¹ Cf. rapport n° 190 (2005-2006) de M. Philippe Dominati, au nom de la commission des affaires économiques, sur « le fonctionnement du syndicat des transports d'Ile-de-France », p. 7.

Par dérogation aux règles de coordination¹, l'exécution des circuits spéciaux scolaires 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 géographiques bien déterminés ou pour des services définis d'un commun accord, le STIF peut même décider de déléguer tout ou partie de ses attributions, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou des groupements de collectivités, par le biais d'une convention de délégation de compétences approuvée par son conseil à la majorité des 2/3 des voix, qui prévoit les conditions de participation des parties au financement de ces services et les aménagements tarifaires applicables.

C. TOUTEFOIS, UNE PÉRIODE TRANSITOIRE ALLANT JUSQU'AU 30 JUIN 2008 A ÉTÉ INSTAURÉE

L'article 41 de la loi du 13 août 2004 précitée a instauré une période transitoire de trois ans à compter du 1^{er} juillet 2005, pendant laquelle l'**organisation** des services de transports scolaires peut continuer d'être assurée par les personnes morales de droit public ou de droit privé exerçant cette activité avant l'adoption de la loi. Le STIF est alors obligé de rembourser à ces personnes morales les prestations assurées en son nom. Par surcroît, si aucune convention confiant l'organisation des transports scolaires aux collectivités territoriales ou à leurs groupements n'est intervenue **dans ce délai de 3 ans, la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement de ces transports sera exercée automatiquement par le STIF qui sera, le cas échéant, subrogé dans les droits et obligations de l'organisateur pour l'exécution des contrats en cours.**

¹ Cf. décret n°49-1473 du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers. Ce décret, qui ne concerne pas les circuits spéciaux scolaires, régissait, pour l'ensemble du territoire, la dévolution des services de transport des lignes régulières (RATP, SNCF, bus notamment) avant l'entrée en vigueur de la loi dite « LOTI ». Cette loi a abrogé les dispositions de ce décret pour la province. Pour la région Ile-de-France, l'ordonnance de 1959 a continué de s'appliquer et visait le décret de 1949, qui permet au STIF de prendre des décisions unilatérales pour choisir le transporteur, sans obligation de mise en concurrence des candidats. Le Conseil d'Etat a confirmé cette analyse dans un arrêt du 13 juillet 2007, Commune de Rosny sous Bois, n° 2999207. Toutefois, le décret de 1949 devrait être écarté par l'entrée en vigueur prochaine du règlement communautaire n° 1370-007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, qui imposera progressivement (entre le 3 décembre 2009 et le 3 décembre 2019) une mise en concurrence entre les candidats transporteurs. Il convient de rappeler que pour les circuits spéciaux scolaires, la région francilienne a toujours été soumise aux mêmes contraintes de mise en concurrence que les autres régions françaises.

Autrement dit, le STIF a été invité, pendant cette période transitoire, à organiser des délégations de compétences avec les collectivités territoriales ou leurs groupements en matière de transports scolaires. **L'objectif pour la grande couronne était de passer des conventions avec les départements. Pour la petite couronne, il était envisagé de contracter essentiellement avec des EPCI.**

Toutefois, votre rapporteur constate que le STIF n'a signé aucune convention pendant cette période transitoire, pour des raisons clairement identifiées, auxquelles les deux propositions de loi s'efforcent de répondre.

II. LES DIFFICULTÉS DU STIF DOIVENT ÊTRE RÉSOLUES EN URGENCE

Le STIF est confronté actuellement à trois types de difficultés :

- il ne peut que déléguer ses compétences et non pas les subdéléguer ;
- il ne peut pas conclure de conventions de compétences et transférer le personnel correspondant à cause du statut général de la fonction publique ;
- il n'est pas en mesure de faire face à la fin de la période transitoire le 1^{er} juillet 2008.

A. LE STIF NE PEUT PAS SUBDÉLÉGUER SES COMPÉTENCES

En vertu de l'ordonnance précitée du 7 janvier 1959¹, le STIF peut déléguer tout ou partie de ses compétences, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements.

Mais en l'absence de texte autorisant expressément la subdélégation, les collectivités territoriales délégataires ne sont pas autorisées à leur tour à déléguer tout ou partie de ces compétences à un échelon inférieur.

Or, il ressort des réflexions conjointes du STIF, des préfetures de département, des inspections académiques et des conseils généraux, ainsi que de l'expérience des transports scolaires en province, que **l'organisation des transports scolaires doit être différenciée entre la petite et la grande couronne**. En grande couronne (Seine-et-Marne, Essonne, Yvelines, Val d'Oise), l'échelon départemental semble en règle général le plus pertinent, compte tenu des caractéristiques géographiques et socio-économiques de ces territoires. En revanche, dans la petite couronne, l'organisation des transports scolaires pourrait utilement être déléguée au niveau de la commune ou du regroupement intercommunal.

¹ Cf. le 5ème alinéa du II de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France.

La prise en compte des spécificités de la grande couronne plaide pour une structure contractuelle à trois étages : STIF, départements, organisateurs locaux. Mais le cadre juridique actuel rend impossible la mise en place d'une telle structure. Soit le syndicat francilien délègue directement certaines de ses compétences aux organisateurs locaux, mais il serait alors confronté à des procédures administratives lourdes à conduire avec quelque 400 interlocuteurs différents. Soit il ne les délègue qu'aux départements, auquel cas l'organisation des transports ne serait sans doute pas suffisamment rationalisée et les familles des élèves n'auraient plus de contact de proximité avec les organisateurs de transports.

Par conséquent, les deux propositions de loi tendent à reconnaître au STIF la possibilité de **créer une structure administrative à 3 niveaux**, particulièrement nécessaire en grande couronne :

- le STIF conserve une compétence globale d'organisation des transports, concernant essentiellement la politique tarifaire et le fonctionnement des services réguliers et des services spéciaux ;

- les départements, pourront, comme c'est déjà le cas actuellement, recevoir délégation de tout ou partie des compétences du STIF, à l'exception de la politique tarifaire, afin de coordonner l'offre de services sur un territoire pertinent, de mutualiser les moyens et d'optimiser l'achat d'offres de transport ;

- ces départements délégataires auront désormais la possibilité, grâce à l'article 1^{er} des deux propositions de loi, de subdéléguer tout ou partie de ces compétences à d'autres collectivités territoriales ou groupements plus proches des usagers, comme les communes ou EPCI, voire à des personnes morales de droit public ou privé. Ces nouveaux cocontractants des départements seraient chargés du fonctionnement concret des services spéciaux scolaires.

Votre rapporteur plaide pour offrir davantage de souplesse au STIF dans l'organisation des transports scolaires dans la grande couronne. Il constate en outre que le STIF n'a pas hésité, dans d'autres domaines, à déléguer ses compétences. Il rappelle enfin que le STIF garde le contrôle sur la réalisation des missions qu'il délègue.

Le STIF et les délégations de compétences

Le STIF a déjà utilisé sa possibilité de déléguer certaines compétences, dans des domaines comme :

1) **le réseau PAM Ile-de-France** (Pour aider à la mobilité), réservé au transport des adultes handicapés. Ce service dit de « *porte à porte* » a été mis en place dès 2002. Le STIF a délégué sa compétence au département des Yvelines en 2006, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis en 2007 et récemment à ceux des Hauts-de-Seine et de l'Essonne.

2) **les dessertes locales**, qui concernent soit des services réguliers locaux (comme les navettes de la communauté d'agglomération du Val-de-Bièvre), soit du transport à la demande (ce mode de transport est à mi chemin entre le bus et le taxi).

B. LE STATUT GÉNÉRAL DE LA FONCTION PUBLIQUE REND IMPOSSIBLES LES DÉLÉGATIONS DE COMPÉTENCES DU STIF

Le problème du STIF en matière de personnel est double. Non seulement il ne dispose pas du personnel qui devait lui être transféré, mais quand bien même ce transfert aurait eu lieu, le statut actuel de la fonction publique aurait rendu impossibles de nouvelles mises à disposition¹ ou des détachements² de ces fonctionnaires au bénéfice des départements.

La loi de décentralisation de 2004 a opéré le transfert plein et entier des compétences de l'Etat en matière de transports scolaires au bénéfice du STIF. Le titre V de cette loi, consacré aux transferts de services et garanties individuelles des agents, a mis en place un dispositif complexe et un calendrier précis pour permettre progressivement les transferts d'agents.

Or votre rapporteur constate que ce dispositif, utilisé avec succès pour les agents techniciens, ouvriers et de service (TOS) n'a pas été correctement mis en œuvre dans le domaine des transports scolaires, comme l'indique le tableau suivant.

¹ *Le fonctionnaire mis à disposition demeure dans son corps d'origine : il est réputé occuper son emploi initial tout en percevant la rémunération correspondante. Si les conditions de travail sont fixées par l'organisation d'accueil, le pouvoir disciplinaire appartient à l'administration d'origine.*

² *Le fonctionnaire placé en détachement est plus éloigné de son administration d'accueil que celui simplement mis à disposition. Le fonctionnaire détaché perçoit en effet la rémunération de l'administration d'accueil, mais il continue de bénéficier des droits à l'avancement et à la retraite de son corps d'origine.*

Phase du transfert	Réalisation
Rédaction d'une convention type.	Publication du décret n° 2005-2 du 4 janvier 2005 approuvant la convention-type de mise à disposition des services.
Signature de la convention de mise à disposition des services entre le préfet et le président du STIF, dans le délai de 3 mois à compter de la publication du décret n° 2005-2.	Cette signature n'est jamais intervenue.
A défaut de signature de cette convention dans les délais prescrits, arrêtés conjoints du ministre des collectivités locales et des ministres concernés, après avis d'une commission nationale de consultation, ayant pour objet la mise à disposition des services de l'Etat auprès du STIF.	Arrêté conjoint entre le ministère de l'équipement et le ministère de l'intérieur, pris le 24 novembre 2006. Arrêté conjoint entre le ministère de l'éducation nationale et le ministère de l'intérieur, pris le 15 mai 2007.
Etablissement par chaque ministère d'un schéma de partition définitive des services, fixé par décrets de partition en Conseil d'Etat, sur la base desquels des arrêtés individuels de mise à disposition doivent être pris.	Ces décrets et ces arrêtés ne sont toujours pas intervenus.
A compter des décrets de partition, les agents mis à disposition par arrêté disposent d'un délai de deux ans pour opter entre l'intégration dans la fonction publique territoriale ou le maintien dans la fonction publique de l'Etat (en position de détachement sans limitation de durée).	Ce délai de deux ans ne court pas, compte tenu de l'absence de décret de schéma de partition.

Le second problème de personnel auquel est confronté le STIF est qu'il ne peut mettre des fonctionnaires à disposition des départements, ni les placer en position de détachement, tant qu'ils n'ont pas fait usage de leur droit d'option ou s'ils ont choisi, dans le délai de deux ans, de rester fonctionnaires d'Etat.

A l'heure actuelle, les agents du STIF passent leurs ordres à une soixantaine d'agents (représentant environ 34 équivalents temps plein), qui travaillent pour le compte du STIF tout en restant dans leur administration d'origine.

L'objectif des deux propositions de loi est que **ces personnes soient toutes mises à disposition des conseils généraux, ou placés en détachement**, sans avoir à travailler physiquement au siège parisien du STIF, car il s'agit de maintenir ce personnel à proximité des familles des élèves utilisant les transports scolaires.

C. SEULE UNE PROLONGATION DE LA PÉRIODE TRANSITOIRE PERMETTRA D'ASSURER LA CONTINUITÉ DU SERVICE PUBLIC

A défaut de conclusion de délégation de compétence, le STIF se trouverait, à compter du 1^{er} juillet 2008, automatiquement subrogé dans les droits et obligations de tous les organisateurs locaux.

Cette subrogation entraînerait des conséquences très fâcheuses pour le syndicat francilien et pour les familles d'élèves. En effet, le STIF devrait reprendre directement l'organisation, la gestion et le suivi quotidien d'environ 1 300 circuits spéciaux scolaires et il subrogerait les organisateurs dans les droits et obligations au titre d'environ 600 contrats de transports. En outre, le syndicat serait conduit à mettre en concurrence les quelque 300 contrats concernant les circuits spéciaux scolaires qui prennent fin le 30 juin 2008. Or, compte tenu des élections municipales et cantonales de mars 2008, il n'y a eu aucune réunion du conseil d'administration du STIF entre le 14 février et le 29 mai 2008. Enfin, le STIF serait contraint de mettre en place environ 70 régisseurs locaux afin de percevoir la participation financière acquittée par les familles.

C'est pourquoi il convient de prolonger la période transitoire de 3 ans prévue initialement par la loi libertés et responsabilités locales de 2004. Il est envisagé, pendant cette nouvelle période intermédiaire, d'instaurer deux conventions types, l'une pour les circuits spéciaux de transports scolaires, l'autre pour le transport des élèves étudiants handicapés (primaire jusqu'à l'université).

III. LE DISPOSITIF DES DEUX PROPOSITIONS DE LOI ET LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

A. LE DISPOSITIF DES DEUX PROPOSITIONS DE LOI

Le dispositif initial des propositions de loi n° 354 (2007-2008) et n° 373 (2007-2008) comporte 4 articles.

L'**article 1^{er}** permet aux départements de la région Ile-de-France de subdéléguer à des autorités organisatrices de proximité, de droit public ou privé, tout ou partie des services de transports scolaires qui leur ont été confiés par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF).

L'**article 2** prolonge de deux années la période transitoire fixée par la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, période pendant laquelle l'organisation des services de transports scolaires peut continuer d'être assurée par les personnes morales de droit public ou de droit privé en place.

L'**article 3** prévoit que, dans le cadre d'une convention entre le STIF et un département francilien, les fonctionnaires de l'Etat, qui travaillent dans

des services relatifs à l'organisation et au fonctionnement des transports scolaires et qui ont été transférés au STIF, puissent ensuite être mis à disposition du président du conseil général à l'initiative du directeur général du STIF. Cette mise à disposition cesse quand la convention STIF-département arrive à son terme ou si elle dépasse le délai de deux ans relatif au droit d'option du fonctionnaire. Dans ces deux cas, les fonctionnaires concernés sont alors mis à disposition du directeur général du syndicat.

L'article 4 est le symétrique de l'article 3, mais il traite des fonctionnaires de l'Etat ayant soit opté pour le maintien de leur statut, soit refusé de faire jouer l'option. Dans les deux cas, ils sont placés en détachement sans limitation de durée auprès du conseil général.

B. LA POSITION DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ECONOMIQUES

Votre commission vous propose de ne modifier qu'à la marge le dispositif des deux propositions de loi. Compte tenu du consensus politique qui existe sur ce texte élaboré en étroite concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, et de l'urgence à adopter cette proposition avant le 1^{er} juillet 2008, elle ne vous suggère que trois modifications.

Outre une modification rédactionnelle à l'article 1^{er} tendant à remplacer l'expression « *collectivités locales* » par celle de « *collectivités territoriales* », la commission a souhaité, à l'article 2, prolonger de trois ans, et non de deux ans, la période transitoire fixée par la loi de décentralisation de 2004 pour les organisateurs de proximité existants. Il convient en effet de laisser suffisamment de temps au STIF pour déléguer ses compétences et de mettre en œuvre sa stratégie en partenariat avec les départements de la grande couronne. La troisième modification concerne également l'article 2, puisqu'il s'agit de viser dans son intégralité le II de l'article 41 de la loi du 13 août 2004. En effet, il convient d'une part de conserver l'obligation pour le STIF d'endosser les droits et obligations de l'organisateur local à l'issue de la période transitoire, d'autre part d'assurer les transferts financiers du STIF vers les organisateurs de transport scolaire en place.

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

(Article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France)

Subdélégation des compétences du STIF

L'article 1^{er} des propositions de loi vise à permettre aux départements, auxquels le STIF délèguera tout ou partie de ses compétences en matière de transports scolaires, de déléguer à leur tour ces compétences à des organisateurs locaux.

Ces organisateurs locaux peuvent être soit d'autres collectivités territoriales ou d'autres groupements de collectivités, soit d'autres personnes morales de droit public, soit même des personnes morales de droit privé. Cette subdélégation n'est possible que si une convention est signée entre le département et l'organisateur local, définissant les périmètres géographiques et les services à réaliser.

Article 2

(Article 41 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales)

Prolongation de la période transitoire

Le droit en vigueur

Le II de l'article 41 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales fixe une période transitoire de 3 ans à compter du 1^{er} juillet 2005, pendant laquelle 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 loi en question.

Ce même article **distingue clairement la notion d'organisation de ces services de celle de leur financement**. En effet, pendant ce délai de 3 ans et en l'absence de convention, le syndicat est tenu de reverser aux organisateurs locaux 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 ».

Pendant cette période de 3 ans, le syndicat francilien avait la possibilité, sur des périmètres et pour des services déterminés, de déléguer par convention tout ou partie de ses compétences, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements¹.

Le texte des propositions de loi

Il est proposé que la période transitoire évoquée plus haut passe de « trois ans » à « cinq ans ». Toutefois, il n'est fait référence qu'au premier alinéa du II de l'article 41 de la loi du 13 août 2004 précitée. Ainsi, la subrogation du STIF dans les droits et obligations de l'organisateur local à l'issue de la période transitoire, et les transferts financiers du STIF vers les organisateurs de transport scolaire en place, ne sont pas concernés par le délai de 5 ans.

Position de votre commission

Il vous est proposé d'une part de porter cette période à six ans, afin que le STIF puisse efficacement et sereinement signer des conventions avec les départements intéressés, d'autre part de viser l'ensemble du II de l'article 41 de la loi du 13 août 2004 précitée, pour harmoniser le dispositif juridique proposé.

Article 3

(Article 105 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précitée)

Mise à disposition de personnel du STIF au bénéfice des départements

L'article 3 des propositions de loi a pour but de permettre aux fonctionnaires de l'Etat transférés au STIF dans le cadre de la loi de 2004 d'être ensuite mis à disposition du conseil général. Il s'inspire justement du dispositif introduit par la loi n° 2007-224 du 21 février 2007 portant dispositions statutaires et institutionnelles relatives à l'outre-mer, et qui traite de la situation des fonctionnaires de l'Etat affectés dans les services ou parties de services exerçant des compétences transférées en matière de routes départementales et nationales.

¹ Cf. cinquième alinéa du II de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France.

Le premier alinéa de l'article 3 rappelle au préalable qu'une convention de délégation de compétences doit être passée entre le STIF et chaque département francilien¹. Les fonctionnaires concernées par cette convention sont ceux « affectés dans des services ou parties de service » qui ont trait à l'organisation et au fonctionnement des transports scolaires. Le directeur général du syndicat peut décider, à titre individuel, de mettre à disposition du président du conseil général ces fonctionnaires. Ces derniers sont alors placés sous l'autorité du président du conseil général.

Le second alinéa indique qu'au terme de cette convention, ou en cas de dénonciation de celle-ci avant le terme de deux ans relatif au droit d'option du fonctionnaire², la mise à disposition de ces agents auprès du département prend fin, mais ils sont alors immédiatement mis à disposition du directeur général du STIF. Enfin, il est précisé que la période de mise à disposition auprès du département est décomptée sur le délai de deux ans relatif au droit d'option.

Article 4

(Article 109 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précitée)

Position de détachement du personnel du STIF au bénéfice des départements

Cet article reprend quasiment le même raisonnement juridique que l'article 3 mais pour s'appliquer à la position de détachement de fonctionnaires.

Le premier alinéa a trait aux fonctionnaires de l'Etat affectés dans les services ou parties de service exerçant les compétences transférées au STIF en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires. Il fait explicitement référence au quatrième alinéa de l'article 105 de la loi de 2004, alinéa introduit précisément par l'article 3. Tout fonctionnaire qui a opté pour le maintien de son statut ou bien qui n'a pas fait usage de son droit d'option, se trouve automatiquement placé en position de détachement auprès du département, et par surcroît sans limitation de durée³.

¹ Cf. également le cinquième alinéa du II de l'article 1^{er} 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 109 de la loi précitée de 2004 indique dans son I que les fonctionnaires de l'Etat exerçant leurs fonctions dans un service ou une partie de service transféré à une collectivité territoriale ou à un groupement, peuvent opter, dans un délai de deux ans à compter de la date de publication des décrets en Conseil d'Etat fixant les transferts définitifs des services, soit pour le statut de fonctionnaire territorial, soit pour le maintien du statut de fonctionnaire de l'Etat.

³ L'article 4 de la proposition de loi renvoie à l'article 147 de la loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006, qui détermine la date d'intégration, de détachement, le

Le second alinéa de cet article dispose qu'au terme de la convention passée entre le STIF et le département, ou en cas de dénonciation de celle-ci, les agents détachés auprès du département sont placés de « *plein droit* » en position de détachement, et sans limitation de durée, auprès du syndicat.

*

*

*

Au cours de sa réunion du mardi 11 mai 2008, votre commission des affaires économiques a adopté à l'unanimité les conclusions présentées par son rapporteur, dont le texte suit.

droit à compensation et la rémunération d'un fonctionnaire concerné par la loi de décentralisation de 2004, en fonction de la date d'exercice ou de non exercice de son droit d'option.

CONCLUSIONS DE LA COMMISSION

Article 1^{er}

L'avant-dernier alinéa du II de 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 complété par une phrase ainsi rédigée :

« Les départements de la région 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. »

Article 2

Dans le II de l'article 41 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, les mots : « trois ans » sont remplacés par les mots : « six ans ».

Article 3

L'article 105 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précitée est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Dans la région Ile-de-France, en cas de convention passée entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et un département de la région, pour l'organisation et le fonctionnement des transports scolaires, en vertu du cinquième alinéa du II de l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, les fonctionnaires de l'État affectés dans des services ou parties de service exerçant ces compétences et transférés au syndicat en application de la présente loi peuvent être mis à disposition du président du conseil général, à titre individuel, sur proposition du directeur général du syndicat. Ils sont placés, pour l'exercice de leurs missions, sous l'autorité du président du conseil général.

« Au terme ou en cas de dénonciation de la convention liant le Syndicat des transports d'Île-de-France au département avant le terme du délai mentionné au I de l'article 109, il est mis fin à la mise à disposition de ces agents auprès du département. Ils sont mis à disposition du directeur général du Syndicat des transports d'Île-de-France. Pour l'application à ces agents du délai mentionné au I de l'article 109, la durée de la mise à disposition effectuée auprès du département est comptabilisée dans la durée de la mise à disposition prononcée au titre du premier alinéa du présent article. »

Article 4

Après le III bis de l'article 109 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précitée, il est inséré un paragraphe ainsi rédigé :

« III *ter.* - Dans la région Ile-de-France, les fonctionnaires de l'Etat affectés dans les services ou parties de service exerçant les compétences transférées au Syndicat des transports d'Ile-de-France en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires, qui ont vocation à exercer leurs fonctions auprès d'un département dans les conditions définies au quatrième alinéa de l'article 105 et qui ont opté pour le maintien de leur statut ou qui, à l'expiration du délai mentionné au I du présent article, n'ont pas fait usage du droit d'option mentionné au même I, sont placés en position de détachement sans limitation de durée auprès de ce département dans les conditions prévues par l'article 147 de la loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006.

« Au terme ou en cas de dénonciation de la convention liant le Syndicat des transports d'Île-de-France au département conclue en vertu du cinquième alinéa du II de 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, les agents détachés auprès du département sont placés de plein droit en position de détachement sans limitation de durée auprès du syndicat. »

ANNEXE

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

- Syndicat des transports d'Ile-de-France : **Mme Véronique HAMAYON**, secrétaire générale ; **M. Dominique MULLER**, juriste, direction des affaires juridiques ; **Mme Pascale GROS-DUBOIS**, chargée de projet à la direction de l'exploitation, dossiers « transports scolaires » ; **Mme Annie DAYRE**, directrice des services financiers et comptables ;

- Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (ANATEEP) : **M. Jean-Louis FLAHAUT**, secrétaire général ; **M. Christophe TREBOSC**, secrétaire général adjoint ; **M. Eric BRETON**, directeur des études ;

- Organisation professionnelle des transports d'Ile-de-France (OPTILE) : **Mme Valérie LACROUTE**, secrétaire générale.

TABLEAU COMPARATIF

Textes en vigueur	Texte des propositions de loi n° 354 (2007-2008) de M. Michel Houel et n° 373 (2007- 2008) de M. Jean-Claude Frecon	Conclusions de la commission
Ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de- France	Proposition de loi relative à l'organisation des transports scolaires en Ile-de-France	Proposition de loi relative à l'organisation des transports scolaires en Ile-de-France
Article premier	Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}
.....	L'avant-dernier alinéa du II de l'article 1 ^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France est complété par une phrase ainsi rédigée :	L'avant-dernier alinéa du II de l'article 1 ^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France est complété par une phrase ainsi rédigée :
II. -	« Les départements de la région Île-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 locales 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. »	« Les départements de la région 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. »
.....		

Textes en vigueur	Texte des propositions de loi n° 354 (2007-2008) de M. Michel Houel et n° 373 (2007- 2008) de M. Jean-Claude Frecon	Conclusions de la commission
<p>—</p> <p>Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales</p>	<p>—</p> <p>Article 2</p>	<p>—</p> <p>Article 2</p>
<p>Art. 41 – I.-</p> <p>II. - Pendant un délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur des articles 38 et 39, 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. 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 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France 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.</p>	<p>Dans le premier alinéa du II de l'article 41 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, les mots : « trois ans » sont remplacés par les mots : « cinq ans ».</p>	<p>Dans le II de l'article 41 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, les mots : « trois ans » sont remplacés par les mots : « six ans ».</p>

Textes en vigueur	Texte des propositions de loi n° 354 (2007-2008) de M. Michel Houel et n° 373 (2007- 2008) de M. Jean-Claude Frecon	Conclusions de la commission
<p>—</p> <p>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.</p>	<p>—</p> <p>Article 3</p> <p>L'article 105 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précitée est complété par deux alinéas ainsi rédigés :</p> <p>« Dans la région Île-de-France, en cas de convention passée entre le Syndicat des transports d'Île-de-France et un département de la région, pour l'organisation et le fonctionnement des transports scolaires, en vertu du cinquième alinéa du II de l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, les fonctionnaires de l'État affectés dans des services ou parties de service exerçant ces compétences et transférés au syndicat en application de la présente loi peuvent être mis à disposition du président du conseil général, à titre individuel, sur proposition du directeur général du syndicat. Ils sont placés, pour l'exercice de leurs missions, sous l'autorité du président du conseil général.</p>	<p>—</p> <p>Article 3</p> <p>L'article 105 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précitée est complété par deux alinéas ainsi rédigés :</p> <p>« Dans la région Ile-de-France, en cas de convention passée entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et un département de la région, pour l'organisation et le fonctionnement des transports scolaires, en vertu du cinquième alinéa du II de l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, les fonctionnaires de l'État affectés dans des services ou parties de service exerçant ces compétences et transférés au syndicat en application de la présente loi peuvent être mis à disposition du président du conseil général, à titre individuel, sur proposition du directeur général du syndicat. Ils sont placés, pour l'exercice de leurs missions, sous l'autorité du président du conseil général.</p>

Textes en vigueur	Texte des propositions de loi n° 354 (2007-2008) de M. Michel Houel et n° 373 (2007- 2008) de M. Jean-Claude Frecon	Conclusions de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Art. 109 – I. - Dans le délai de deux ans à compter de la date de publication des décrets en Conseil d'Etat fixant les transferts définitifs des services, les fonctionnaires de l'Etat exerçant leurs fonctions dans un service ou une partie de service transféré à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales peuvent opter soit pour le statut de fonctionnaire territorial, soit pour le maintien du statut de fonctionnaire de l'Etat.</p> <p>II. - Les fonctionnaires de l'Etat ayant opté pour le statut de fonctionnaire territorial sont intégrés dans un cadre d'emploi de la fonction publique territoriale dans les conditions prévues par les dispositions statutaires applicables à ce cadre d'emplois. Les services effectifs accomplis par les intéressés dans leur corps d'origine sont assimilés à des services accomplis dans ce cadre d'emplois.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>« Au terme ou en cas de dénonciation de la convention liant le Syndicat des transports d'Île-de-France au département avant le terme du délai mentionné au I de l'article 109, il est mis fin à la mise à disposition de ces agents auprès du département. Ils sont mis à disposition du directeur général du Syndicat des transports d'Île-de-France. Pour l'application à ces agents du délai mentionné au I de l'article 109, la durée de la mise à disposition effectuée auprès du département est comptabilisée dans la durée de la mise à disposition prononcée au titre du premier alinéa du présent article. »</p> <p style="text-align: center;">Article 4</p> <p>Après le III <i>bis</i> de l'article 109 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précitée, il est inséré un paragraphe ainsi rédigé :</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>« Au terme ou en cas de dénonciation de la convention liant le Syndicat des transports d'Île-de-France au département avant le terme du délai mentionné au I de l'article 109, il est mis fin à la mise à disposition de ces agents auprès du département. Ils sont mis à disposition du directeur général du Syndicat des transports d'Île-de-France. Pour l'application à ces agents du délai mentionné au I de l'article 109, la durée de la mise à disposition effectuée auprès du département est comptabilisée dans la durée de la mise à disposition prononcée au titre du premier alinéa du présent article. »</p> <p style="text-align: center;">Article 4</p> <p>Après le III <i>bis</i> de l'article 109 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précitée, il est inséré un paragraphe ainsi rédigé :</p>

Textes en vigueur	Texte des propositions de loi n° 354 (2007-2008) de M. Michel Houel et n° 373 (2007- 2008) de M. Jean-Claude Frecon	Conclusions de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>III. - Les fonctionnaires de l'Etat ayant opté pour le maintien de leur statut sont placés en position de détachement auprès de la collectivité territoriale ou du groupement de collectivités territoriales dont relève désormais leur service.</p> <p>Par dérogation à la section 2 du chapitre V de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'Etat, ces détachements sont sans limitation de durée. L'autorité territoriale exerce le pouvoir disciplinaire sur les fonctionnaires ainsi détachés. Elle informe l'administration gestionnaire de leur corps d'origine des sanctions prononcées.</p> <p>Lorsque les fonctionnaires détachés sont placés, sur leur demande, dans une position statutaire dont le bénéfice est de droit, le détachement est suspendu.</p> <p>Les fonctionnaires détachés sans limitation de durée peuvent, à tout moment, demander à être intégrés dans la fonction publique territoriale.</p> <p>Les fonctionnaires qui, à l'expiration du délai mentionné au I du présent article, n'ont pas fait usage du droit d'option mentionné à ce paragraphe sont placés en position de détachement sans limitation de durée.</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

Textes en vigueur	Texte des propositions de loi n° 354 (2007-2008) de M. Michel Houel et n° 373 (2007- 2008) de M. Jean-Claude Frecon	Conclusions de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Les dispositions de l'article 41 de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ne sont pas applicables à la nomination des fonctionnaires mentionnés au I du présent article à des emplois des services ou parties de services transférés en application de la présente loi à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales.</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p>
<p>III bis. - Dans les départements et régions d'outre-mer, les fonctionnaires de l'Etat affectés dans les services ou parties de service exerçant les compétences transférées relatives aux routes départementales et nationales, qui ont vocation à exercer leurs fonctions auprès du syndicat mixte mentionné au deuxième alinéa de l'article 105 et qui ont opté pour le maintien de leur statut ou qui, à l'expiration du délai mentionné au I du présent article, n'ont pas fait usage du droit d'option mentionné au même I, sont placés en position de détachement sans limitation de durée auprès de ce syndicat mixte dans les conditions prévues par l'article 147 de la loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006.</p>		
<p>En cas de dissolution du syndicat mixte, les agents détachés auprès de lui sont placés de plein droit en position de détachement sans limitation de durée auprès du conseil régional ou du conseil général, selon la collectivité à laquelle leurs services ou parties de service ont été transférés en application de la présente loi.</p>		

Textes en vigueur

—

**Texte des propositions de loi
n° 354 (2007-2008) de
M. Michel Houel et n° 373 (2007-
2008) de M. Jean-Claude Frecon**

—

« III ter. - Dans la région Île-de-France, les fonctionnaires de l'État affectés dans les services ou parties de service exerçant les compétences transférées au Syndicat des transports d'Île-de-France en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires, qui ont vocation à exercer leurs fonctions auprès d'un département dans les conditions définies au quatrième alinéa de l'article 105 et qui ont opté pour le maintien de leur statut ou qui, à l'expiration du délai mentionné au I du présent article, n'ont pas fait usage du droit d'option mentionné au même I, sont placés en position de détachement sans limitation de durée auprès de ce département dans les conditions prévues par l'article 147 de la loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006.

« Au terme ou en cas de dénonciation de la convention liant le Syndicat des transports d'Île-de-France au département conclue en vertu du cinquième alinéa du II de l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, les agents détachés auprès du département sont placés de plein droit en position de détachement sans limitation de durée auprès du syndicat. »

Conclusions de la commission

—

« III ter. - Dans la région Ile-de-France, les fonctionnaires de l'Etat affectés dans les services ou parties de service exerçant les compétences transférées au Syndicat des transports d'Ile-de-France en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires, qui ont vocation à exercer leurs fonctions auprès d'un département dans les conditions définies au quatrième alinéa de l'article 105 et qui ont opté pour le maintien de leur statut ou qui, à l'expiration du délai mentionné au I du présent article, n'ont pas fait usage du droit d'option mentionné au même I, sont placés en position de détachement sans limitation de durée auprès de ce département dans les conditions prévues par l'article 147 de la loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006.

« Au terme ou en cas de dénonciation de la convention liant le Syndicat des transports d'Île-de-France au département conclue en vertu du cinquième alinéa du II de 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, les agents détachés auprès du département sont placés de plein droit en position de détachement sans limitation de durée auprès du syndicat. »