



**ALEXANDRA ADERNO,**  
avocate,  
cabinet Seban et associés

**Souplesse**

La loi «3DS» finalise la répartition des compétences entre les autorités organisatrices de la mobilité, tout en intégrant une forme de souplesse.

**Demande**

Les départements et les métropoles peuvent se voir transférer dans leur domaine public routier les routes nationales, uniquement à leur demande.

**Données**

En matière de MaaS (mobilité servicielle ou «Mobility as a Service») et de collecte de données, la loi «3DS» complète le dispositif.

**Loi «3DS» (4/8)**

**La réforme de la mobilité et le transfert des routes**

La loi dite «3DS» (1) relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique a été définitivement adoptée le 21 février 2022. En matière de transports et de voirie, cette loi poursuit les grandes tendances déjà amorcées par la loi d'orientation des mobilités (LOM [2]) et par les différentes lois de décentralisation. Elle finalise ainsi la répartition des compétences entre les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), tout en intégrant une forme de souplesse dans l'exercice de leurs missions, et elle consacre les transferts des routes nationales au profit des départements et des régions.

**LE TRANSFERT DES ROUTES NATIONALES**

En France, le réseau routier national représente plus de un million de kilomètres de voirie presque exclusivement concentré entre les mains des communes et des départements (3). Avant l'entrée en vigueur de la loi «3DS», près de 380000 kilomètres de routes étaient gérés par les départements.

Cette gestion résultait des lois de décentralisation successives qui ont confié aux départements les routes nationales secondaires (4), puis les routes nationales d'intérêt local (5).

L'objectif alors affiché semblait double: d'une part, améliorer le service rendu à l'utilisateur, d'autre part, garantir une gestion efficiente du réseau routier entre les axes hautement fréquentés et les routes de proximité. Avec la loi «3DS», le législateur paraît vouloir poursuivre ce transfert en actant le désengagement de l'Etat sur la gestion et l'entretien des routes et au prix d'une fragmentation de la compétence routière, selon la Cour des comptes (6).

**AU PROFIT DES DÉPARTEMENTS ET DES MÉTROPOLIS**

Les départements, en leur qualité de gestionnaire de la voirie départementale (7), la métropole de Lyon et les métropoles peuvent se voir transférer dans leur domaine public routier les autoroutes,

les routes et les portions de voies non concédées relevant du domaine routier national dont la liste a été fixée par le pouvoir réglementaire. La liste des voies et portions de voies concernées a été récemment fixée (8). Un tel transfert étant lourd de conséquences et de charges financières, il ne peut s'opérer qu'à la demande des collectivités concernées et après que le préfet leur a communiqué les informations dont il dispose sur l'état des voies. Cette transmission d'informations n'est pas encadrée dans le temps, ni même sanctionnable, à défaut d'y procéder.

Toutefois, les collectivités ont désormais jusqu'au 30 septembre 2022 pour adopter une délibération actant le principe du transfert. Elles ne doivent donc pas perdre de temps pour examiner les informations transmises et auditer l'état des voies dont elles vont solliciter le transfert, avant d'inscrire à l'ordre du jour de leur assemblée de la rentrée 2022 les demandes de transferts. Le préfet de région centralisera les demandes transmises dans ce laps de temps et mènera une rapide concertation (9) afin d'aboutir à un partage des voies entre plusieurs demandes concurrentes. Une nouvelle délibération sera alors nécessaire pour entériner définitivement les voies dont le transfert est sollicité.

Il appartient ensuite au ministre des

Transports de notifier le transfert définitif aux collectivités intéressées, au regard d'un panel de critères énumérés par le législateur (10). Concrètement, le ministre doit notifier sa décision au plus tard le 30 décembre 2022, mais ce délai ne semble pas prendre en compte la possibilité

d'une phase de concertation de deux mois, à laquelle s'ajoute un délai de un mois pour délibérer sur le transfert définitif.

C'est enfin un arrêté préfectoral qui constate le transfert des voies mais aussi de leurs accessoires et dépendances, et ce, au plus tard, au 30 avril 2023, en l'absence de concertation. S'il y a une phase de concertation, le législateur semble envisager que l'arrêté préfectoral puisse être adopté après le 31 juillet 2023. Dans cette dernière hypothèse, le transfert ne sera

**À NOTER**

Les collectivités ont jusqu'au 30 septembre 2022 pour adopter une délibération actant le principe du transfert des routes.

effectif qu'au 1<sup>er</sup> janvier 2025, alors que si l'arrêté est édicté avant le 31 juillet 2023, le transfert prendra effet au 1<sup>er</sup> janvier 2024.

C'est cet arrêté qui marque véritablement le transfert de la voirie dans le domaine public de la collectivité concernée sans qu'il soit précédé d'un déclassement. Une forme de détournement sera néanmoins utile, s'agissant des biens meubles et immeubles de l'Etat utilisés pour l'aménagement, l'entretien, l'exploitation ou la gestion des voies transférées. S'ils sont exclusivement utilisés pour cela, ils seront cédés aux collectivités intéressées. En revanche, s'ils servent aussi à des voies conservant un caractère national, une convention d'utilisation sera conclue entre les parties.

**AU PROFIT DES RÉGIONS, EN PHASE D'EXPÉRIMENTATION**

Pour les régions, le régime envisagé diffère de celui du transfert de propriété, puisqu'elles peuvent seulement se voir

**RÉFÉRENCE**

Loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale.

mettre à disposition, avec tous les droits et les obligations du propriétaire, les voies et portions de voies fixées par décret, à titre expérimental pour une durée de huit ans.

En revanche, la procédure de mise à disposition s'insère dans un calendrier identique à celui du transfert aux départements et métropoles. La demande de mise à disposition est transférée pour information aux départements et aux métropoles qui sollicitent des transferts. Contrairement au transfert, les modalités de la mise à disposition sont réglées conventionnellement entre les parties dans un délai de huit mois à compter de la décision du ministre des

Transports, qui devrait supposément intervenir, en l'absence de concertation, au 31 décembre 2022.

Enfin, dans la mesure où les biens meubles utilisés par l'Etat pour aménager, entretenir, exploiter ou gérer des voies transférées serviraient à la fois aux voies mises à la disposition de la région et à celles transférées aux départements, une convention doit être conclue entre les parties.

**L'ACHÈVEMENT DE L'ORGANISATION DE LA MOBILITÉ**

Pour mémoire, il y a un peu plus de deux ans, la LOM a marqué un bouleversement législatif en réorganisant en profondeur les compétences en matière de mobilités. Il s'agissait alors de renforcer le maillage territorial en désignant de nouvelles AOM dont les missions seraient étendues, adaptées aux attentes des usagers et résolument marquées par les dernières innovations technologiques.

**Terra fertilis**  
LE BIOCHAR, GÉNÉREUX PAR NATURE !

**BIOCHAR**  
100% BOIS • 100% BOIS

**Amendements organiques et Biostimulants**

1<sup>er</sup> Biochar français homologué par l'Anses AMM 6190898 et 6210215

PRODUIT UTILISABLE EN AGRICULTURE BIOLOGIQUE  
EN APPLICATION DU RCE N°342007

**Écoresponsable**

- Durable
- Bois 100%
- Séquestre le CO<sub>2</sub>

**Économique**

- en eau
- en engrais
- en main d'œuvre

**Des espaces verts naturellement plus BEAUX et RÉSISTANTS**

**Demandez un devis**  
02 72 88 22 55

terrafertilis.com / info@terrafertilis.com

●○ La loi dite «climat et résilience» (11) a conforté la position des AOM en les dotant d'outils pour asseoir les mobilités douces et partagées, et lutter contre l'autosolisme. La loi «3DS» apporte des compléments sur les pratiques des AOM (lire aussi p.17).

## RÉPARTITION DES COMPÉTENCES

Au même titre que les pôles d'équilibre territorial et rural, la loi «3DS» a intégré les pôles métropolitains (12) à la liste des AOM. S'il existait une forme de consensus entre les autorités publiques pour considérer que les pôles métropolitains pouvaient être AOM dès lors que leurs membres leur avaient transféré la compétence, il n'en demeurerait pas moins que, en pure orthodoxie juridique, les pôles métropolitains n'étaient pas des AOM. Par conséquent, la loi «3DS» sécurise les services qu'ils organisent en leur confiant cette qualité.

De nouvelles hypothèses de réversibilité de la compétence «mobilité» ont été ajoutées par la loi «3DS». En effet, le premier alinéa du III de l'article L.1231-1 du code des transports prévoit que, si la région est devenue AOM en lieu et place d'une communauté de communes, cette dernière peut néanmoins délibérer pour demander finalement le transfert de la compétence «mobilité».

Cette demande peut avoir lieu seulement dans certaines hypothèses découlant d'un bouleversement institutionnel. En effet, la communauté de communes peut demander le transfert de la compétence d'organisation de la mobilité en cas de fusion avec une autre communauté de communes ou si elle a délibéré pour créer ou adhérer à un syndicat mixte fermé (13) ou à un syndicat mixte ouvert (14), à un pôle métropolitain ou à un pôle d'équilibre territorial et rural.

L'article 28 de la loi «3DS» a complété cette énumération en indiquant que, en cas de création d'établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre par partage et de transformation en EPCI relevant d'une autre catégorie, le transfert de la compétence d'organisation de la mobilité peut être sollicité. Il s'agit d'un ajout qui vise à intégrer les évolutions statutaires des communautés de communes telles qu'elles ont été prévues par la loi «engagement et proximité» (15).

## EXERCICE DE LA COMPÉTENCE

La loi «3DS» prévoit explicitement la possibilité de conclure des conventions de mandat pour les services de mobilité. Pour mémoire, l'article L.1611-7-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT) permet aux collectivités territoriales et à leurs établissements publics de confier à un organisme l'encaissement de certaines recettes. L'article 176 de la loi «3DS» créé le nouvel article L.1611-7-2 du CGCT qui prévoit que les AOM et leurs établissements publics peuvent confier à un organisme public ou privé l'encaissement des recettes des services de mobilités ou de stationnement, ou d'un service numérique multimodal tel que les MaaS (16), mais aussi le paiement des dépenses de remboursement, notamment des usagers des services. Il s'agit purement et simplement d'une convention de mandat qui devrait faciliter la gestion de certains services tels que le covoiturage, mais aussi la billettique intégrée au sein des services numériques multimodaux (lire aussi «La Gazette» du 2 mai, p.53).

Enfin, en matière de MaaS et de collecte de données, la loi «3DS» complète le dispositif. Tout d'abord, elle permet aux AOM de confier la charge de la fourniture

de certaines données (17) aux opérateurs de système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs, en plus des opérateurs de transport qui détenaient déjà cette faculté. Ensuite, l'article 54 de la loi «3DS» prévoit une lourde sanction pour les exploitants de service numérique d'assistance au déplacement qui n'ouvriraient pas leurs données pertinentes collectées en matière de déplacement et de circulation aux AOM. En effet, les exploitants encourrent une condamnation à une peine d'amende pouvant s'élever à 300000 euros et, s'il s'agit de personnes morales, ils peuvent aussi voir la sanction prononcée à leur encontre diffusée dans la presse écrite ou par tout moyen de communication au public (18). ●

## DÉJÀ PARUS

«La différenciation territoriale renforcée», «La Gazette» du 25 avril, p.48-49; «La définition des conflits d'intérêts assouplie», «La Gazette» du 2 mai, p.50-52; «Ce qui change en matière sanitaire et sociale», «La Gazette» du 9 mai, p.54-55.

## À PARAÎTRE

«Les mesures relatives à l'urbanisme»; «Les apports en matière environnementale»; «Le régime des entreprises publiques locales modifié»; «Avec l'administration, des relations simplifiées».

(1) Loi n°2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale.

(2) Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

(3) Ils représentent plus de 98 % du réseau national selon l'Assemblée des départements de France en novembre 2018.

(4) Dès 1972, l'Etat a attribué aux départements la responsabilité de la gestion de 55 000 kilomètres de routes nationales secondaires.

(5) La loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales leur a transféré 18 000 kilomètres supplémentaires de routes nationales d'intérêt local (RNIL) en leur confiant simultanément la gestion des personnels

et des moyens correspondants.

(6) «L'entretien des routes nationales et départementales», rapport public thématique de la Cour des comptes, mars 2022.

(7) Article L.3213-3 du CGCT.

(8) Décret n°2022-459 du 30 mars 2022 fixant la liste des voies non concédées du domaine public routier national qui peuvent être transférées aux départements et métropoles ou mises à la disposition des régions dans les conditions prévues aux articles 38 et 40 de la loi n°2022-217 du 21 février 2022.

(9) La loi prévoit qu'elle sera de deux mois.

(10) Au regard notamment de la cohérence des itinéraires, de la cohérence des moyens d'exploitation et de maintenance, des conditions de l'exploitation des dites autoroutes, routes et portions de voies et de l'expertise technique des collectivités territoriales et de leurs groupements.

(11) Loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

(12) Article L.5731-1 du CGCT.

(13) Article L.5711-1 du CGCT.

(14) Article L.5721-1 du CGCT.

(15) Loi n°2019-1461 du 27 décembre 2019 relative à l'engagement dans la vie locale et à la proximité de l'action publique.

(16) Mobility as a Service.

(17) Enumérées au 2° de l'article L.1115-1 du code des transports.

(18) 9° de l'article L.131-39 du code pénal.

Les collectivités ont désormais jusqu'au 30 septembre 2022 pour adopter une délibération actant du principe du transfert.

