



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction générale des infrastructures,
des transports et des mobilités**

Paris, le 17 mars 2023

Direction des mobilités routières

Le ministre chargé des Transports

à

Madame la Préfète de la région Grand-Est

Affaire suivie par : Philippe de Camaret
philippe.de-camaret@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 0140811862

Objet : Loi « 3DS » du 21 février 2022 – volet routier

Madame la Préfète,

Le Conseil régional Grand-Est a délibéré en faveur de la mise à disposition à titre expérimental de certaines sections du réseau routier national non concédé mentionnées au décret du 30 mars 2022 pris en application de la 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 dite loi « 3DS ».

Tenant compte des enseignements de la concertation que vous avez menée entre les différentes collectivités intéressées, la décision du ministre délégué chargé des transports en date du 4 janvier 2023, notifiée par courrier du 5 janvier à Monsieur le Président du Conseil régional et publiée au Journal officiel du 8 janvier 2023, a retenu le principe de la mise à disposition de sections du réseau routier national à la région.

La loi 3DS prévoit la signature d'une convention conclue entre l'Etat et la région dans un délai de huit mois à compter de la notification de la décision susmentionnée. Le descriptif du contenu et des modalités d'établissement de la convention et de mise en œuvre de la mise à disposition expérimentale sont précisées à l'article 40 de la loi.

Nonobstant les délais nécessaires à l'adoption du texte par le Conseil régional, il conviendra de veiller à la possibilité de soumettre le texte au plus tard au début de l'été 2023 aux Comités sociaux d'administration des services déconcentrés de l'Etat concernés par la mise à disposition expérimentale aux régions.

Je vous prie d'engager dès à présent, avec l'appui de la DREAL Grand-Est et de la DIR Est, les échanges avec le Conseil régional en vue de l'établissement de la convention susmentionnée et de la préparation de la mise à disposition.

Vous trouverez ci-joint à cet effet des lignes directrices et recommandations utiles pour lancer le travail conjoint d'élaboration de la convention. Ces éléments seront complétés, en fonction notamment de nécessités mises en évidence durant les discussions avec le Conseil régional.

Vous voudrez bien à cet effet faire remonter les questionnements ou difficultés surgies lors de ces échanges. D'une façon générale, je vous remercie de tenir informée la direction des mobilités routières (DMR) et le Secrétariat général du pôle ministériel du bon avancement du processus d'élaboration et de validation de la convention. Ces services apporteront les éclairages et indications nécessaires, notamment au travers du groupe de travail permanent auxquels sont associées les DIR et DREAL concernées.

J'appelle en particulier votre attention sur le VI de l'article 40 de la loi. Celui-ci, en ce qu'il permet à la région de transférer les missions à une collectivité départementale, est susceptible de complexifier fortement l'organisation de la mise à disposition. Je vous remercie de m'informer d'une éventuelle intention de la région d'y avoir recours.

Par ailleurs, je vous précise que la DMR et la direction de la législation fiscale du ministère des finances préparent actuellement en lien avec les services de la région Grand-Est l'ordonnance prévue par l'article 137 de la loi du 21 août 2021 dite « Climat et résilience », qui permettra à la région de bénéficier du cadre juridique permettant l'instauration d'une contribution spécifique au transport routier de marchandises applicable sur le réseau mis à sa disposition. La DMR vous fera part des dispositions spécifiques relatives à l'instauration de cette contribution, qu'il conviendra de mentionner dans la convention de mise à disposition.

Pour le ministre, la directrice des mobilités routières

Sandrine Chinzi

Copie :

Monsieur le directeur de la DREAL Grand-Est

Monsieur le directeur de la DIR Est par intérim

Lignes directrices et recommandations
pour l'élaboration des conventions de mise à disposition expérimentale aux régions
de voies du réseau routier national

La loi 3DS confère aux régions expérimentatrices et pour la durée de l'expérimentation la pleine compétence pour aménager, entretenir et exploiter les routes et autoroutes du réseau routier national mises à leur disposition.

La politique technique, les partis d'aménagement, les niveaux de service en entretien et exploitation sont ainsi librement fixés par la Région.

Toutefois, la durée limitée de l'expérimentation de la mise à disposition impose d'envisager l'éventualité d'un retour à l'Etat de la gestion des sections routières concernées. Il conviendra de prévoir dans la convention les conditions de cette restitution en gestion des sections routières objet de la mise à disposition et le cas échéant des aménagements intervenus, ainsi que de tous les moyens associés, à l'issue de la période expérimentale.

Par ailleurs, la Région sera soumise aux obligations générales qui s'imposent de droit à tout maître d'ouvrage routier, ainsi qu'aux obligations spécifiques, nationales ou européennes, liées aux caractéristiques de la voie concernée. Ces obligations, de nature législative ou réglementaire, feront l'objet d'un inventaire qui vous sera transmis ultérieurement et pourra utilement être annexé à la convention.

La Région sera également invitée à s'inscrire dans le corpus méthodologique recensé par le Comité de pilotage de la doctrine technique routière institué par la DGITM en juin 2022, qui rassemble toutes les strates de maîtres d'ouvrages routiers, et dont elle est membre.

Le présent document précise les dispositions qu'il convient de prévoir dans la convention de mise à disposition.

1. Dispositions d'ordre général

La convention déterminera les limites temporelles de la mise à disposition expérimentale. Il sera proposé une entrée en vigueur de préférence au 1er janvier d'une année civile (a priori 2024) pour raisons budgétaires notamment sans que cela soit bloquant toutefois. La date d'achèvement de la période expérimentale respectera la date limite du 20 février 2030 imposée par la loi.

La convention décrira précisément le périmètre de réseau routier national objet de la mise à disposition expérimentale à la région, dans le respect de la décision ministérielle du 4 janvier 2023. Le descriptif du réseau routier et de ses dépendances figurera dans une annexe à la convention établie selon le modèle ci-joint. Elle sera suivie d'une annexe ultérieure précisant le parcellaire. La convention précisera également, le cas échéant, les conditions d'utilisation des biens meubles et immeubles susceptibles de servir à la fois à des autoroutes, à des routes et à des portions de voies mises à la disposition des régions dans le cadre de l'expérimentation et à des autoroutes, à des routes et à des portions de voies du domaine public routier national non concédé dont l'aménagement, l'entretien et l'exploitation relèvent de la compétence de l'Etat. La convention spécifiera les services et parties de services de l'Etat mis à disposition de la

région, à titre exclusif ou non, pour exercer les missions relevant de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation de la voirie mise à disposition et leurs domaines de compétence. Les organigrammes des services mis à disposition seront joints à titre indicatif en annexe à la convention, (qui prévoira une information de la région en cas de modification organisationnelle des services de l'Etat mis à disposition). La convention précisera les modalités d'exercice de l'autorité fonctionnelle de la région sur les directeurs de ces services mis à disposition et notamment le dispositif qui sera appliqué en matière de délégations de signature.

Un plafond d'emplois (exprimés en ETPT) consacrés aux missions confiées à la Région sera explicitement indiqué dans la convention, en précisant qu'il est évalué à la date de signature de la convention et qu'il pourra évoluer annuellement à due proportion de l'évolution du schéma d'emploi applicable au ministère chargé des transports hors DGAC. La convention décrira les moyens mis en œuvre par le service, objectivant le niveau de service dans le cadre de la mise à disposition en s'appuyant sur des indicateurs appropriés. Toute augmentation du niveau du service rendue demandée par la Région nécessitant une mobilisation des moyens humains au-delà du plafond d'emploi fixé par la convention devra faire l'objet de l'abondement nécessaire par la région de la masse salariale ministérielle. Si cette mobilisation se limite à un accroissement de la mobilisation des indemnités pour services faits (heures supplémentaire, indemnités de sujétions horaires, astreintes), la référence sera la moyenne de ces indemnités versées au titre des années 2021-2023. L'abondement sera opéré par fond de concours.

Par ailleurs, la fonction financière relève d'une problématique particulière, dans la mesure où la mise à disposition des services financiers des DIR et DREAL pourrait être inopérante pour assurer les missions correspondantes qui relèveront du système comptable de la Région. De plus la mise à disposition individuelle d'agents auprès des Régions n'est pas prévue par la loi pour ce qui est des expérimentations. Dans l'attente d'éléments complémentaires sur cette problématique spécifique, il est nécessaire d'identifier les attentes ou propositions de la Région en la matière.

Le recours au VI de l'article 40, en ce qu'il permet à la région de transférer les missions à une collectivité départementale, est d'application très complexe s'agissant de l'organisation de la mise à disposition. La convention Etat-Région précisera s'il était tout de même souhaité d'y recourir, que la mise en œuvre des dispositions autorisées par le VI de l'article 40 fera, dans cette hypothèse, l'objet d'un avenant.

2. Gouvernance de la mise à disposition et suivi de l'expérimentation

Il sera proposé de mettre en place un comité stratégique associant le Président du Conseil régional, le Préfet de région et les directeurs des services déconcentrés de l'Etat mis à disposition, comité qui assurera le suivi de l'expérimentation et établira notamment les bilans intermédiaire et final, prévus par la loi. Il pourra utilement être complété d'un comité opérationnel composé de représentants de la région et des services de l'Etat parties à la convention ; ce comité opérationnel aura notamment pour mandat d'assurer le pilotage de l'expérimentation, en particulier la définition conjointe des plans de charge des services mis à disposition, les modalités d'exercice des missions, le suivi budgétaire, le suivi technique et la proposition au comité stratégique des adaptations éventuelles à porter aux modalités de la mise à disposition définies dans la convention.

3. Modalités de sortie de l'expérimentation ou résiliation anticipée

La convention précisera que l'arrêt anticipé de l'expérimentation à la demande d'une des parties devra faire l'objet d'une demande notifiée au moins un an avant la date d'arrêt anticipé qui ne peut être qu'un 1er janvier. Un avenant à la convention déterminera les modalités de mise en œuvre de cet arrêt anticipé.

L'avenant prévoira, pour la période de l'expérimentation restant à courir, l'accord de l'Etat pour la signature de tout acte de gestion domaniale ou la notification de commande publique dont l'effet s'étendrait au-delà de la durée d'expérimentation.

4. Gestion du domaine public

L'Etat reste propriétaire du domaine public routier et ses annexes, y compris celui qui serait acquis, au titre du domaine public routier mis à disposition et ses annexes, par la région, ainsi que des immeubles et des biens meubles qui auront été mise à disposition ou qui sont indispensable à la gestion, l'exploitation et l'entretien du domaine public routier.

La région étant substituée à l'Etat, pendant la durée de l'expérimentation, dans l'ensemble des servitudes, droits et obligations en cours sur le réseau mis à disposition, elle perçoit l'ensemble des redevances domaniales des AOT et tout autre produit du domaine mis à disposition, sur les conventions qu'elle aura maintenues ou développées et sur les conventions nouvelles qu'elle aura contractées.

La convention précisera que les nouvelles AOT sont délivrées par la région conformément aux dispositions du code général de la propriété de la personne publique et au code de la voirie routière. (Elles devront respecter la vocation routière des emprises et ne pourront envisager que des ouvrages, bâtiments ou équipements ayant un rapport avec la gestion et le développement du réseau mis à disposition).

En matière de conservation du domaine public, sous réserve d'une analyse juridique à venir, une clause pourra être proposée pour permettre de faire co-exister les dispositions de l'article L116-2 du code de la voirie routière qui donne pouvoir aux agents de l'Etat de constater les atteintes au domaine et le IV de l'article 40 de la loi 3DS qui habilite des agents assermentés de la région à constater ces atteintes.

Pendant la durée de l'expérimentation, les acquisitions foncières nécessaires à l'entretien, l'aménagement et le développement du réseau, que ce soit au titre des parcelles acquises pour exploiter, aménager ou développer le réseau, ou des biens immeubles construits ou acquis sur les emprises du réseau, seront traitées de la manière suivante :

- Toute nouvelle acquisition par voie amiable effectuée par la Région sera cédée gratuitement à l'Etat en fin d'expérimentation dans le cadre de la cession amiable prévue par l'article L. 3112-1 du code général de la propriété des personnes publiques, les terrains acquis permettant à l'Etat d'exercer sa compétence au titre de la voirie routière nationale en service.
- Les terrains acquis par la Région par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique le seront pour le compte de l'Etat au regard de l'intégration de l'opération une fois réalisée dans le réseau routier national

En matière d'occupation du domaine public, il conviendra de prévoir dans la convention que les titres de plus d'un an ayant une échéance dépassant la date de fin de la période expérimentale sont soumis à l'avis simple du préfet de région.

La convention prévoira également la remise à titre gratuit à l'Etat en fin d'expérimentation des emprises du domaine public routier et ses annexes acquises par la région, des biens meubles nécessaires à la gestion, l'exploitation et l'entretien du domaine public routier et ses annexes.

La convention prévoira également la remise à titre gracieux à l'Etat des biens meubles nécessaires à la gestion, l'exploitation et l'entretien du domaine public routier et ses annexes.

5. Gestion des contrats de commande publique

La mise à disposition emporte transfert de toutes les missions relatives à l'aménagement, l'entretien et l'exploitation du réseau routier mis à disposition. La convention précisera que la mise à disposition emporte de droit le transfert au profit de la région des marchés et concessions destinés exclusivement aux missions qui lui sont confiées.

Une instruction ultérieure précisera le cadre juridique et financier à prendre en compte au titre de la commande publique. Cette instruction indiquera notamment comment préserver les intérêts de l'Etat dans l'hypothèse où la région accepterait des engagements financiers à honorer postérieurement à la date de fin d'expérimentation.

6. Dispositions financières générales

Les modalités de calcul du droit à compensation seront décrites dans le décret à paraître en application de l'article 150 de la loi 3DS. La convention indiquera le montant provisoire fondé sur les années de référence 2018-2022 pour les dépenses d'investissement, et 2020-2022 pour les dépenses de fonctionnement, en vue d'un versement provisionnel au premier semestre de la première année de mise à disposition. Ce montant sera ensuite actualisé à sa valeur définitive pour prendre en compte les dépenses des périodes respectives 2019-2023 et 2021-2023 et en fonction de l'indice des prix à la consommation hors tabac, tel que constaté à la date de la mise à disposition (décret n°2022-1709).

Les dépenses de personnel, de même que les dépenses de fonctionnement général des services (bureautique, EPI, ...) continueront à être pris en charge par l'Etat employeur et ne feront donc l'objet d'aucune compensation financière. Le cas échéant, en cas de demande par la région d'évolutions de niveaux de service tels que décrits dans la convention cette dernière remboursera à l'Etat les éventuels différentiels correspondants. La référence sera la moyenne des dépenses de fonctionnement constatés au titre des années 2021-2023.

La convention devra prévoir l'hypothèse, au titre de la continuité du service public, que des prestations à charge de la région au titre du droit à compensation puissent être commandées et liquidées par l'Etat ainsi que le dispositif associé de remboursement par la région à l'Etat des sommes correspondantes.

La convention précisera ainsi que les CEI réalisés sous contrat de partenariat seront mis à la disposition de la région mais que le contrat à la société ERINEA continuera d'être pris en charge par l'Etat, et que le DAC calculé de la région ne prendra donc pas en compte ces dépenses dans l'assiette de calcul.

7. Gestion des contentieux

Une instruction ultérieure précisera le cadre dans lequel seront gérés les contentieux

8. Dispositions relatives à la gestion RH des agents

L'autorité hiérarchique et la gestion administrative des agents en poste dans les services ou parties de services mis à disposition continuent de relever intégralement de l'Etat.

Contrairement au dispositif de la loi MAPTAM mis en œuvre dans le cadre des transferts aux départements ou métropoles, les agents ne seront pas individuellement mis à la disposition des régions ; ils resteront des agents de l'État, affectés dans un service de l'État, lequel, à ce titre, continue d'exercer sur eux son pouvoir de gestion. En particulier, les agents relèvent du comité social d'administration (CSA) de leur service d'appartenance. Les agents continueront par conséquent de se conformer au règlement intérieur et notamment aux règles de prévention, d'hygiène et de sécurité en vigueur au sein de leur service d'appartenance qui a en charge de prendre les mesures nécessaires au bon fonctionnement du service et de veiller à la prévention, la sécurité et à la protection de la santé des agents. L'État reste ainsi responsable de la prise en compte des obligations de l'employeur dans ces domaines. Aussi, les chefs de service déconcentrés devront examiner d'éventuelles demandes de modifications organisationnelles ou d'organisation du travail souhaitées par la Région au regard du respect de ces obligations et seront fondés à les refuser en cas de non respect des règles en vigueur dans les services de l'Etat. Ils devront alors le notifier de manière motivée à la Région. Dans le cadre de ses attributions, la formation spécialisée du CSA local restera compétente sur le périmètre des services mis à disposition.

Les agents restent sous l'autorité hiérarchique et fonctionnelle de leur supérieur hiérarchique immédiat. Le supérieur hiérarchique encadre ainsi l'action de l'ensemble de ses agents. Toutefois, les chefs de service ou responsables des parties de service mis à disposition seront également sous l'autorité fonctionnelle du Conseil régional selon les modalités définies dans la convention. La Région disposera donc d'un pouvoir d'encadrement des objectifs et de l'action de ces chefs de service ou responsables, qui auront pour leur part mission de décliner ces objectifs au sein de leur service.

9. Entretien et exploitation des voies mises à disposition

La mise à disposition emporte transfert de toutes les missions relatives à l'entretien et l'exploitation du réseau routier concerné. Il appartient, donc, à la région de fixer les orientations, les niveaux de service et les modalités de gestion sur le réseau mis à disposition et d'en assurer le financement.

S'agissant du patrimoine (chaussées, ouvrages d'art, équipements, tunnels), afin de permettre un suivi du patrimoine de l'Etat et de réaliser un bilan de l'expérimentation, la région procèdera à une remontée annuelle des indicateurs LOLF, procèdera à un relevé annuel de l'état des chaussées par la méthode IQRN, assurera la surveillance des ouvrages d'art selon l'ITSEOA, des PPHM et des candélabres selon les guides utilisés pour le réseau routier national et appliquera le fascicule 40 pour la surveillance des équipements des tunnels et la réalisation des inspections détaillées initiales (IDI) et des inspections détaillées périodiques (IDP).

Par ailleurs, afin de permettre un fonctionnement cohérent du service mis à disposition et éviter des transferts de données trop complexes, il est recommandé que la région utilise les systèmes d'information patrimoniaux existants (AREO, SI'Route notamment).

Il est précisé, enfin, que les éventuelles procédures de déclassement ou de changement de statut à mener durant la période de l'expérimentation doivent recevoir l'accord formel de l'État, s'agissant de routes nationales.

S'agissant de l'information routière, conformément à la réglementation européenne et notamment la directive 2010/40 sur les systèmes de transport intelligents et les règlements associés, la région est tenue de faire remonter au point d'accès national (PAN) les types de données suivants : données en temps réel sur la circulation (action b de la directive), données sur la circulation liées à la sécurité routière (action c de la directive) et données sur les aires de stationnement poids lourds et leur localisation (action e de la directive). Afin d'assurer cette remontée, la région devra transmettre les données sur la base du contrat d'interface avec le système d'information TIPI et en accord avec les modalités indiquées dans la réglementation (incluant la transmission d'une déclaration de conformité). Dans ce cadre, toute éventuelle modification du référentiel routier ou du sectionnement du réseau doit être validé par l'État.

Mentionner que les services mis à disposition sont armés pour assurer ces tâches de remontée d'information et de synthèse.

Afin d'assurer un niveau d'information routière homogène, il est recommandé que la région donne son accord pour que ces informations en temps réel ainsi que les images webcams implantées sur le réseau continuent à alimenter le site Bison Futé. En termes de prévisions, il s'agit, également, de veiller à une remontée régulière des données « temps différé » des stations de comptage servant à l'élaboration du calendrier national Bison Futé, et des chantiers structurants à afficher dans Bison Futé. Enfin, il est précisé que les différents systèmes d'information (SAGACITÉ ou TIPI par exemple) sont mis à disposition de la région.

Il est également recommandé que la région continue de maintenir l'architecture technique C-ITS (systèmes de transport intelligent coopératifs) afin d'assurer une continuité d'information auprès des usagers via l'application nationale Coopits, ou via les véhicules connectés présents sur le réseau. Cela consiste en l'alimentation du nœud national C-ITS d'une part, et via le maintien des unités de bord de route et des unités embarquées véhicules gestionnaires déployées par l'Etat.

S'agissant de la sécurité des infrastructures, les DIR réalisant des Inspections périodiques de sécurité routière sur les itinéraires les concernant, à l'aide d'un vivier d'inspecteurs (formation qualifiante), ces derniers pourront être sollicités, même s'ils ne sont pas dans le service mis à disposition, pour assurer la continuité de ces démarches.

Concernant la sécurité des agents, Il est précisé que les politiques de prévention des risques et les mesures de prévention associées restent du ressort de l'État tant dans leur définition que dans leur mise en œuvre, s'agissant de personnels affectés dans les services de l'État. A ce titre l'observatoire de la sécurité des agents ainsi que le signalement des agressions devront être alimentés des événements qui ont lieu sur les réseaux mis à disposition.

S'agissant de la gestion de trafic, à mi-parcours et en fin d'expérimentation, la Région adressera à l'Etat un bilan des mesures de gestion de trafic qu'elle aura mises en place, et des schémas directeurs ou partenariats qui auraient été développés pendant l'expérimentation.

S'agissant des villages étapes, il est recommandé que la région s'inscrive dans le dispositif de labellisation. Elle sera invitée, pour cela, à participer à la commission d'examen des candidatures.

Lorsqu'un réseau d'appel d'urgence (RAU) est en fonctionnement au moment de la mise à disposition, il est recommandé que la région le maintienne, le cas échéant.

S'agissant des matériels, l'Etat mettra à disposition de la Région les outils de gestion de flotte si cette dernière souhaite les utiliser. Il est, toutefois, précisé que la réintégration des véhicules dans l'outil de gestion de l'Etat en cas d'arrêt de l'expérimentation sera à la charge de la région.

Il est recommandé que la région poursuive les démarches de service public Ecoresponsable pour les biens et matériels mis à disposition par l'Etat.

S'agissant des biens immobiliers, dans le cas où la région occupe un bien (hors CEI en PPP) partagé avec une autre collectivité ou avec l'État, une convention est établie. Cette convention précise la répartition des charges et les dispositions quant à l'utilisation du bien.

Dans le cas des CEI en PPP, l'Etat assurera la gestion du contrat PPP tout au long de l'expérimentation. Toute demande de travaux supplémentaires, non prévue au contrat, devra être validée par la Région et par le titulaire du contrat. La dépense correspondante sera prise en charge par la Région.

10. Exercice de la maîtrise d'ouvrage d'aménagements sur réseau routier

La maîtrise d'ouvrage des opérations d'aménagement du réseau portant sur des voies entrant dans le champ de la mise à disposition sera en totalité exercée par la région à compter du premier jour de la mise à disposition. A ce titre elle bénéficiera de toutes les procédures lancées par l'Etat avant mise à disposition¹. Durant cette dernière, elle conduira l'ensemble des procédures nécessaires au bon avancement des opérations. Les acquisitions foncières menées au titre des opérations seront faites au bénéfice de l'Etat.

Au titre des études d'opérations d'aménagement conduites par la région, la convention prévoira que les dérogations aux règles de l'art soient tracées par la Région. Elles seront adressées à l'ingénieur général spécialisé route (IGR) territorialement compétent pour information. La Région pourra bénéficier, si elle le souhaite et sous réserve de disponibilité, du conseil de l'IGR aux phases clés du projet et avant la mise en service, tout en restant maîtresse des décisions prises.

Il sera rappelé qu'en tant que maître d'ouvrage, la Région peut décider d'engager des opérations nouvelles d'aménagement se rapportant aux voies du réseau routier national mises à disposition et ne relevant pas du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027. Sous réserve de l'obtention de cofinancements, la Région prend à sa charge l'intégralité des coûts d'études, d'investissement et de fonctionnement des opérations concernées par la présente disposition. Aucune participation financière ne sera apportée par l'État.

11. Modalités de poursuite de la participation financière de l'Etat aux opérations inscrites au volet Mobilités 2023-2027

La convention devra comporter une annexe rappelant les principes suivants :

Conformément aux dispositions de l'article 40 II de la loi « 3DS », une soulte sera versée par fractions annuelles par l'Etat à la Région, pendant la durée de l'expérimentation. Le montant total de cette soulte correspond au total des montants des financements Etat relatifs aux opérations inscrites au volet Mobilités 2023 – 2027 portant sur des sections routières entrant dans le champ de la mise à disposition restant dus par l'Etat sur la base de la part Etat des mandatements exécutés au jour précédant la date d'effet du transfert de la maîtrise d'ouvrage des opérations concernées.

A ce titre, un bilan financier de chacune des opérations dont la maîtrise d'ouvrage est transférée à la Région en application de l'article 40 sera établi au jour précédant la date d'effet

¹ Sous réserve, pour la commande publique, d'une analyse juridique

de transfert. Ce bilan fera apparaître les mandatements exécutés et le cas échéant, les hypothèses dans lesquelles les versements effectués par les cofinanceurs avant le transfert de la maîtrise d'ouvrage ne respectent pas les taux de participation inscrits au volet Mobilités 2023-2027.

Ces bilans, par opération, seront notifiés par courrier du Préfet de région, au nom de l'Etat, au président de la région au plus tard 3 mois après la date d'effet de mise à disposition de la Région ainsi que le montant total de la soulte en résultant, à verser par l'Etat et le montant de ses fractions annuelles au regard de l'échéance du volet « Mobilités » 2023-2027.

Cette soulte étant affectée exclusivement au financement des opérations inscrites au CPER dont la maîtrise d'ouvrage sera exercée par la région au titre de la mise à disposition, les dépenses réalisées à ce titre par la région sont par leur nature (dépenses d'investissement) éligibles au fonds de compensation de la TVA (FCTVA). Le montant total de la soulte est donc ramené hors taxes et est égal au total des sommes restant dues par l'Etat au regard des montants Etat inscrits au CPER diminué des mandatements, part Etat, exécutés, divisé par 1,20 (taux de TVA de 20%).

Cette soulte est versée par fractions annuelles dont le montant est égal à la moyenne annuelle des financements restant dus sur la durée entre la date d'effet du transfert de la maîtrise d'ouvrage et l'échéance du CPER fixée à la date de signature de la présente convention.

Il conviendrait que la fraction annuelle de la soulte donne lieu à deux versements annuels de l'Etat au 1er avril et au 1er octobre de chaque année afin de pouvoir introduire, en cours d'année, lors du deuxième versement annuel la possibilité d'ajustement dans l'éventualité notamment, en cours de mise en œuvre du CPER, d'un allongement de la durée de celui-ci ou d'avenants au CPER modifiant les montants Etat inscrits au titre des opérations routières du CPER entrant dans le champ de la présente convention.

Toute modification du montant total de la soulte ou de ses fractions annuelles restant à verser sera notifiée par courrier du Préfet de région, au nom de l'Etat, au président de région en indiquant le calcul.

La liste des opérations routières inscrites au volet Mobilités 2023-2027 portant sur des voies entrant dans le champ de la mise à disposition ainsi que les montants de participation de l'Etat n'étant définitivement connus qu'après signature du volet Mobilités, un avenant à la convention de mise à disposition sera conclu pour intégrer à la convention ces éléments et fixer le montant de la soulte et de ses fractions annuelles.

A l'échéance de la contractualisation 2023-2027 éventuellement prorogée, un bilan sera établi de façon contradictoire entre l'Etat et la Région faisant le point du montant total de la soulte versée par l'Etat et des opérations, inscrites au volet routier entrant dans le champ de la mise à disposition, dont la réalisation a été engagée par la région. La part de la soulte Etat relative aux opérations non engagées fera l'objet d'un reversement de la région à l'Etat par voie d'émission d'un titre de perception.

La période d'expérimentation étant fixée à huit ans à compter de la promulgation de la loi « 3DS », soit au plus tard jusqu'au 20 février 2030, celle-ci pourra comprendre plusieurs années de la contractualisation postérieure à celle 2023-2027 éventuellement prorogée. Un avenant à la présente convention sera conclu une fois cette nouvelle contractualisation signée définissant notamment le montant de la soulte de participation de l'Etat à verser à la région, ses modalités de versement et les modalités de reversement éventuel à l'échéance de l'expérimentation.

12. Modalités de poursuite de la participation financière de l'Etat aux opérations contractualisées avant le 1er janvier 2023

Concernant les opérations routières engagées au titre des contractualisations précédant le volet « Mobilités » 2023-2027 et dont la mise en service n'est pas encore intervenue au début de la période de mise à disposition, la liste des opérations concernées sera précisée en annexe de la convention.

La Région exerce la maîtrise d'ouvrage de la poursuite des études et des travaux relatifs à ces opérations. Elle bénéficie à ce titre des financements déjà mis en place pour les opérations concernées.

Un bilan financier des opérations concernées sera établi au jour précédant la date d'effet de la mise à disposition. Ce bilan fera apparaître les mandatements exécutés à cette date et la part Etat afférente en application des conventions financières signées. Ce bilan sera notifié par courrier du Préfet de région, au nom de l'Etat, au président de la région au plus tard 3 mois après la date d'effet de la mise à disposition.

L'Etat n'apporte aucune participation supplémentaire à ces opérations au-delà des engagements déjà contractualisés, avant le 1er janvier 2023, par voie de conventions financières. La part de financement de l'Etat restant à mettre en place au regard des montants, part Etat mandatés, fera l'objet d'une subvention HT versée, pour solde de tout compte, au maître d'ouvrage régional.

13. Informations financières relatives à la comptabilité des immobilisations corporelles de l'Etat

Les aménagements, entrant dans le champ de la mise à disposition, mis en service pendant la période d'expérimentation (hors dépenses d'entretien relevant du chapitre 3) augmentent la valorisation du réseau routier national non concédé. Dans le cadre de la certification des comptes de l'Etat et de l'établissement du montant des immobilisations corporelles routières de l'Etat, les informations financières suivantes sont à transmettre, chaque année, par le comptable public de la région au comptable public des immobilisations corporelles de l'Etat et pour copie au responsable du Département Comptable Ministériel du ministère des transports :

- Liste récapitulative des aménagements mis en service dans l'année et date de mise en service (ouverture à l'utilisateur)
- montant des dépenses à caractère immobilisable afférentes à chacune des opérations mises en service dans l'année
- Une coordination entre les comptables publics de l'Etat et de la région sera mise en œuvre au regard de leurs procédures comptables respectives.

14. Projet de concession autoroutière A31 bis (Contournement de Thionville et mise à 2x3 voies de Thionville-Luxembourg)

Les dispositions législatives du Code de la voirie routière (L.122-4 notamment) et de la loi 3DS (articles 38 et 40) n'autorise pas la région à attribuer une concession autoroutière. Par ailleurs, au regard du champ de la mise à disposition (art. 40 I de la loi 3DS) limitant celle-ci à des portions de voies relevant du domaine public routier national de voies non concédé la mise en

concession autoroutière d'une section routière existante mise à disposition conduira à sortir le tronçon correspondant du périmètre du réseau mis à disposition de la région.

Au regard de ces éléments, dans l'hypothèse d'un projet de mise en concession de l'A 31 bis nord (Contournement de Thionville et Thionville-Luxembourg), l'Etat et la région conviennent des dispositions suivantes

- L'Etat pilotera, en association avec la région et suivant les modalités suivantes, les procédures correspondant aux études préalables du projet. Les dossiers de concertation et d'enquête publique et le contenu des décisions du MOA Etat sur les suites à donner aux différentes étapes de concertation, le mémoire en réponse au commissaire enquêteur et les annexes à la DUP seront soumises à l'avis de la région.
- L'appel d'offre sera conduit par l'Etat, en lien avec la région qui sera notamment associée au contenu technique de l'appel d'offre et informée du déroulement de la procédure. L'offre du concessionnaire pressenti et les éléments ayant conduit au choix de ladite l'offre seront présentées à la région avant la décision d'attribution du contrat par l'Etat