

Service instructeur  
DRT

3<sup>ème</sup> Commission - N° 2007/II-3<sup>e</sup>/26

Service consulté

## COMMUNICATION

### Direction des Routes et des Transports

-----

### Investissements routiers

### Plan Pluriannuel des Investissements Routiers

Résumé : *Le présent rapport a pour objet de vous présenter l'investissement dans le domaine des routes et ses perspectives d'évolution par la mise en œuvre d'une démarche de programmation pluriannuelle des investissements routiers*

#### Éléments introductifs

Le Département du Haut-Rhin s'est engagé depuis de nombreuses années dans une politique d'investissement en faveur de l'amélioration de ses infrastructures routières. En 2007, les dépenses d'investissement, toutes politiques confondues, s'établiront à 65,3 M€.

Premier poste d'investissement de son budget, cette démarche a permis de développer son action en faveur de l'économie, de la sécurité et de la qualité de vie des usagers de la route d'une manière plus générale.

Compétent sur près de 2 530 km, dont 140 km transférés de l'Etat depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006, ses modalités d'intervention n'ont cessé de se développer et se sont concrétisées par des réalisations importantes en terme d'aménagement du territoire (RD 68 – Rocade Ouest de Mulhouse, RD 430 – Mulhouse-Guebwiller, RD 52, suppression de passages à niveau de Bartenheim, de Sierentz, aménagements à Munster, déviation de Wittelsheim, RD103...).

De nouveaux projets structurants sont prévus à court et à moyen termes, comme la mise en œuvre du Plan Routier du Sundgau, la poursuite au-delà du volet routier du Contrat de Plan Etat-Région (2000-2006) de l'aménagement de la Rcade Ouest de Colmar, les déviations de Wintzenheim et de Héisingue, la liaison RN 83-A35 à hauteur de Rouffach, la déviation de Munster ainsi que l'aménagement du Carrefour du Château d'Eau à Kingersheim. Cette liste n'est pas exhaustive.

En effet, on dénombre actuellement 23 projets majeurs d'aménagement, de déviations et de liaisons nouvelles qui sont en phase d'études ou de réalisations pour un montant global d'investissement de l'ordre de 450 M€. A ces projets, il convient d'ajouter les aménagements plus modestes décidés chaque année dans le cadre de l'élaboration budgétaire.

La mise en œuvre de ce programme est directement fonction des moyens techniques et financiers que le Département entend se donner dans les années à venir en vue de sa réalisation.

Au préalable, et dans le souci d'une bonne lisibilité, il convient de rappeler la consistance de l'investissement routier ainsi que les pratiques actuelles.

## **I. Présentation des pratiques actuelles en matière d'investissement routier**

### **1) Eléments préliminaires**

L'investissement dans le domaine routier se répartit entre :

- l'investissement direct dont la finalité est d'améliorer, d'accroître ou de développer le patrimoine départemental ;
- l'investissement indirect qui représente la participation du Département au financement des travaux des autres collectivités (Etat, Communauté de Communes, Communes,...).

### **2) Consistance de l'investissement routier**

Structurellement, sa composition se décline en 8 politiques :

- A01 « Constitution du réseau structurant »
- A02 « Réseau Routier National » - Contrat de Plan
- A03 « Entretien et Maintenance sur Routes Départementales »
- A04 « Sécurité Routière »
- A05 « Exploitation »
- A07 « Pistes Cyclables »
- A08 « Aides aux communes »

Chaque politique est elle-même scindée en programmes.

### 3) Spécificités des constructions neuves relevant du développement du réseau routier départemental

Ces opérations se divisent en :

#### a) Grandes opérations d'aménagement du territoire : « les opérations individualisées »

Elles sont l'expression d'une volonté politique ambitieuse en faveur de l'investissement routier qui traduit une logique forte d'aménagement du territoire, de développement économique et d'amélioration des conditions de vie des habitants du Haut-Rhin.

Elles s'inscrivent dans un processus long (de 5 à 10 ans voire plus) et nécessitent des procédures lourdes (Déclaration d'Utilité Publique, concertation formelle, etc..) et se caractérisent par :

- une progressivité dans l'avancement des études qui se traduisent par de nombreuses décisions de l'Assemblée délibérante : lancement des études de faisabilité, approbation du programme et de l'enveloppe financière prévisionnelle, approbation des modalités de la concertation, choix de la solution retenue à l'issue des études préliminaires, approbation du bilan de la concertation et des études d'avant-projet, déclaration de projet, approbation du coût prévisionnel,....
- la mobilisation de moyens financiers et de moyens humains importants tant en interne aux services du Conseil Général que dans le cadre d'un recours à la maîtrise d'œuvre privée,
- des contingences récurrentes ayant parfois des conséquences fortes sur le déroulement des études et sur le coût des projets qui apparaissent dans les processus d'élaboration : prise en compte des contraintes environnementales et du sous-sol, concertations avec les acteurs locaux, acquisitions foncières et parfois oppositions se traduisant par des recours en justice.

Ces opérations se divisent en :

- une première série d'opérations (annexe 1) qui forment le noyau dur sur lequel travaille actuellement la Direction des Routes et des Transports,
- une seconde série (annexe 2) d'opérations déjà prises en considération et ayant fait l'objet d'études préalables mais pour lesquelles les moyens humains des services du Département sont aujourd'hui insuffisants pour les faire progresser, malgré un recours fort à la maîtrise d'œuvre privée.

#### b) Les opérations d'aménagement du programme A011

Ces opérations d'un montant unitaire situé entre 0,2 et 1,9 M€ permettent la réalisation d'aménagements ponctuels concourant à l'amélioration de la sécurité des usagers ou de la fluidité des routes existantes. Il s'agit principalement d'aménagement de carrefours ou d'améliorations ponctuelles de tracé et s'inscrivent généralement dans le cadre de procédures réglementaires simplifiées.

La maîtrise d'œuvre de la plupart de ces opérations est assurée par les services de la Direction des Routes et des Transports et leur programmation fait l'objet d'un examen en 3<sup>e</sup> Commission et d'une validation par l'Assemblée délibérante lors du vote du Budget Primitif.

Elles représentent en moyenne un volume annuel de 4 à 5 M€/an.

## II. Mise en œuvre des politiques d'investissement routier du Département

### 1) Evolution de l'investissement routier du Département depuis 5 ans

#### a) Montants dépensés en investissement routier

Ce tableau présente les montants consommés entre 2002 et 2006, ainsi que les montants votés au budget primitif 2007.

Dépenses réelles	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Constitution d'un réseau structurant	13,8 M€	23,2 M€	23,0 M€	9,8 M€	14,3 M€	26,1 M€
Réseau routier national	3,8 M€	0,0 M€	2,9 M€	2,5 M€	1,1 M€	3,3 M€
Politiques d'entretien, d'exploitation et de sécurité	12,0 M€	13,3 M€	15,1 M€	14,9 M€	22,5 M€	20,8 M€
Pistes cyclables	1,9 M€	1,8 M€	3,0 M€	5,1 M€	3,9 M€	4,7 M€
Aides aux communes	6,7 M€	7,1 M€	7,7 M€	9,9 M€	9,8 M€	10,0 M€
<b>Total</b>	<b>38,2 M€</b>	<b>45,3 M€</b>	<b>51,7 M€</b>	<b>42,2 M€</b>	<b>51,7 M€</b>	<b>64,8 M€</b>

Devant la forte dérive des coûts qu'a connu le milieu des travaux public ces dernières années, il est nécessaire d'actualiser l'ensemble des montants du tableau précédent en valeur 2006. Cette actualisation a été effectuée à partir de l'index des travaux public 01 « tous travaux » ; les nouveaux montants figurent dans le tableau suivant (sauf pour ce qui concerne le budget 2007) :

Dépenses actualisées (valeur 2006)	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Constitution d'un réseau structurant	16,5 M€	26,8 M€	25,2 M€	10,5 M€	14,3 M€	26,1 M€
Réseau routier national	4,5 M€	0,0 M€	3,2 M€	2,7 M€	1,1 M€	3,3 M€
Politiques d'entretien, d'exploitation et de sécurité,	14,3 M€	15,3 M€	16,5 M€	15,9 M€	22,5 M€	20,8 M€
Pistes cyclables	2,3 M€	2,1 M€	3,3 M€	5,4 M€	3,9 M€	4,7 M€
Aides aux communes	8,1 M€	8,2 M€	8,5 M€	10,5 M€	9,8 M€	10,0 M€
<b>Total</b>	<b>45,7 M€</b>	<b>52,4 M€</b>	<b>56,7 M€</b>	<b>44,9 M€</b>	<b>51,7 M€</b>	<b>64,8 M€</b>

Principaux commentaires :

- Les années 2003 et 2004 marquées par les importants travaux sur la rocade Ouest de Mulhouse, ont été suivies par 2 années de moindre investissement. A partir de 2007, le démarrage des deux grandes opérations à savoir les déviations de Wintzenheim et de Hésingue a conduit à augmenter les crédits,
- Le Département n'a aucune marge de manœuvre sur le montant de sa contribution annuelle aux travaux sur le réseau routier national ; la dépense de chaque année dépend du rythme de travaux qu'engage l'Etat,
- La politique d'entretien, d'exploitation et de sécurité a connu une augmentation sensible à partir de 2006 sous l'effet cumulé de la mise en œuvre de la nouvelle politique d'entretien routier votée en fin d'année 2004 et du transfert des routes nationales d'intérêt local en début d'année 2006 ; ce transfert donne lieu à compensation financière de l'Etat à hauteur de 1,9 M€ par an,
- La politique de développement des pistes cyclables a atteint son « rythme de croisière » en 2005,
- Enfin, on constate une relative stabilité dans la politique d'aide aux communes.

#### b) Poids de ces investissements dans le budget du Département

Sur la base des comptes administratifs des 5 dernières années (2002- 2006), les dépenses d'investissements de la Direction des routes, hors grands équipements, ont représenté 19.8 % des investissements départementaux, soit 229 M€ sur 1 916 M€.

Sur cette même période, compte tenu du fait que 13.7 % des dépenses d'investissement du Département ont été couvertes par l'emprunt ; la part de l'emprunt mobilisée par les investissements routiers peut donc s'estimer, en moyenne, à 21.7 M€.

Il faut noter qu'entre 2002 et 2006, le soutien financier des partenaires extérieurs du Département (Région, Etat, RFF) ont représentés une part totale cumulée d'environ 3,8 %.

#### 2) Consistance du budget d'investissement routier hors opérations individualisées

##### a) Les opérations d'aménagement du programme A011

Ces opérations contribuent à l'aménagement du réseau, mais sont d'importance plus modeste comme évoqué précédemment. Elles doivent être considérées au même titre que les programmes de travaux récurrents dès lors qu'elles permettent de régler notamment des problèmes de sécurité.

En 2007, le budget du programme A011 s'élève à 5,8 M€.

Il faut noter que 2007 est une année atypique pour le programme A011 dès lors qu'il intègre environ 2 M€ pour le carrefour sur la RD 415 dit de « Heiteren », opération du Contrat de Plan transféré au Département, financé avec l'aide de l'Etat et de la Région Alsace. En année courante, les besoins sur ce programme s'établissent à environ 4 M€.

b) Participation du Département aux investissements routiers de l'Etat

Le Département du Haut-Rhin participe aux travaux routiers sur RN dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006. Bien que la période de référence du Contrat de Plan soit échu, l'Etat a pris l'engagement d'achever tous les aménagements routiers qui y sont inscrits sans fixer de date d'achèvement des travaux.

Par ailleurs, le Département s'est positionné favorablement pour une participation de l'ordre de 4,9 M€ aux travaux de mise aux normes du tunnel Maurice Lemaire.

*Il importe de relever que les services de l'Etat n'ont pas, à ce jour, proposé aux collectivités le projet de convention de financement.*

**La loi de décentralisation du 13 août 2004 porte en elle le principe du décroisement des financements routiers.**

Le premier exemple d'application de ce principe a été la réponse négative donnée le 30 octobre 2006 par Monsieur le Ministre de l'Equipement à une demande de participation de l'Etat à la poursuite de l'aménagement de la rocade Ouest de Colmar, en application au protocole d'accord signé en 1995. Les sommes attendues de l'Etat s'élevaient à 9,5 M€.

Cette réponse négative n'a cependant pas empêché l'Etat de solliciter récemment le Conseil Général du Haut-Rhin pour participer aux investissements futurs sur la RN66 (déviation de Bitschwiller-Willer) et la RN83 (Colmar Sélestat) qui relèvent de la maîtrise d'ouvrage de l'Etat.

*Il convient donc de s'interroger sur la réalité du principe de décroisement des crédits routiers institué par la loi. Ce principe implique en effet que le Département se recentre sur l'aménagement de son réseau routier et que l'Etat se consacre seul au développement de ses propres infrastructures routières.*

La programmation des opérations d'investissement sur RN devrait être présentée aux collectivités locales alsaciennes dans le cadre des discussions qu'entend mener l'Etat au courant de cette année 2007 pour arrêter le Plan de Développement et de Modernisation des Itinéraires (PDMI). Le PDMI est le nouvel outil prospectif pour l'aménagement du réseau routier national dès lors que les futurs Contrat de Projets n'ont pas de volet routier.

*Si le principe de décroisement des crédits routiers est appliqué à l'avenir par le Conseil Général du Haut-Rhin, une diminution de l'ordre de 4,2 M€ est possible en moyenne annuelle sur les budgets routiers après épuisement des engagements pris.*

c) Les programmes de maintenance, d'exploitation et de sécurité

Il s'agit de toutes les politiques (A03 à A05) qui concourent à l'entretien du patrimoine routier existant, aux petits aménagements de sécurité et à l'entretien des ouvrages d'art.

En 2007, le budget voté sur ces politiques d'un montant de 20,8 M€ permet de respecter l'objectif fixé de maintien du patrimoine existant dans un état satisfaisant. Ce montant sera également nécessaire pour les années à venir.

Il faut noter que l'Etat versera une contribution annuelle de 1,9 M€ au titre des RN transférées.

*Toutefois, il faut rappeler que l'état des routes transférées ne répond pas, d'une part, aux standards de qualité du Département et, d'autre part, que de nombreux ouvrages ne sont pas conformes et que des travaux importants seront nécessaires dans les mois à venir. Il s'agit notamment des glissières de sécurité de la RN 83 qui nécessiteront, pour une sécurisation complète environ 2 M€ de travaux. Une demande d'indemnisation spécifique a été adressée à ce titre à l'Etat et faute de réponse appropriée, un recours a été déposé à son encontre.*

d) Le plan pluriannuel d'aménagement des pistes cyclables

L'Assemblée Départementale a voté en 2003 la définition de l'actuel schéma départemental des pistes cyclables. L'objectif est la mise en service d'une série d'itinéraires d'une longueur cumulée de 800 km. Pour achever la construction de ce réseau à un horizon de 10 à 15 ans, il faudra maintenir le niveau d'investissement au niveau actuel qui est de 4,6 M€ en 2007.

e) L'aide aux communes dans le domaine de la voirie

Le budget d'aide à la voirie communale s'établit en 2007 à 10 M€.

La pratique actuelle est celle du « guichet ouvert ». L'expérience des années précédentes a montré que le Département a toujours accepté d'abonder son budget pour verser, sur l'exercice en cours, la totalité des demandes des communes.

En conséquence, il est à prévoir que ce montant devra être reconduit dans les années à venir.

*Cette politique du Département d'aide aux communes doit faire l'objet d'une réflexion globale. Faut-il poursuivre l'effort à cette hauteur dans les années à venir ?*

f) Budget d'investissement routier hors opérations individualisées

En dehors des opérations individualisées, sur lesquelles nous reviendrons plus loin, les besoins en investissements routiers s'établissent à :

	<b>Budget</b>
Les opérations d'aménagement du programme A011	4,0 M€
Participation aux investissements de l'Etat	0,0 M€
Politiques de maintenance, d'exploitation et de sécurité	20,8 M€
Pistes cyclables	4,6 M€
Aides aux communes	10,0 M€

<b>Total</b>	<b>39,4 M€</b>
--------------	----------------

A ce total de 39,4 M€, il convient d'ajouter le montant affecté chaque année aux opérations individualisées.

### **III. Programmation et financement futur des opérations individualisées**

#### 1) Situation actuelle

##### a) Le portefeuille d'opérations

En ce début d'année 2007, nous dénombrons 23 opérations individualisées sur lesquelles l'Assemblée s'est prononcée favorablement à ce jour.

Ce portefeuille d'opérations n'intègre pas des dossiers émergents qui apparaissent à l'occasion de réflexions menées dans le cadre des SCOT. C'est ainsi que le SCOT de Mulhouse prévoit la réalisation à terme d'un barreau Nord et d'un barreau Sud de l'agglomération mulhousienne.

*De même, n'apparaît pas dans la liste d'opérations le Barreau Sud de Colmar, opération sur laquelle l'Etat s'est également désengagé.*

##### b) Estimation des projets routiers

La masse globale cumulée de ces opérations représente un montant total d'environ **440 M€ ; montant résiduel à la charge intégrale du Département** après déduction faite de l'aide des autres partenaires (Etat, RFF, Région, ville de Colmar) qui s'élèvera à 27 M€.

*Cette estimation repose sur notre connaissance actuelle des dossiers qui est variable selon le degré d'avancement de chaque étude.*

En effet, de nombreux facteurs ont une influence déterminante sur l'estimation des projets :

- Les concertations locales nous conduisent souvent, pour rendre le projet acceptable pour les populations riveraines touchées à consentir, à des aménagements supplémentaires ou différents qui impactent également le coût final de l'opération,
- La connaissance du site et de ses contraintes évolue également tout au long de la période d'élaboration du projet. Souvent les études hydrauliques ou faune et flore imposent des adaptations des projets et des ouvrages supplémentaires.
- Notre connaissance du sous-sol progresse également tout au long du processus. Des projets routiers importants (déviation d'Aspach, de Retzwiller par exemple), notamment dans le Sundgau ont connu récemment une réévaluation substantielle, suite aux études géotechniques de détail.
- Les coûts des projets routiers varient en fonction des index du secteur des Travaux Publics, dont l'évolution ne suit pas celle des index du coût de la vie habituellement connus. C'est ainsi que l'augmentation sur les trois dernières années de l'index TP01 (tout travaux) a été d'environ de l'ordre de 15%, répercutant ainsi l'augmentation des coûts des matières premières et des cours du pétrole.

##### c) Les aides des partenaires

L'Etat et les grandes collectivités locales et régionales sont des partenaires habituels des investissements routiers du Département.

Les principales opérations ayant bénéficié d'un soutien de partenaires :

- Suppression des PN entre Bâle et Mulhouse (Région 10% et 3,68 M€ de RFF)
- Rocade Ouest de Mulhouse (20% plafonnés à 4,57 M€ de la Région)
- Desserte du Bioscope (50% de la Région en dehors des parties d'aménagement touchant au réseau routier départemental existant)
- Liaison Rouffach A35 (20% plafonnés à 1,5 M€ de la Région)
- *Rocade Ouest de Colmar (16,2 % de la ville de Colmar – la participation de 30% la Région n'a pas été validée à ce jour)*
- Suppression du PN3 à Brunstatt (Etat 15%, RFF 15 %, la Région a été récemment sollicitée pour une participation à 30%)

Ces chiffres montrent que l'importance de l'aide des autres partenaires est vitale pour le Département. Cette aide conditionne la programmation des opérations dans le Haut-Rhin.

A ce titre, les aides cumulées de la Région Alsace s'élèvent à 6,2 M€ depuis 2000. Mais pour bien caractériser la participation de la Région Alsace au développement du réseau routier départemental, il convient d'ajouter sa participation de 7,2 M€ aux travaux de la RN83 - Rocade Ouest de Colmar et à la RN 415 qui ont été transférées au Département en début d'année 2006. L'aide consentie par la Région Alsace s'est donc élevée à environ 13,4 M€ témoignant ainsi tout l'intérêt qu'elle a porté à l'aménagement du territoire haut-rhinois.

#### d) Programmation et échéances de réalisation

La programmation des opérations routières est tributaire à la fois des volumes financiers que l'Assemblée Départementale entend consacrer au développement du réseau routier départemental chaque année, mais également des moyens humains de la Direction des Routes et des Transports pour assurer le pilotage d'un nombre important de grands dossiers routiers.

Le montant voté par le Département du Haut-Rhin cette année pour le développement du réseau routier est de 20,2 M€ pour la part destinée aux grandes opérations individualisées.

*Si ce rythme est maintenu dans les années à venir il faudra, nonobstant les réévaluations d'opérations susceptibles d'intervenir, entre 22 et 25 ans pour mener à terme le programme de travaux.*

Cet important délai n'est pas sans conséquences :

- d'abord pour les habitants du Haut-Rhin qui attendent depuis de nombreuses années des améliorations de leur réseau routier, d'autant que pour la plupart des opérations au moins une phase de concertation s'est déjà tenue à ce jour,
- certains territoires du département connaissent des congestions de trafic qui rendent les déplacements professionnels difficiles et qui ont un impact sur l'économie et le développement local.

Il doit également être rappelé ici que les effectifs dont dispose aujourd'hui la Direction des Routes et des Transports ne permettent pas d'accélérer grandement ce rythme, malgré un recours généralisé à la maîtrise d'œuvre privée.

La problématique de l'accélération du programme d'investissement routier est donc clairement posée ; reste à déterminer en quelle mesure cela est possible et si le Conseil Général entend s'engager dans cette voie.

## 2) Conséquences d'un nouvel élan à la politique d'investissement routier du Département

### a) Les conséquences d'une accélération de la programmation routière

La réalisation du programme actuel d'investissement routier à un horizon de 12 ans, est possible si deux conditions cumulatives se trouvent réunies :

- augmentation significative des montants affectés dans les quelques années à venir au développement du réseau routier départemental (**il s'agit d'adopter un rythme annuel de l'ordre de 40 M€ d'investissement pour les opérations individualisées par an contre 20 M€ actuellement**) ; le tableau en annexe 3 donne une projection des dépenses annuelles à l'horizon 2018 dans cette hypothèse,
- renforcement des moyens de la Direction des Routes et des Transports.

Le renforcement de la DRT est une décision, à portée financière plus limitée. Elle doit être considérée comme une simple conséquence d'une décision plus structurante pour le budget du Département d'augmenter sensiblement les montants annuels affectés à l'investissement routier sur une période longue.

### b) Comment régler la question du financement du programme de travaux

#### \* Cadre général de la prospective budgétaire

En juin 2006, un Plan pluriannuel des Investissements Départementaux (PPI) a été chiffré. Il en ressort que, tous services et projets confondus, le Département souhaiterait investir un peu plus de 2.5 milliards d'Euros dans les 10 prochaines années.

Le volume de ces investissements doit s'inscrire dans une logique budgétaire précise : recours maîtrisé à l'emprunt et à la fiscalité, maintien d'un autofinancement aux alentours de 100 M€ à comparer au budget 2007.

Pour la période 2000/2005, la moyenne des investissements départementaux s'est élevée à 155 M€ par an. Ces 155 M€ se sont répartis en 12 M€ d'opérations financières (par exemple : avances à des tiers), 67 M€ d'aides aux tiers (subventions aux communes et aux associations) et 77 M€ d'investissement directs.

Ainsi, la moitié des dépenses d'investissement sont consacrées à l'aide aux tiers.

**Si le Département veut financer, dans les délais envisagés, la totalité des projets, il doit faire passer sa capacité d'investissement annuelle de 155 M€ à 253 M€.**

#### \* L'incidence budgétaire d'une accélération du programme routier

L'accélération du programme d'investissements routiers modifie le rythme budgétaire prévu initialement dans le PPI 2006.

Ainsi, cette accélération nécessitera la mobilisation de 185 M€ de crédits supplémentaires liée au raccourcissement des délais de réalisation des travaux.

L'impasse budgétaire va donc évoluer de la manière suivante, à contraintes budgétaires stables :

	2008	2009	2010	2011	2012
Produits de fonctionnement	545,9 M€	558,9 M€	572,7 M€	587,5 M€	602,5 M€
Charges de fonctionnement courant	477,0 M€	493,7 M€	511,0 M€	528,9 M€	547,4 M€
<b>Dépenses d'investissement (*) hors capital de la dette</b>	<b>159,7 M€</b>	<b>146,4 M€</b>	<b>134,8 M€</b>	<b>126,6 M€</b>	<b>116,6 M€</b>
Ressources d'investissement	32,1 M€	31,8 M€	32,0 M€	32,7 M€	33,0 M€
Emprunt	105,0 M€				
<b>Impasse budgétaire (**)</b>	<b>-148,4 M€</b>	<b>-130,2 M€</b>	<b>-107,4 M€</b>	<b>-117,9 M€</b>	<b>-140,4 M€</b>

(\*) = montant des dépenses d'investissement qu'il est possible de budgéter en limitant le recours à l'emprunt à 105 M€ et une fiscalité à + 2 %

(\*\*) = somme des investissements figurant dans le PPI qu'il ne sera pas possible de financer en maintenant l'emprunt à 105 M€ et la fiscalité à + 2 %

L'impasse budgétaire varie de 107 M€ à 148 M€ entre 2008 et 2012, après recours à l'emprunt à hauteur de 105 M€ par an, ce qui signifie que d'importants arbitrages budgétaires devront être réalisés.

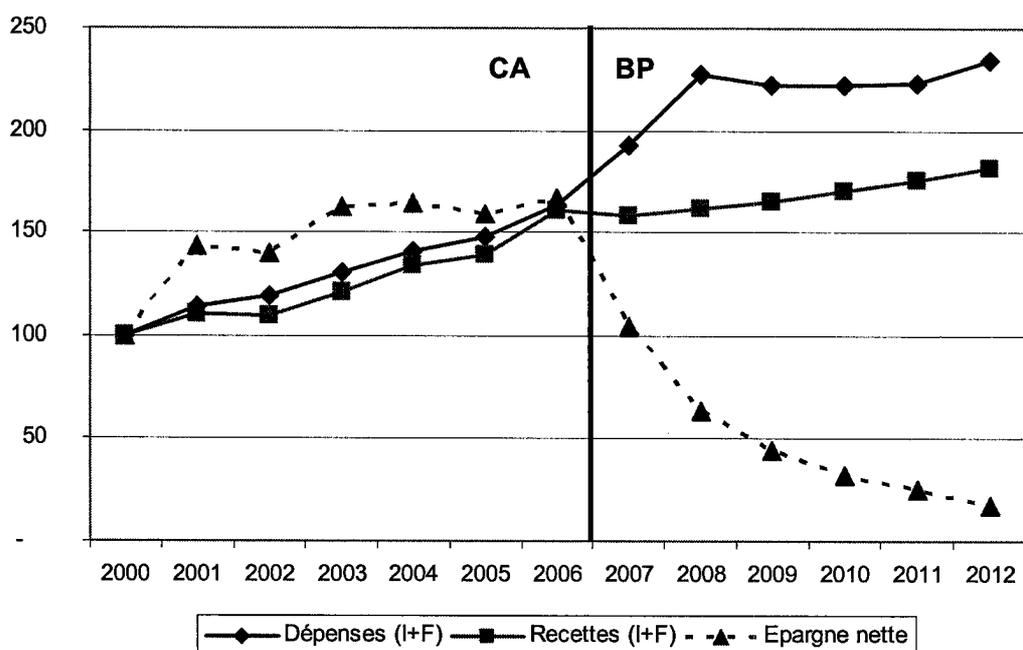
Le tableau et le graphique ci-dessous montrent un enjeu majeur :

L'épargne nette s'effondre, ce qui pose le problème de la maîtrise du niveau global prévu par le plan Pluriannuel Départemental d'Investissements.

	Budget primitif					
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Dépenses (I+F)	666,2 M€	785,8 M€	768,6 M€	767,3 M€	770,4 M€	809,8 M€
Recettes (I+F)	582,6 M€	595,3 M€	609,6 M€	628,1 M€	648,3 M€	668,3 M€
Epargne nette*	63,0 M€	38,0 M€	26,5 M€	19,3 M€	15,4 M€	10,4 M€

(\*) Hypothèse d'emprunt à 105 M€/an de 2008 à 2012

### Evolution de l'autofinancement de la collectivité :



Le financement du plan routier s'insère en définitive dans une problématique plus vaste de maîtrise budgétaire ; **les possibilités de mobilisations des moyens pourraient suivre 3 directions**, qu'il est d'ailleurs possible de cumuler :

- **Réalisation d'un emprunt spécifique** : au total, cette solution amènerait la collectivité à emprunter 469M€ sur une période de 37 ans, ce qui génèrerait un coût financier de 396 M€, soit une majoration de 84 % du coût des travaux. L'hypothèse d'aller au-delà de 37 ans de durée d'emprunt aurait pour conséquence d'augmenter encore plus fortement le coût de l'emprunt, les intérêts pouvant alors dépasser la valeur de l'investissement initial.
- **Des arbitrages devront être opérés** dans la conduite des autres projets départementaux, arbitrages pouvant se traduire soit par des décalages dans le temps, soit par un recentrage de la collectivité sur des investissements qui entreraient dans ses compétences obligatoires, en diminuant la part des investissements consacrés à des compétences facultatives.
- Enfin, il est également possible de d'envisager de **dégager des ressources supplémentaires** en maîtrisant la politique d'aide aux tiers, en investissement tout d'abord, ce qui permettrait d'affecter des sommes aux investissements départementaux, en fonctionnement ensuite, ce qui permettrait de dégager de l'autofinancement supplémentaire.

Les enjeux financiers sont donc très importants pour le Département. Il importe que, dans ce contexte, nos partenaires locaux répondent favorablement aux sollicitations du Conseil Général sur les grands dossiers d'aménagement du territoire haut-rhinois.

Il s'agit en particulier de l'aménagement de **la Rocade Ouest de Colmar pour lequel une aide de 12 M€ de la Région est attendue**, dans la logique du protocole de 1995 relatif aux aménagements routiers autour de Colmar. Le 3 février 2006, la Commission Permanente a autorisé, à ce titre, le Président du Conseil Général à signer une convention de financement de la Rocade Ouest de Colmar.

*Après un refus de l'Etat qui devait apporter une contribution de 9,5 M€, l'absence d'engagement clair sur ce dossier de la Région Alsace, malgré nos diverses relances, laisse à augurer une désertion, en rupture avec les pratiques antérieures, de ce grand partenaire des opérations routières dans le Haut-Rhin. Ceci représente un manque à gagner total de 21,5 M€ qui seraient alors à compenser par le Département soit :*

- *par le retrait d'une ou plusieurs opérations des listes présentées ci-avant,*
- *par un emprunt supplémentaire auquel le Département devra souscrire,*
- *par le report d'une ou plusieurs opérations d'aménagement dont fait partie la Rocade Ouest de Colmar.*

#### c) Propositions pour la mise en œuvre des opérations individualisées

La proposition qui est faite concerne en définitive l'engagement d'une programmation des grandes opérations routières dans le cadre d'un Plan Pluriannuel des Investissements Routiers (PPIR) dont la durée dépendra du montant que l'Assemblée entendra réserver au développement du réseau routier départemental.

Le PPIR consiste à mettre en place une planification globale de toutes les opérations routières ayant fait l'objet d'une décision de l'Assemblée, tant pour les études que pour les travaux.

Il s'agit d'une manière pratique de se doter d'un outil prévisionnel de planification et de gestion qui donne au Conseil Général une visibilité sur :

- la programmation des grands projets départementaux d'aménagement routier et notamment les années de mise en service,
- les volumes financiers à mobiliser annuellement sur la durée du PPIR,

Par ailleurs, il est proposé d'actualiser, chaque année le PPIR à l'occasion du vote du Budget Primitif, ceci pour tenir compte notamment :

- de l'avancement de chaque dossier en y intégrant les évolutions subies dans l'année écoulée,
- des disponibilités financières du Département,
- de la réponse donnée par les partenaires nationaux et locaux aux demandes de participation financière.

#### **IV. Autres propositions concernant l'Investissement Routier**

##### 1) Mettre en œuvre un programme triennal glissant pour les petites opérations d'investissement du programme A011

Pour donner une meilleure visibilité sur la programmation des travaux d'aménagement du réseau routier départemental, il est proposé la mise en place d'une programmation triennale glissante.

Ce programme sera mis à jour chaque année au moment du vote du budget.

Pour 2008, une première liste d'opérations fera l'objet d'une proposition de classement après examen de chaque demande au travers des critères suivants :

- sécurité routière
- fluidité et écoulement du trafic,
- aménagement du territoire,

## 2) Engager une étude sur la problématique des déplacements dans le Haut-Rhin

Cette étude aura pour objet d'améliorer notre connaissance sur la problématique des déplacements dans le Haut-Rhin. Il s'agit d'une démarche structurante qui vise à tendre, dans le futur, vers une meilleure adéquation dans les choix de réalisation des projets par rapport aux besoins constatés au vu des résultats des études.

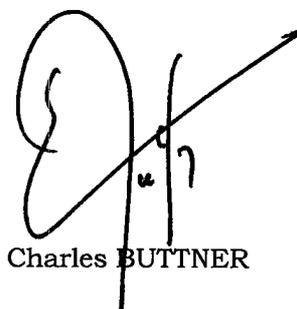
Elle comprendra 2 volets :

- un état des lieux portant sur :
  - ⇒ les besoins actuels en déplacements, éventuellement en tenant compte de la notion de bassins de déplacement,
  - ⇒ le fonctionnement actuel et futur (horizon 2020) des réseaux de transport (rail/route/modes doux),
  - ⇒ un éclairage sur le fonctionnement actuel du réseau routier et sur la problématique de sécurité routière.
- la définition de propositions d'aménagements futurs.

Elle permettrait ainsi, après l'aboutissement de l'actuel Plan Pluriannuel des Investissements Routiers, l'engagement d'opérations nouvelles en adéquation avec les besoins des citoyens haut-rhinois et du développement de notre territoire départemental.

En conclusion, je vous propose de bien vouloir prendre acte de ce rapport d'étape du Plan Pluriannuel des Investissements Routiers, mais également de « procéder » d'ici à la DM1 et les OB 2008 à des choix :

- d'investissement (en terme d'opérations),
- de programmation et notamment de lissage dans le temps et/ou d'abandon de certaines opérations,
- de financement approprié à ce PPIR.



Charles BUTTNER

## Annexe 1

### Plan Pluriannuel des investissements Routiers

#### Première liste d'opérations

Libellé des opérations	Coûts
Déviation de WINTZENHEIM	24,0
Déviation de HESINGUE	10,0
Desserte routière du BIOSCOPE (50%)	3,2
Déviation d'ASPACH	18,5
Rocade Ouest de COLMAR (54%)	21,5
Carrefours de RIEDISHEIM	9,0
PN3 à BRUNSTATT (67%)	9,4
Liaison A35 RN 83 à ROUFFACH (1,525 Région)	14,3
Déviation de RETZWILLER	21,0
Déviation de BALLERSDORF	12,0
Liaison A35-RD201 à hauteur d'ENSISHEIM	4,0
Déviation de DANNEMARIE	15,2
Liaison ALTKIRCH - MULHOUSE - BURNGHAUPT-LE-BAS	60,0

Ne figurent sur cette première liste que les opérations du noyau dur sur lesquelles travaillent actuellement la DRT

Concernant les coûts :

Il s'agit des **coûts résiduels** à la charge du Département, déduction faite de l'apport des partenaires (Etat, Région, Ville de Colmar, RFF)

Concernant les montants indiqués :

Il s'agit des montants estimés de chaque opération compte tenu de notre connaissance actuelle des dossiers. Ils ont fait l'objet d'au moins une délibération du Conseil Général

Ils sont susceptibles d'évoluer au fur et à mesure de l'avancement des études

## Annexe 2

### Plan Pluriannuel des investissements Routiers

#### Seconde liste d'opérations

SECONDE PARTIE		
Liaison RN66 RD35 à VIEUX THANN		4,6
Contournement de FERRETTE et VIEUX-FERRETTE		15,0
Déviatiion de TAGSDORF-WITTEKSDORF		65,0
Liaison HIRSHINGUE-WITTEKSDORF		20,0
Barreau Ouest d'ALTIRCH		14,2
Liaison BALSCHWILLER - RETZWILLER		30,8
Carrefour du Château d'eau à KINGERSHEIM		16,3
Déviatiion de MUNSTER		30,2
Déviatiion de WECKOLSHEIM		12,2
Déviatiion de HEGENHEIM		10,0
<b>TOTAL PROG. IND.</b>		<b>442,4</b>

Figurent sur cette seconde liste les opérations sur lesquelles les moyens de DRT ne permettent pas de travailler actuellement

Concernant les coûts :

Il s'agit des **coûts résiduels** à la charge du Département, déduction faite de l'apport des partenaires (Etat, Région, Ville de Colmar, RFF)

Concernant les montants indiqués :

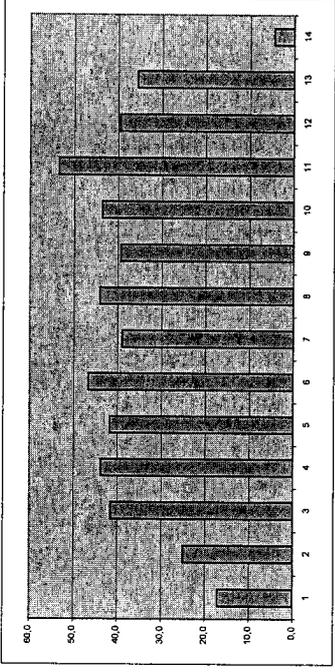
Il s'agit du montant estimé de chaque opération compte tenu de notre connaissance actuelle des dossiers. Toutes ces opérations n'ont pas fait l'objet d'une délibération sur le coût d'objectif (opérations grisées)

Ils sont susceptibles d'évoluer au fur et à mesure de l'avancement des études

# Annexe 3

## Hypothèse d'une accélération de la programmation des projets sur une durée de 12 ans

Libellé des opérations	Coût voté	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
Déviaton de WINTZENHEIM	24,0																						
Déviaton de HESINGUE	10,0																						
Desserte routière du BIOSCOPE (60%)	3,2																						
Déviaton d'ASPACH	18,5																						
Rocade Ouest de COLMAR (64%)	21,5																						
Carrefours de RIEDISHEIM	9,0																						
PN3 à BRUNSTATT (67%)	9,4																						
Liaison A35 RN 83 à ROUFFACH (60%)	14,3																						
Déviaton de RETZWILLER	21,0																						
Déviaton de BALLERSDORF	12,0																						
Liaison A35-RD83 à hauteur d'ENSISHEIM	4,0																						
Déviaton de DANNEMARIE	15,2																						
Liaison ALTKIRCH - MULHOUSE - BURHHAUPT-LE-BAS	60,0																						
Liaison RN66 RD35 à VIEUX THANN	4,6																						
Contournement de FERRETTE et VIEUX-FERRETTE	15,0																						
Déviaton de TAGSDORF-WITERSDORF	65,0																						
Liaison HRSINGUE-WITERSDORF	20,0																						
Barreau Ouest d'ALTKIRCH	14,2																						
Liaison BALSCHWILLER - RETZWILLER	30,8																						
Carrefour du Château d'eau à KINGERSHEIM	15,3																						
Déviaton de MUNSTER	30,2																						
Déviaton de WECKOLSHEIM	12,2																						
Déviaton de HEGENHEIM	10,0																						
<b>TOTAL PROG. IND.</b>	<b>439,2</b>	<b>7,1</b>	<b>20,2</b>	<b>36,1</b>	<b>39,2</b>	<b>37,2</b>	<b>42,1</b>	<b>34,4</b>	<b>39,5</b>	<b>34,8</b>	<b>39,0</b>	<b>48,9</b>	<b>35,0</b>	<b>31,0</b>									



Opérations avec financements autres

Etudes

Travaux