

Rapport du Président

Séance publique
du vendredi 14 mars 2025
N° CD-2025-2-7-1
N° applicatif 11750

7^{ème} Commission
Commission Réseaux et mobilités

Direction
Direction des routes, des infrastructures et des
mobilités

BUDGET PRIMITIF 2025 - RESEAUX ET MOBILITES

Résumé : Depuis la création de la Collectivité européenne d'Alsace et le transfert du réseau routier national non concédé, la Collectivité a tous les leviers en main en tant que gestionnaire unifié des voiries principales en Alsace. Forte de cette position, elle entend également investir un champ élargi d'interventions en matière de réseaux et de mobilité, en prenant à bras le corps les questions de report modal et de nouvelles mobilités.

Dans le domaine des infrastructures, routes et mobilités, environ 1 000 agents, dont près de 800 dans les territoires, œuvrent au quotidien à la réussite d'une politique ambitieuse alliant le service à l'utilisateur, l'investissement volontariste dans les mobilités douces, à la prise en compte de la biodiversité dans les opérations du quotidien (fauches tardives, traversées de batraciens...), comme dans les nouvelles infrastructures.

Pour 2025, la Collectivité mobilisera encore d'importants moyens pour financer des projets routiers d'envergure tel que l'aménagement de la RD105 à Saint Louis (5A3F), plus grande opération routière en Alsace, et poursuivra la mise en œuvre de ses programmes de maintenance et d'entretien courant, essentiels au maintien en bon état du réseau routier, avec un volume budgétaire moins élevé que les années passées afin de tenir compte du contexte budgétaire fortement contraint.

Après le vote à l'unanimité du principe de la mise en œuvre de la contribution Poids Lourds R-PASS, le projet entre en 2025 en phase pré-opérationnelle avec notamment le développement du système informatique. Un budget de 10 M€ sera ainsi réservé au BP 2025 à ce projet phare du mandat.

Une partie importante, soit près d'un quart, du budget d'investissement pour les travaux neufs est consacrée aux opérations en faveur des mobilités douces, avec 8 M€ notamment en ce qui concerne les aménagements d'itinéraires cyclables,

de passerelles.

Pour la politique des infrastructures, routes et mobilités, le montant global des crédits de paiement 2025 s'élève à un total de près de 132,1 M€ en dépenses (dont 31,3 M€ en fonctionnement) et d'environ 22,8 M€ en recettes (dont 3,1 M€ en fonctionnement). Le montant des autorisations de programme supplémentaires s'élève à un total arrondi de 68 M€ en dépenses et 8,8 M€ en recettes. Le montant des autorisations d'engagement supplémentaires s'élève à 23,1 M€ en dépenses.

Pour la politique de la montagne, l'engagement de la Collectivité européenne d'Alsace s'élèvera en 2025 à 1 629 200 € pour poursuivre la transition des stations et leur adaptation au changement climatique.

Ainsi, pour les politiques relevant de la Commission relative aux réseaux et aux mobilités, il est proposé d'inscrire un budget de 133,7 M€ en dépenses et 22,8 M€ en recettes, complété d'un budget de 42,765 M€ en dépenses de fonctionnement pour la masse salariale.

Le présent rapport a pour ambition de définir les moyens budgétaires dédiés aux actions en faveur des infrastructures, des routes, des mobilités et de la montagne, de retracer les faits marquants de 2024, et de tracer les perspectives qui fondent le budget primitif 2025.

Le Budget Primitif 2025 relatif aux réseaux et aux mobilités regroupe plusieurs politiques :

1. Politique des Infrastructures, des routes et des mobilités

1.1 Définition de la politique concernée

Les propositions budgétaires afférentes à cette politique se décomposent en quatre secteurs.

Le secteur budgétaire « Entretien et exploitation » a pour principal objectif de maintenir un bon niveau d'entretien du réseau routier afin de garantir, durablement, aux usagers des conditions de déplacement sûres et fluides. Cette partie du budget, avec l'intégration des besoins relatifs à la maintenance du réseau routier national transféré à la Collectivité européenne d'Alsace au 1er janvier 2021, représente chaque année près des 3/4 du budget total de cette politique. Ce domaine d'intervention nécessite l'inscription de budgets annuels tant en fonctionnement (pour l'entretien courant) qu'en investissement. La Collectivité européenne d'Alsace souhaite conserver un budget conséquent pour la maintenance des routes et éviter ainsi des dépenses insurmontables à moyen terme. Les prévisions de dépenses liées au projet R-PASS sont intégrées dans ce secteur budgétaire. Il convient de préciser qu'une comptabilité analytique dédiée à l'identification des dépenses relatives au réseau routier concerné par la future taxe R-PASS est mise en place depuis 2024.

Le secteur budgétaire « Travaux neufs » regroupe les opérations d'aménagements routiers qui selon leur niveau d'avancement mobilisent des crédits d'études ou de travaux et s'étalent sur plusieurs exercices budgétaires. En détail, ce secteur distingue les projets routiers d'envergure, dites « opérations d'aménagements des routes principales », des opérations qui nécessitent des inscriptions budgétaires généralement plus modestes (« opérations d'aménagements de proximité »). Il convient également d'être attentif à l'importance des financements extérieurs sur certaines opérations qui

réduisent d'autant la dépense nette restant à charge de la Collectivité européenne d'Alsace.

Le secteur budgétaire « Mobilités » est composé des dépenses et recettes afférentes aux aménagements de pistes cyclables, des parkings de co-voiturage et autres actions en faveur de la mobilité. Il convient de préciser que certaines dépenses liées à la maintenance des itinéraires cyclables sont imputées sur les lignes budgétaires du secteur « Entretien et exploitation » (et non du secteur « Mobilités »). Une analyse a posteriori des dépenses réalisées permet de les identifier, celles-ci étant rattachées au code analytique « activités » de la mobilité au moment de leur mandatement.

Le secteur budgétaire « Grands équipements » permet de soutenir divers projets structurants de notre territoire (ports alsaciens...), favoriser le déplacement par le rail (lignes de fret, liaisons et raccordements ferroviaires...) et financer les opérations « routes » dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par un tiers.

1.2 Faits marquants 2024 de la politique concernée

L'ensemble des travaux d'entretien et de maintenance a été réalisé sur l'année conformément aux programmes définis en début d'année avec les services routiers, comme l'atteste le taux définitif de réalisation des dépenses pour ce secteur budgétaire. Le programme des aménagements en traverse d'agglomération a nécessité un complément de crédits de paiements compte tenu du volume important des demandes de versements transmises par les communes (6,3 M€ pour un budget initial de 6 M€).

En fonctionnement, le budget alloué à la viabilité hivernale (6,2 M€ au BP 2024) a été réajusté en cours d'année (7,2 M€ après décision modificative) afin de tenir compte de la réalité des dépenses à financer dans ce domaine. Un bilan détaillé de la campagne hivernale 2023/2024 sera établi et présenté aux membres de la Commission réseaux et mobilité à l'issue des dernières dépenses. Les premières données chiffrées non encore définitives indiquent que le niveau des dépenses 2024 avoisine les 7 M€ sur 2024, et conforte par conséquent la nécessité de reconduire à minima un budget de cet ordre pour les années suivantes.

Egalement en fonctionnement, la collectivité a versé près de 500 000 € de compensations aux entreprises titulaires de marchés publics routiers pour pallier l'augmentation des coûts des matières premières durant la période post-covid (1 M€ en 2023).

En ce qui concerne le budget d'investissement, trois chantiers d'envergure ont impacté en 2024 le secteur « travaux neufs ».

Tout d'abord l'opération 5A3F qui vise à améliorer les accès autoroute-agglomération des Trois Frontières autour du nœud routier et autoroutier RD105/A35. Le chantier a été lancé en 2024 : une nouvelle bretelle de sortie de l'A35 vers l'EuroAirport dans le sens Bâle Mulhouse a été ouverte aux automobilistes, le pont provisoire au-dessus de l'A35 est en cours de construction pour remplacer le pont de la RD105 qui a vocation à être détruit et les travaux d'élargissement de l'A35 se poursuivent. Les dépenses consacrées à ce projet se sont élevées à 15,4 M€ en 2024, couvertes en partie par des cofinancements de 2,5 M€ (1,5 M€ de l'Etat, 1,0 M€ de Saint Louis Agglomération).

Par ailleurs, les travaux pour la déviation de Châtenois ont repris en février 2024 après une suspension au printemps 2023. Cette reprise a été possible grâce à un accord entre la Collectivité européenne d'Alsace, Alsace Nature et l'État, validé par la Cour administrative d'appel de Nancy. La déviation a été officiellement ouverte le 10 octobre 2024 et améliore considérablement la circulation dans le secteur.

Près de 11,8 M€ de dépenses ont été effectuées en 2024 sur cette opération, couvertes en grande partie par des participations de l'État et de la Région Grand Est, respectivement à hauteur de 50% et 25% du coût de l'opération.

Enfin, près de 5 M€ ont été consacrés en 2024 au chantier RD14 / RD133 Saverne Bouxwiller qui avait pris du retard du fait de la contestation par une entreprise candidate de l'attribution du marché de travaux. La communauté de communes de Hanau-La Petite Pierre a contribué au projet à hauteur de 752 k€ en 2024.

Avec ces 3 opérations (5A3F, déviation de Chatenois et Saverne Bouxwiller), ce sont plus de 32 M€ de dépenses investies par la Collectivité sur une année pour l'aménagement de nouvelles routes sur le territoire alsacien.

En ce qui concerne les recettes, une attention particulière a été apportée par les services pour en assurer la meilleure exécution possible sur cet exercice budgétaire. A cet effet, un important effort de rattrapage sur les dossiers de dédommagements pour les dégâts au domaine public a permis de doubler le montant perçu par rapport à l'année dernière, atteignant ainsi 1,7 M€ en 2024, soit + 0,8 M€ par rapport aux prévisions budgétaires 2024. Cet effort se poursuivra en 2025, en sachant que les montants les plus importants des dossiers en retard ont néanmoins été titrés en 2024.

Pour l'investissement, plus de 19 M€ ont également fait l'objet de titres de recettes, notamment en ce qui concerne les contributions extérieures pour les opérations du secteur travaux neufs (déviation de Chatenois, TSPO, 5A3F, Saverne Bouxwiller, etc...). A noter que l'important financement de la Confédération Helvétique au financement de l'opération 5A3F prévu initialement à hauteur de 8 M€ sur 2024 a été reporté sur l'exercice 2025 compte tenu des délais d'instruction des autorités suisses pour finaliser le versement de cette aide. Pour les autres projets, le taux d'exécution des recettes d'investissement (104%) est globalement supérieur aux prévisions budgétaires.

1.3 Objectifs pour 2025 de la politique concernée

- ❖ Pour le secteur de l'entretien et de l'exploitation, les principales dépenses projetées en 2025 concernent traditionnellement la maintenance des ouvrages d'art, le renouvellement des couches de roulement, les travaux d'équipements du réseau au moyen de signalisations horizontale (peinture) et verticale (panneaux, portiques, ...) et de dispositifs de retenue (glissières).

Avec le vote à l'unanimité du lancement de la démarche R-PASS en octobre 2024, ce projet entre en 2025 dans une phase de développement essentielle. Ainsi, le déploiement du système informatique mobilisera 10 M€ en 2025 (0,5 M€ en 2024).

En raison des contraintes budgétaires, il est proposé de limiter les crédits d'investissements en maintenance pour l'année 2025 à un volume global de 49

M€ (hors R-PASS), et ce en attendant la mise en place de R-PASS, qui apportera à moyen terme des ressources complémentaires.

Il convient de préciser que les dépenses moyennes réalisées dans ce domaine ces 3 dernières années s'élevaient à environ 69 M€, ce qui représente par conséquent une réduction de l'ordre de 20 M€ en investissement. Une telle baisse ne pourra toutefois pas être reconduite sur plusieurs exercices au risque d'impliquer à terme des coûts supplémentaires plus élevés et des conditions de circulation dégradées pour les usagers (sécurité, fluidité...).

Depuis la création de la Collectivité européenne d'Alsace, des investissements très importants ayant été réalisés dans la maintenance des autoroutes, il est proposé de réduire ponctuellement cet effort. Il convient néanmoins de préciser que, doté de ce budget de maintenance en 2025, la Collectivité européenne d'Alsace devra reporter temporairement certaines dépenses relatives au renouvellement ou remplacement de clôtures le long des autoroutes, à la signalisation touristique aux abords des autoroutes ou encore au marquage routier sur les routes étroites.

Dans cette même logique, le budget pour les travaux de chaussée qui accompagnent les aménagements de sécurité en traverse d'agglomération réalisés sous maîtrise d'ouvrage des communes est proposé à hauteur de 4 M€. Selon le montant des demandes de paiement des communes qui seront réceptionnées en cours d'année, un réajustement à la hausse sera à envisager par virements de crédits ou décision modificative.

Les ouvrages d'art sont périodiquement visités et évalués afin de déterminer le degré d'urgence à les réparer et ainsi maintenir la capacité de l'ouvrage et la sécurité des usagers. A ce jour, l'état actuel du patrimoine des ouvrages d'art de la CeA (ponts, passerelles, murs de soutènement...) apparaît sous contrôle, avec 58,5% des ponts en bon état structurel. Cette situation correspond à la moyenne nationale, avec une plus faible proportion des ponts très altérés en Alsace (9,6%) par rapport à la moyenne des autres départements français (10,1 %). Le budget 2025 dédié à la maintenance de ces ouvrages d'art s'élève à 9,3 M€.

Compte tenu de la notification du marché permettant à l'opérateur R-PASS de concevoir et développer le système informatique de recouvrement de la future taxe, il est nécessaire de mobiliser un important budget d'investissement jusqu'à la mise en service fin 2026 : 10 M€ en 2025 puis 11 M€ sur la période 2026/2027. Ensuite, pendant la phase d'exploitation, l'essentiel des dépenses (notamment pour la rémunération de l'opérateur) mobilisera des lignes de fonctionnement.

Alors que les prévisions initiales du budget de fonctionnement pour le secteur « entretien et exploitation » conduisaient à une augmentation de près de 1,5 M€ par rapport au budget 2024 afin de tenir compte de l'inflation et des nouvelles politiques (entretien des ponts de tiers, montée en charge du plan vélo, Mobilizz, ...), il est proposé de fixer le BP 2025 à hauteur de 30,8 M€. Il convient par ailleurs de préciser que ce budget est à compléter par les dépenses liées à la masse salariale qui s'élève globalement à 21,5 M€ pour les agents d'exploitation.

Le budget consacré à la viabilité hivernale est estimé à 7,2 M€, soit +1 M€ par rapport au BP 2024, afin d'atteindre le montant plancher proche du budget 2024. L'hiver 2023/2024 a été très doux, avec de rares épisodes de froid et un enneigement inférieur aux moyennes en montagne et en plaine : malgré ce contexte, le bilan de la campagne de viabilité hivernale s'était élevé à plus de

7 M€ notamment du fait de l'augmentation des frais fixes des nouveaux marchés privés et du cout induit par les engins supplémentaires en location.

Le budget d'entretien du réseau routier se répartit entre différents secteurs d'activité (chaussée, espaces verts, interventions suite aux dégradations, assainissement...) dont le détail figure en annexe du présent rapport. Afin de stabiliser les montants budgétaires sur ces lignes, et ce malgré l'augmentation du linéaire des routes à entretenir (par exemple avec l'ouverture de la déviation de Châtenois), différentes actions de réduction des niveaux de service d'entretien des routes et des itinéraires cyclables seront mises en œuvre.

A ce titre, les crédits d'entretien pour les chaussées sont revus à la baisse avec des incidences attendues sur les réparations des routes détériorées. De même, des réductions sont ciblées sur les budgets de fauchage, d'entretien des haies et arbres, des dépendances et accotements. Par ailleurs, les 350 k€ nécessaires à la surveillance des ouvrages de tiers surplombant le réseau de la collectivité, conformément à la politique de gestion des ouvrages d'art votée le 18 décembre 2023, sont reportés à 2026.

Sur le volet des recettes, les prévisions sont maintenues à hauteur de celles inscrites en 2024, avec une légère augmentation du fait de l'application progressive du nouveau barème de redevances voté fin 2022. Par prudence, les recettes liées aux dégâts au domaine public sont également inscrites à hauteur des prévisions 2024, même s'il est possible que celles-ci soient plus importantes du fait de l'effort de rattrapage des dossiers en retard.

Le budget proposé pour l'entretien et l'exploitation s'élève à 30 820 000 € en fonctionnement et à 60 500 000 € en investissement, avec 4 040 000 € de prévisions de recettes.

- ❖ Pour le secteur des travaux neufs qui regroupe les opérations d'aménagements routiers neufs, le point marquant de 2025 est la poursuite des travaux de l'échangeur A36 - RD 105 à Saint Louis (5A3F) compte tenu des volumes budgétaires à inscrire au budget d'investissement.

Ce projet a pour objectif de désengorger l'entrée dans Saint-Louis et d'assurer la fluidité du trafic sur cet axe. Celui-ci constitue la véritable porte d'entrée vers l'agglomération et seule voie de contournement au nord de la métropole bâloise et ce secteur. Avec une grande proportion de travailleurs frontaliers dans le trafic, la congestion de l'A35 et de la RD105, est devenue quotidienne et d'ampleur. Sur l'A35, des pics de plus de 53 000 véhicules par jour sont enregistrés. Ce chiffre peut monter à plus de 30 000 sur la RD105, dont 1 800 camions. Face à ce phénomène, la circulation dans cette zone est devenue délicate, voire dangereuse, avec notamment sur la RD105, des voies d'insertions qui ne sont plus adaptées au trafic et contexte actuel. La fluidification et surtout de la sécurisation du secteur est donc un enjeu primordial.

Cette opération mobilisera à elle seule plus des 2/3 des crédits de paiement 2025 prévus pour le secteur des travaux neufs. Il est proposé d'inscrire 27,8 M€ au BP 2025. Les dépenses à réaliser cette année concernent le traitement des situations des marchés de travaux en cours avec notamment la réalisation de la passerelle des modes actifs au-dessus de l'autoroute, la démolition et la pose du pont provisoire de la RD105 ainsi que le versement de la subvention de 5 M€ à SNCF pour l'ouvrage d'art sous les voies ferrées. Un suivi spécifique de la consommation mensuelle des crédits sur cette opération est mis en œuvre

depuis 2024 afin d'alerter, et le cas échéant ajuster les inscriptions budgétaires, si des écarts importants entre prévisions et exécution sont constatés.

Les cofinancements à percevoir en 2025 pour cette opération devraient s'élever à 15,2 M€, dont 13,3 M€ de la part de la Confédération Helvétique (dont 8 M€ reportés de 2024).

Parmi les autres chantiers mobilisant un volume de crédits conséquent en 2025, il convient notamment de citer le réaménagement des modes actifs de l'échangeur d'Erstein avec l'aménagement d'un itinéraire en site propre au droit de l'échangeur d'Erstein (3 M€) et le lancement de la liaison RD1083 - RD829 Benfeld / Sand.

Les autres opérations du secteur des travaux neufs (échangeur de Guémar, liaison A4-Lorentzen, barreau ouest d'Altkirch, échangeur Mertzau...) viennent compléter la liste d'opérations qui nécessitent essentiellement des crédits d'études sur 2025, selon le détail présenté en annexe.

Si le démarrage des travaux de l'une ou l'autre opération a été repoussé d'une année, le choix est fait pour le BP 2025 de maintenir un volume assez élevé de crédits d'études, pour préparer les années 2027 et 2028 lorsque l'opération 5A3F aura été réalisée.

Par ailleurs, les dépenses dédiées aux opérations dites « d'aménagements du réseau ordinaire » sont estimées à 0,7 M€ et celles des opérations de sécurité à 1,2 M€. Il s'agit de poursuites d'études et divers travaux routiers qui présentent un intérêt pour la sécurité des usagers de la route et pour l'aménagement du territoire, comme par exemple l'échangeur ouest A35/RD29 à Rohrwiler (60 k€) et la sécurisation du talus au Col d'Oderen (100 k€).

Parmi les prévisions de recettes attendues sur 2025 pour le secteur des travaux neufs, les montants les plus marquants concernent les financements de nos partenaires sur 5A3F (15,2 M€), l'échangeur d'Erstein (1,27 M€) et la déviation de Chatenois (2M€).

Le budget proposé pour les travaux neufs s'élève à 37 356 500 € en investissement, avec 18 481 499,83 € de prévisions de recettes.

- ❖ Le secteur des mobilités se caractérise essentiellement en 2025 par l'inscription d'un budget de 1,5 M€ pour l'aménagement de pistes cyclables et d'aires de covoiturage, en investissement, et de 0,5 M€ en fonctionnement pour diverses actions en faveur des mobilités douces (amélioration de la culture vélo dans les collèges avec la réalisation de kits pédagogiques, plan mobilité employeur etc...).

Les aménagements d'itinéraires cyclables sur notre domaine représentent plus de la moitié des dépenses du secteur, soit 0,9 M€ en 2025 pour une vingtaine de chantiers.

Les trois plus grosses interventions sont prévues sur les itinéraires Vallée de la Bruche (139k€), Marckolsheim-Burkheim (102 k€) et pour le passage inférieur RD83 giratoire de nouveau monde Soultz-Bollwiller (100 k€).

Le financement des travaux d'aménagement de parkings de covoiturage à hauteur de 505 k€ vient compléter le programme 2025 dans ce domaine, avec notamment 500 k€ consacrés à l'aire de covoiturage de Châtenois.

Des recettes 2025 sont envisagées au titre du fonds vert pour l'aire de covoiturage de Châtenois. La Collectivité européenne d'Alsace déposera un dossier de candidature auprès de la Région Grand Est pour la refonte de la signalisation de l'Eurovélo 6. Cette opération consiste à la remise en état de la signalisation entre Montreux-Jeune et Huningue avec la pose de 500 panneaux pour un coût d'environ 120 000 €. S'agissant d'un itinéraire européen et figurant aux plans vélo National et de la Région Grand Est, la Collectivité européenne d'Alsace peut prétendre à un soutien financier de la Région Grand Est au titre de l'aide « accompagner la structuration et la mise en tourisme des véloroutes et voies vertes » à hauteur de 20 %.

En plus des crédits de paiement alloués aux opérations du secteur « mobilité », des fonds spécifiques pour les interventions sur les itinéraires cyclables sont également répartis dans certaines opérations du secteur « maintenance », telles que les travaux et la maintenance des ouvrages d'art, la maintenance des routes et des infrastructures de communication, ainsi que la signalisation verticale et les dispositifs de retenue.

Le budget proposé pour les mobilités s'élève à 487 000 € en fonctionnement et à 1 452 500 € en investissement, avec 309 000 € de prévisions de recettes.

- ❖ Le secteur des grands équipements consacrera un budget d'investissement de 1,5 M€ en 2025 pour le financement de divers projets de notre territoire. Ce volume budgétaire a été estimé au plus juste mais pourrait nécessiter un ajustement en cours d'année en fonction du montant réel des appels de fonds de nos partenaires sur les opérations concernées.

A ce stade, les prévisions de dépenses les plus importantes correspondent aux subventions versées pour le raccordement ferré de l'EuroAirport (500 k€) conformément au contrat triennal 2024 - 2026 « Strasbourg Capitale européenne » signée le 26 avril 2024, et pour l'aménagement du Port Rhénan Colmar Neuf-Brisach (375 k€) dont le soutien de la CeA s'élève à un montant total de 750 000 € dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région 2015-2020 et de la convention cadre correspondante signée le 7 février 2023.

Une ligne d'études est également nécessaire pour les liaisons ferroviaires transfrontalières (liaison Colmar - Fribourg) ainsi que pour le maintien des lignes de fret (Roeschwoog - Beinheim, Saint Louis Huningue).

Enfin, dans le cadre du contrat de canal du Rhône au Rhin branche sud qui vise au maintien de la navigabilité et au développement des axes de mobilités douces, des crédits de paiements sont inscrits (48 900 €) pour faire face à l'appel de fonds de VNF conformément à la convention financière annuelle signée fin 2024.

Le budget proposé pour les grands équipements s'élève à 1 500 000 € en investissement.

2. Politique de la montagne

2.1 Ambition de la politique montagne

Cette politique couvre essentiellement le soutien de la Collectivité européenne d'Alsace aux stations de montagne alsacienne, tant en fonctionnement qu'en investissement : la station du Champ du Feu (hors alpin) et les stations gérées par les 4 syndicats mixtes du Lac

Blanc, des stations de la Vallée de Munster, du Markstein-Grand Ballon et du Ballon d'Alsace.

Ces stations de moyenne montagne, locomotives de l'économie des vallées avec les emplois directs (250) et indirects qu'elles représentent, subissent les effets du changement climatique, dont les conséquences sont déjà visibles et sont amenées à s'accroître dans le futur.

La grande dépendance de l'économie de montagne à l'activité « ski alpin » est interrogée par de tels phénomènes. Cette question est d'autant plus importante qu'il s'avère aujourd'hui difficile de trouver une alternative au ski alpin présentant une rentabilité similaire.

Cette nécessaire évolution de l'offre touristique s'accompagne d'une évolution des attentes de la clientèle, plus soucieuse de l'environnement. Depuis l'épidémie de la covid-19, on assiste également à un regain d'attrait pour les territoires de montagne (grands espaces, tranquillité, fraîcheur en été). Cela s'inscrit pleinement dans les axes de la stratégie touristique alsacienne votée en juin 2024 pour la période 2024-2028.

Face à ces enjeux, l'adaptation et la transition des stations, déjà engagées, doivent se poursuivre. Il s'agit de rendre le tourisme en montagne plus durable, moins dépendant économiquement de la neige et praticable à différentes périodes de l'année (dessaisonnalisation de l'offre).

L'ensemble des stations ont engagé récemment des études pour analyser leur situation et essayer de trouver de nouveaux modèles économiques, plus performants et plus résilients. Les résultats sont attendus courant 2025.

2.2 Faits marquants 2024

Depuis 2021, le soutien de la Collectivité européenne d'Alsace aux investissements des stations est en moyenne de 1,3 M€ / an. Cette enveloppe est utilisée pour diversifier les activités (adaptation 4 saisons), tout en assurant encore la performance des équipements de ski alpin (entretien, modernisation). Parmi les exemples d'investissements de diversification, on peut citer :

- La luge sur bouée (tubygliss) et le tapis roulant au Schnepfenried,
- La petite restauration et l'aire de bivouac au Markstein, en complément de la luge sur rail qui date de 2014,
- Les balades / sentiers ludiques et la course d'orientation au Lac Blanc, en complément du bike-park qui date de 2006.

Sur le site du Champ du Feu, après une concertation menée auprès du grand public en 2023, l'année 2024 a été consacrée à des expertises complémentaires sur le projet porté par la Collectivité européenne d'Alsace. Le projet du pôle nordique est actuellement réinterrogé, avec la recherche de sites alternatifs à celui initialement pressenti.

2.3 Accompagner la transition des stations

La politique de soutien aux stations de montagne de la Collectivité européenne d'Alsace doit tenir compte des enjeux climatiques, environnementaux, sociaux et économiques, notamment la question de la ressource en eau, sur laquelle se multiplient les conflits liés à son partage.

Il est ainsi proposé de :

- ❖ Continuer à **plafonner à 1 M€ le montant d'engagement annuel de la Collectivité européenne d'Alsace pour accompagner les investissements des syndicats mixtes**, charge à ces derniers de s'organiser dans la priorisation et l'échelonnement de leurs projets,
- ❖ **Concentrer les gros investissements sur les stations les plus performantes, avec d'éventuels investissements pour la modernisation des outils de production de neige**, sous réserve que ces aménagements :
 - **permettent la transition** de la station à moyen terme par la diversification et l'adaptation avec des activités générant des recettes et a minima un équilibre une fois les charges déduites (amélioration de la performance économique),
 - **génèrent des recettes** qui viennent garantir que les contributions au fonctionnement de la Collectivité européenne d'Alsace aux syndicats mixtes n'augmentent pas, voire baissent,
 et que **les dossiers soient solides**, avec un argumentaire démontrant que les **projets ont un effet positif** : économies d'énergie, d'eau, pas d'impact (ou limité) sur l'environnement, ...
- ❖ **Accompagner la réorientation des « petites stations »** dont le déficit est chronique dans l'exploitation « ski alpin », **en poursuivant leur transition** : sport, nature, famille, etc. ; là encore, les investissements devront montrer un bilan recettes / charges positif.

En 2025, ces orientations se traduiront concrètement par :

- ❖ Une contribution au fonctionnement des syndicats mixtes à hauteur de 785 000 € ;
- ❖ Un soutien au projet de modernisation de l'usine de production de neige porté par le Syndicat Mixte du Lac Blanc, pour un montant d'engagement maximum de la Collectivité européenne d'Alsace à hauteur de 788 000 € sur un projet estimé à 1,4 M€ :
 - la délégation de service public des remontées mécaniques au Lac Blanc arrive à échéance en octobre 2025 et ce projet est crucial pour la poursuite de l'exploitation (y compris estivale) de la station, qui représente 50 ETP et des retombées économiques pour toute la vallée (hébergement, restauration, location, ...),
 - ce projet présente de nombreux avantages économiques et environnementaux, avec une baisse importante de consommation en eau et en énergie, tout en améliorant de façon substantielle la performance de la station (enneigement plus rapide et plus efficace) ;
- ❖ Un soutien aux projets d'investissement des trois autres syndicats mixtes pour un engagement maximum de 212 000 € ;
- ❖ Pour le Champ du Feu (crédits inscrits au budget de la 8^{ème} commission) :
 - L'acquisition de l'auberge de la Rothlach, que la ville de Strasbourg est prête à céder à notre collectivité : le projet prévoit de rénover et mettre aux normes l'auberge, en augmentant sa capacité d'accueil et en y aménageant des possibilités d'hébergement. Coût de l'acquisition : 250 000 € ;
 - La finalisation des études pour 190 000 €.

SYNTHESE DE LA COMMISSION N° 7 – RÉSEAUX ET MOBILITÉS

Le tableau de synthèse ci-dessous récapitule les grandes masses et évolutions budgétaires qui concernent la Commission susvisée :

Nature		CA 2023	BP 2024	BP 2025	OB 2025 / BP 2024 (en €)	OB 2025 / BP 2024 (en %)	Variation AP/AE
Dépense	Fonctionnement	31 977 565,36	31 264 495,00	32 136 200,00	871 705,00	2,79%	23 135 302,47
	Investissement	119 982 089,90	117 855 000,00	101 609 000,00	-16 246 000,00	-13,78%	68 016 333,00
Dépense		151 959 655,26	149 119 495,00	133 745 200,00	-15 374 295,00	-10,31%	91 151 635,47
Recette	Fonctionnement	4 056 332,77	2 960 000,00	3 070 000,00	110 000,00	3,72%	0,00
	Investissement	18 478 995,07	13 079 498,00	19 760 499,83	6 681 001,83	51,08%	8 831 293,00
Recette		22 535 327,84	16 039 498,00	22 830 499,83	6 791 001,83	42,34%	8 831 293,00

En conclusion, je vous propose de :

- ❖ Inscrire, au titre du Budget primitif 2025 relatif aux réseaux et mobilités, un budget de 133,7 M€ en dépenses et 22,8 M€ en recettes, ventilé comme suit :

Pour la politique des Infrastructures

- en dépenses :
 - en fonctionnement : un crédit de paiement de 31 307 000 € et un total d'autorisations d'engagement supplémentaires de 23 148 302,47 €,
 - en investissement : un crédit de paiement de 100 809 000 € et un total d'autorisations de programme supplémentaires de 68 016 333 €,
- en recettes :
 - en fonctionnement : un crédit de paiement de 3 070 000 €,
 - en investissement : un crédit de paiement de 19 760 499,83 € et un total d'autorisations de programme supplémentaires de 8 831 293 €,

Pour la politique de la montagne

- en dépenses :
 - en fonctionnement : un crédit de paiement de 829 200 € et un total d'autorisations d'engagement en réduction de 13 000 €,
 - en investissement : un crédit de paiement de 800 000 €
- ❖ De prendre note de la répartition de ces montants conformément aux annexes 1 à 2.2 au présent rapport.
- ❖ De prendre acte qu'en vertu de la délibération n°CD-2023-1-8-6 du Conseil du 6 février 2023, je déposerai une demande de subvention au titre du dispositif d'aide de la Région Grand Est « Accompagner la structuration et la mise en tourisme des véloroutes et voies vertes » à hauteur de 20% d'une dépense prévisionnelle de 120 000 € pour la refonte de la signalisation de l'Eurovélo 6.

- ❖ D'attribuer et d'autoriser le versement d'une subvention de fonctionnement à la Ville de Colmar d'un montant maximum de 50 000 € pour l'entretien des sections départementales comprises dans l'agglomération de COLMAR. Les crédits seront prélevés sur le programme 083 (opération P083O002), chapitre 65, fonction 843, nature 657348.
- ❖ D'attribuer et d'autoriser le versement d'une subvention de fonctionnement à la Ville de Mulhouse d'un montant maximum de 45 000 € pour l'entretien des sections départementales comprises dans l'agglomération de Mulhouse. Les crédits seront prélevés sur le programme 083 (opération P083O002), chapitre 65, fonction 843, nature 657348.
- ❖ D'acter les orientations de la politique de la Collectivité européenne d'Alsace de soutien aux stations de montagne :
 - Continuer à plafonner à 1 M€ le montant d'engagement annuel de la Collectivité européenne d'Alsace pour accompagner les investissements des syndicats mixtes, charge à ces derniers de s'organiser dans la priorisation et l'échelonnement de leurs projets,
 - Concentrer les gros investissements sur les stations les plus performantes, avec d'éventuels investissements pour la modernisation des outils de production de neige, sous réserve que ces aménagements :
 - permettent la transition de la station à moyen terme par la diversification et l'adaptation avec des activités générant des recettes et a minima un équilibre une fois les charges déduites (amélioration de la performance économique),
 - génèrent des recettes qui viennent garantir que les contributions au fonctionnement de la Collectivité européenne d'Alsace aux syndicats mixtes n'augmentent pas, voire baissent,
 et que les dossiers soient solides, avec un argumentaire démontrant que les projets ont un effet positif : économies d'énergie, d'eau, pas d'impact (ou limité) sur l'environnement, ...
 - Accompagner la réorientation des « petites stations » dont le déficit est chronique dans l'exploitation « ski alpin », en poursuivant leur transition : sport, nature, famille, etc. ; là encore, les investissements devront montrer un bilan recettes / charges positif.
- ❖ D'acter le soutien au projet de modernisation de l'usine de production de neige porté par le Syndicat Mixte du Lac Blanc, pour un montant d'engagement maximum de la Collectivité européenne d'Alsace à hauteur de 788 000 € sur un projet estimé à 1,4 M€.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

.