

Rapport du Président

Séance publique
du lundi 15 décembre 2025
N° CD-2025-5-7-1
N° applicatif 13718

7^{ème} Commission

Commission Réseaux et mobilités

Direction

Direction des routes, des infrastructures et des mobilités

BUDGET PRIMITIF 2026 - RESEAUX ET MOBILITES

Résumé : Depuis la création de la Collectivité européenne d'Alsace et le transfert du réseau routier national non concédé, la collectivité assume pleinement son rôle de gestionnaire unifié des voiries principales en Alsace. Forte de cette compétence, elle affirme sa volonté d'agir plus largement dans le domaine des mobilités et des réseaux, en intégrant les enjeux de report modal, de mobilités douces et de préservation de la biodiversité.

Près de 1 000 agents, dont 800 répartis sur les territoires, participent à la mise en œuvre de cette politique ambitieuse, conciliant service public de proximité, transition écologique et innovation en matière de déplacements.

Pour 2026, la Collectivité européenne d'Alsace poursuit ses investissements structurants avec notamment l'aménagement de la RD105 à Saint-Louis (5A3F), plus grande opération routière d'Alsace, la réalisation des programmes de maintenance et d'entretien du réseau routier, adaptés au contexte budgétaire, ainsi que l'avancement du projet R-PASS marquant une étape clé dans la politique de financement des infrastructures et de régulation du trafic.

Ce budget marque également un engagement fort en faveur des mobilités douces, notamment en ce qui concerne les aménagements cyclables, de parkings de covoiturage et de passerelles.

Le budget 2026 de la politique des infrastructures, routes et mobilités s'élève à 137 M€ de dépenses, dont 30,6 M€ en fonctionnement, pour 12,9 M€ de recettes. En dépenses, il est complété par 64,2 M€ d'autorisations de programme et 7 M€ d'autorisations d'engagement supplémentaires.

La politique de la montagne bénéficie de 2,02 M€ pour poursuivre la transition des stations et leur adaptation au changement climatique, tandis que 518 909 € sont dédiés aux projets environnementaux transversaux, incluant la réhabilitation du plan d'eau de Plobsheim et le plan mobilité employeur.

Au total, la Commission « Réseaux et mobilités » disposera d'un budget de 139,6 M€ en dépenses, 12,9 M€ en recettes, et 44,063 M€ de 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, de la montagne et des projets transversaux environnementaux, de retracer les faits marquants de 2025, et de présenter les perspectives qui fondent le budget primitif 2026.

Le Budget Primitif 2026 relatif aux réseaux et aux mobilités regroupe plusieurs politiques :

1. Politique des Infrastructures, des routes et des mobilités

1.1 Définition de la politique

Les propositions budgétaires afférentes à la politique des infrastructures, des routes et des mobilités, se décomposent en quatre secteurs clairement identifiés dans le budget.

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 représente chaque année près des deux tiers 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, d'autant plus que le trafic poids lourds, à l'origine de la dégradation des chaussées, croît très fortement sur le réseau autoroutier. Les prévisions de dépenses liées au projet R-PASS sont intégrées dans ce secteur budgétaire. En prévision de la mise en place de l'observatoire de la taxe poids lourds dès 2026, 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 ». L'importance des cofinancements extérieurs sur certaines opérations réduisent d'autant la dépense nette restant à charge de la Collectivité européenne d'Alsace.

Le secteur budgétaire « Mobilités » a pour ambition d'accélérer la transition vers des modes doux et partagés afin de construire une mobilité plus sobre et plus durable. Il est composé des dépenses et recettes afférentes aux aménagements de pistes cyclables, des parkings de covoiturage et autres actions en faveur de la mobilité. Certaines dépenses liées à la maintenance des itinéraires cyclables sont intégrées au secteur budgétaire « Entretien et Exploitation » (et non au secteur « Mobilités ») car réalisées en même temps que l'entretien de la chaussée. Une analyse a posteriori des dépenses permet de les identifier.

Le secteur budgétaire « Grands Équipements » permet de renforcer les infrastructures stratégiques (ports, lignes de fret, liaisons et raccordements ferroviaires...) au service d'une Alsace connectée à l'Europe.

1.2 Faits marquants 2025

L'année 2025 a confirmé le rôle moteur de la CeA dans la conduite des politiques de mobilité et d'aménagement du territoire.

Une part importante du budget a été dédiée à l'entretien et à la maintenance, essentiels pour préserver un haut niveau de sécurité routière. 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 (4,5 M€ pour un budget initial de 4 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 a été nécessaire de mobiliser un important budget d'investissement cette année dans ce domaine. Conformément au calendrier prévu, une concertation approfondie s'est poursuivie avec les acteurs de l'économie alsacienne, la société civile et sur le plan institutionnel. Une nouvelle délibération a été approuvée le 20 octobre 2025 (délibération n° CD-2025-4-7-1) afin de fixer les modalités d'application de la taxe, le réseau taxé, les exonérations, les sanctions et la gouvernance du dispositif en vue d'une mise en service au 1^{er} janvier 2027.

En fonctionnement, le budget alloué à la viabilité hivernale (VH) a été réajusté en cours d'année (7,2 M€ au BP 2025, puis 6,9 M€ après décision modificative) afin de tenir compte de la modification des règles de facturation des matériels par le PVBR, ce qui conduit à un transfert des crédits précédemment facturés sur la VH vers l'entretien courant. La campagne 2024-2025 s'est classée dans la moyenne des 3 derniers hivers, tant sur le volume horaire généré que sur les consommations de fondants routiers.

En ce qui concerne le budget d'investissement, deux chantiers d'envergure ont marqué l'exercice.

Tout d'abord, le chantier routier 5A3F, lancé début 2024, et portant sur un montant total de 74,5 M€, vise à améliorer les accès entre l'autoroute et l'agglomération des Trois Frontières, tout en facilitant les déplacements vers la Suisse et l'EuroAirport. Après plus d'un an de travaux, plusieurs étapes importantes ont été franchies. De nouvelles bretelles sont désormais ouvertes ainsi que la voie d'entrecroisement dans le sens Bâle vers Mulhouse. La mise en place d'un pont provisoire au-dessus de l'A35 permet également de poursuivre les travaux sans bloquer la circulation sur la RD105. Ce chantier associe performance technique et exemplarité environnementale, avec recyclage des matériaux et aménagements pour piétons et cyclistes. Les dépenses consacrées à ce projet, votées à hauteur de 27,3 M€ au BP 2025, sont en partie couvertes par des cofinancements de 1,7 M€ (1,0 M€ de Saint-Louis Agglomération, 0,7 M€ de l'État).

Par ailleurs, le chantier de réaménagement de l'échangeur entre la RD83 et la RD426 à Erstein a débuté en juin 2025. Il s'inscrit dans une démarche de modernisation des infrastructures routières, avec pour objectif principal de fluidifier le trafic sur un axe très fréquenté, tout en renforçant la sécurité des usagers, notamment les piétons et les cyclistes. Parmi les aménagements prévus, on compte la construction d'une passerelle dédiée aux mobilités douces au-dessus de la RD83, la réalisation d'un passage inférieur sous une bretelle reliant la gare à la RD426, ainsi que l'élargissement de la piste cyclable vers Schaeffersheim. Le giratoire sur la RD426 sera également remis aux normes pour améliorer la circulation. Le coût total du projet s'élève à 4,8 M€ HT, financé conjointement par la Collectivité européenne d'Alsace, l'État, la Communauté de Communes du canton d'Erstein et la Ville d'Erstein.

Ces deux opérations totalisent près de 30 M€ d'investissements pour 2025, preuve de la volonté de la Collectivité d'investir dans des infrastructures d'avenir.

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. L'effort de rattrapage sur les dossiers de dédommagements pour les dégâts au domaine public a encore été soutenu cette année, permettant ainsi d'atteindre pour la deuxième fois consécutive un montant de recettes supérieur aux prévisions budgétaires de l'année.

Pour l'investissement, à l'exception de la recette attendue de la Confédération helvétique au financement de l'opération 5A3F dont la date de versement reste à préciser, le niveau global de réalisation des recettes est particulièrement élevé du fait essentiellement des contributions extérieures relatives aux opérations d'aménagements routiers (plateforme douanière de Saint-Louis, 5A3F, Liaison A35-RD83 à hauteur d'Ensisheim...).

1.3 Objectifs pour 2026

Fonctionnement

Le budget de fonctionnement s'élève à 30,6 M€, en léger retrait par rapport à 2025, traduisant une maîtrise volontariste des dépenses dans un contexte de forte tension budgétaire.

Le budget d'entretien du réseau routier se répartit entre différents secteurs d'activité (chaussée, espaces verts, interventions suite aux dégradations, assainissement...). Afin de stabiliser les montants à inscrire au budget sur ces lignes, et ce malgré l'augmentation du linéaire des routes à entretenir et la prise en compte progressive des mesures compensatoires environnementales générées par les chantiers routiers, différentes actions visant à réduire les niveaux de service d'entretien des routes et des itinéraires cyclables sont 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, un budget de 350 k€ dédiés 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, est reporté.

Le budget consacré à la viabilité hivernale est estimé à 6,9 M€, soit -300 k€ par rapport au BP 2025, compte tenu d'une modification des règles de facturation des matériels par le PVBR. À noter que des réflexions sont entamées pour limiter les coûts de cette activité, notamment le recours aux prestataires privés. L'impact financier ne sera mesurable que pour les budgets suivants.

Sur le volet des recettes, les prévisions sont maintenues à hauteur de celles inscrites en 2025, avec une légère augmentation du fait de l'indexation d'une partie d'entre elles sur l'évolution des prix des travaux publics.

Investissement

- ❖ Pour le **secteur de l'entretien et de l'exploitation**, les principales dépenses projetées en 2026 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).

En raison des contraintes budgétaires, il est proposé de limiter les crédits d'investissements en maintenance (hors R-PASS) pour l'année 2026 à un volume global de 50,2 M€.

Les dépenses moyennes réalisées dans ce domaine entre 2022 et 2024 s'élèvent à environ 70 M€ par an, ce qui représente par conséquent une réduction de l'ordre de 20 M€ par an depuis 2 ans. Une telle baisse ne pourra toutefois pas être reconduite sur les prochains exercices au risque d'impliquer à terme des coûts supplémentaires plus élevés et des conditions de circulation dégradées pour les usagers (sécurité, fluidité...). Pour les années suivantes, la mise en place de R-PASS apportera des ressources complémentaires.

Le budget pour les travaux de chaussée qui accompagnent les aménagements de sécurité en traverse d'agglomération réalisés sous maîtrise d'ouvrage des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale compétents est limité à 4,5 M€. Les principes de la politique afférente ont été fixés par la délibération du Conseil n°CD-2021-5-1-2 du 31 mai 2021 portant « Politique d'aménagement des traverses d'agglomérations (ATA) » et les modalités de mise en œuvre des partenariats à conclure au titre des opérations retenues ont été précisées par la délibération du Conseil n°CD-2021-8-7-1 du 6 décembre 2021. Ces principes et ces modalités de mise en œuvre sont rappelés en substance au 1.-1°-c) de l'annexe 1 jointe au présent rapport.

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 structural. 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 2026 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, un budget en investissement de 13,5 M€ est nécessaire en 2026. Ensuite, pendant la phase d'exploitation, l'essentiel des dépenses (notamment pour la rémunération de l'opérateur) mobilisera des lignes de fonctionnement. Les recettes ne sont attendues qu'après mise en service en 2027.

- ❖ Pour le **secteur des travaux Neufs** qui regroupe les opérations d'aménagements routiers neufs, le point marquant de 2026 est la poursuite des travaux de l'échangeur A35 - RD105 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 la seule voie de contournement au nord de la métropole bâloise et de ce secteur.

Cette opération mobilisera à elle seule près de la moitié des crédits de paiement 2026 prévus pour le secteur des travaux neufs. Il est proposé d'inscrire 17 M€ au BP 2026.

Les dépenses prévisionnelles concernent la finalisation des bretelles de l'échangeur de Saint-Louis, l'élargissement nord de la RD105 et ouest de l'A35, la démolition et reconstruction du pont de la RD105 franchissant l'A35, la mise en place de la signalisation directionnelle définitive, des équipements de sécurité et de signalisation lumineuse tricolore. Un suivi spécifique de la consommation mensuelle des crédits sur cette opération est mis en œuvre depuis 2024 afin d'ajuster les inscriptions budgétaires, si des écarts importants entre prévision et exécution sont constatés. Les cofinancements attendus pour cette opération en 2026 sont estimés à 2 M€, en complément de la contribution de 13 M€ de la Confédération helvétique, dont la date de versement reste à préciser.

Parmi les autres chantiers en cours qui mobiliseront un volume de crédits conséquent en 2026, il convient notamment de citer la poursuite des travaux de réaménagement de l'échangeur RD83 / RD426 à Erstein (3,1 M€, avec 2 M€ de prévisions de recettes) et le lancement de la liaison RD1083 - RD829 Benfeld Sand (2,3 M€, avec 1 M€ de prévisions de recettes).

Par ailleurs, les dépenses dédiées aux opérations dites « d'aménagements du réseau ordinaire » sont estimées à 1,8 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 le carrefour RD433-RD8bis I à Brunstatt-Didenheim (750 k€). L'ensemble des opérations programmées en 2026 est détaillé dans l'annexe 1 du rapport.

- ❖ Le **secteur des Mobilités** se caractérise principalement en 2026 par l'inscription d'un budget de 6,1 M€ dédié à l'aménagement de pistes cyclables et d'aires de covoiturage. Parmi ces crédits, 2,8 M€ sont alloués à la réalisation d'une dizaine d'itinéraires cyclables, dont 2 M€ spécifiquement consacrés à l'aménagement de l'axe Lauw-Masevaux. L'ensemble des opérations programmées en 2026 est détaillé dans l'annexe 1 du rapport.

Les opérations relatives aux aires de covoiturage concernent Châtenois (2,9 M€) et Wahlenheim (200 k€). A noter que l'opération à Châtenois bénéficiera d'une aide de l'Etat de 932 k€, dont la validité a été prorogée jusqu'à fin 2026.

En complément des crédits de paiement affectés aux opérations relevant du secteur « Mobilités », des dotations spécifiques destinées au développement et à l'entretien des itinéraires cyclables sont également inscrites au sein de certaines opérations du secteur « Maintenance ». Ces crédits concernent notamment les travaux et la maintenance des ouvrages d'art, la maintenance du réseau routier et des infrastructures de communication, ainsi que les actions relatives à la signalisation verticale et aux dispositifs de retenue.

- ❖ Le **secteur des Grands Equipements** consacrera un budget d'investissement de 1,5 M€ en 2026 pour le financement de divers projets du territoire alsacien. 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 conformément au contrat triennal 2024 – 2026 « Strasbourg Capitale européenne » signée le 26 avril 2024 et à l'aménagement foncier de la seconde phase de la rocade sud de Strasbourg.

Une ligne d'études est également nécessaire, principalement dédiée à l'étude en cours sur la résilience des infrastructures, des mesures de bruit et la liaison ferroviaire transfrontalière Colmar – Fribourg.

2. Politique de la montagne

2.1 Ambition de la politique de soutien aux stations de montagne

Cette politique couvre 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 quatre 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 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).

La Collectivité européenne d'Alsace, par délibération du Conseil n° CD-2025-2-7-1 du 14 mars 2025, a acté les principes suivants :

- Maintenir 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,
- Flécher les investissements les plus lourds en direction des stations qui connaissent une activité soutenue sous réserve que ces investissements :
 - 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 impact limité) sur l'environnement, ...

- Accompagner la réorientation des autres stations présentant un déficit d'exploitation récurrent de l'activité « ski alpin » en poursuivant leur transition : sport, nature, famille, etc. ; là encore, les investissements devront montrer un bilan recettes / charges positif.

ETP consacrés à cette politique au sein de la Collectivité européenne d'Alsace : 2,3.

2.2 Faits marquants 2025

Depuis 2021, le soutien de la Collectivité européenne d'Alsace aux investissements des stations est en moyenne de 1,2 M€ par an (Champ du Feu compris). Cette enveloppe est utilisée pour diversifier les activités (adaptation quatre 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.

Conformément aux principes actés lors de la plénière budgétaire du 14 mars 2025, la Collectivité européenne d'Alsace a décidé d'apporter son soutien au syndicat mixte du Lac Blanc pour son projet de modernisation de l'usine de production de neige, en votant une subvention d'investissement de 790 000 € lors de la Commission permanente du 24 mars 2025 (délibération n° CP-2025-2-12-1).

Sur le site du Champ du Feu, après une concertation menée auprès du grand public en 2023, les années 2024 et 2025 ont été consacrées 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 Objectifs pour 2026 : accompagner la transition des stations

Fonctionnement

Les principales dépenses en fonctionnement sur la politique montagne concernent l'équilibre des budgets de fonctionnement des syndicats mixtes dont la Collectivité européenne d'Alsace est membre : il s'agit de contributions statutaires. La Collectivité européenne d'Alsace apporte 50 % du reste à charge en fonctionnement.

Un montant de 828 250 € est prévu en 2026 (équivalent à 2025).

Investissement

Les principales dépenses en investissement sur la politique montagne concernent la poursuite des investissements structurants des stations de montagne, notamment en vue de leur adaptation au changement climatique et de leur diversification quatre saisons.

Les crédits sollicités à hauteur de 1 195 000 € doivent permettre de mettre en paiement les projets engagés dans les programmes des stations depuis 2023, en particulier le projet de modernisation de l'usine de production de neige porté par le Syndicat mixte du Lac Blanc.

3. Projets transversaux environnement

3.1 Définition de la politique

a) Gestion et animation du plan d'eau de Plobsheim

Depuis 1974, le plan d'eau de Plobsheim a été géré par le Département du Bas-Rhin puis la Collectivité européenne d'Alsace, avec pour objectifs de favoriser la pratique des sports de nature, de soutenir les associations, de préserver l'environnement et de développer le tourisme. Ce plan d'eau, en grande partie protégé par la directive Natura 2000, est un site emblématique du sud de Strasbourg, qui accueille tant les promeneurs que les membres de l'Union nautique de Plobsheim (UNAP) et de l'association du Giessen, ainsi que les clients du restaurant situé sur le site et les classes d'enfants du secteur formés à la voile sur le plan d'eau.

En tant qu'occupant du site jusqu'en 2042, la Collectivité européenne d'Alsace a la charge des travaux d'entretien et de développement du site, mais aussi de la rénovation de toutes les structures situées à proximité du plan d'eau, qui est géré avec les services de l'Etat et de Voies navigables de France.

b) Plan de mobilité employeur Mobilizz

Un plan de mobilité « vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité d'une organisation, en particulier ceux de son personnel, pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques et réduire la congestion » (article L1214-8-2 du code des transports). Si la loi l'a rendu obligatoire pour les établissements privés de plus de 50 salariés, la Collectivité européenne d'Alsace souhaite s'en doter de manière volontariste.

Au terme d'un pré-diagnostic, les besoins exprimés par le président de la Collectivité européenne d'Alsace et les élus du comité de pilotage sont les suivants :

- politique sociale volontariste pour renforcer l'attractivité de la Collectivité ;
- décarbonner les déplacements de l'administration ;
- améliorer l'accessibilité des sites de la collectivité.

3.2 Faits marquants 2024/2025 de la politique concernée

a) Gestion et animation du plan d'eau de Plobsheim

En 2025, la Collectivité européenne d'Alsace a renouvelé son engagement en faveur du plan d'eau, et poursuit son travail d'entretien et de valorisation, en lien fort avec les services de l'Etat et les associations.

Parmi les actions menées, on peut notamment citer :

- Signature de la convention d'occupation temporaire fin 2024, qui permet à la Collectivité européenne d'Alsace de poursuivre son investissement sur le site et fixe ses obligations ;
- Poursuite de l'occupation du site par les deux associations historiques (Union Nautique de Plobsheim (UNAP) et l'association Le Giessen) et élaboration des nouvelles conventions pour les années à venir ;
- Lancement d'études dans le cadre des obligations de remise en état du site prévues dans la convention d'occupation temporaire signée avec l'Etat ;

- Remise en état des locaux du restaurant de la base nautique en vue d'une nouvelle activité en 2026.

b) Plan de mobilité employeur Mobilizz

En terme de calendrier, les actions suivantes ont été menées :

- Janvier-septembre 2024 : préparation du projet, réalisation d'une enquête mobilité auprès de l'ensemble des élus et agents ;
- Octobre 2024 à fin janvier 2025 : diagnostic de mobilité et d'accès à un panel de 45 sites afin d'identifier les potentiels de report modal, entretiens stratégique avec les Directions et un panel d'élus ;
- Février à juin 2025 : concertation avec les agents et les élus, parangonnage et structuration du plan d'action opérationnel.

Les étapes à venir d'ici la fin 2025 prévoient la formalisation du plan d'action détaillé, de la stratégie de déploiement et du dispositif de suivi, en visant une validation en plénière de mars 2026.

En parallèle de ces actions, plusieurs événements ont été menés à destination de l'ensemble des agents : animations lors de la Semaine européenne de la mobilité 2024, tests itinérant d'une flotte de vélos de service, expérimentation d'un véhicule intermédiaire en patrouille sur le réseau cyclable de la Collectivité européenne d'Alsace, mise en place de COVIEVENT pour encourager au covoiturage lors d'événementiels...

Les travaux menés ont contribué à faire converger les règles d'usages des modes de déplacement (ex vélos de service...) et d'identifier les points d'amélioration dans l'information des agents notamment sur les dispositifs déjà existants.

3.3. Objectifs pour 2026 de la politique concernée

a) Gestion et animation du plan d'eau de Plobsheim

En 2026, la Collectivité européenne d'Alsace poursuivra son engagement sur le site du plan d'eau, tant en matière d'entretien et de sécurisation, que de valorisation du site. Son action sera menée en lien avec les partenaires institutionnels et associatifs sur le site.

En 2026, la gestion du plan d'eau de Plobsheim impliquera des dépenses de fonctionnement estimées à 88 109 €, qui permettront d'assurer l'entretien courant des espaces verts et la maintenance du site, en prévision notamment de la réouverture du restaurant.

Les dépenses d'investissement pour l'année 2026 sont proposées à 260 800€, pour permettre de répondre à nos obligations de remise en état du site, telles que prévues par la convention d'occupation temporaire signée avec l'Etat, mais aussi de garantir la sécurité sur le site et sa valorisation :

- Au titre de nos obligations conventionnelles, 142 800€ sont dédiés à la réfection de chaussées et à la démolition d'infrastructures qui posent un risque de sécurité pour les usagers ;
- 118 000 € sont dédiés à des opérations de réparation et de remise aux normes du site.

b) Plan de mobilité employeur Mobilizz

Il est à noter qu'il est prévu de présenter en rapport de plénière de mars 2026 le Plan de Mobilité Employeur, lequel détaillera les objectifs visés, le plan d'action pluriannuel et les dépenses prévisionnelles associées.

Sur le plan des dépenses de fonctionnement, le déploiement du Plan d'action du Plan de Mobilité Employeur impliquera en 2026 :

- La poursuite de la mission d'accompagnement par EKODEV, en soutien des Directions pour la formalisation des outils de suivi, la définition de la gouvernance et de ses relais dans les sites de la Collectivité européenne d'Alsace et la mise en œuvre des actions prioritaires (phase 4 de leur mission) ;
- Une communication interne renforcée pour l'accompagnement au changement auprès des agents (test de vélo, de transports en commun...) ;
- Une mission d'entretien de l'ensemble de la flotte de vélos de service et la mise à disposition de petits équipements nécessaires à son entretien et son utilisation ;
- La poursuite de test de solutions nouvelles aux besoins de mobilité professionnelle des agents, notamment via des solutions telles que l'autopartage (ex : Citiz) et la location de véhicule intermédiaire.

Pour ce qui concerne l'investissement, le Plan d'action Mobilizz prévoit :

- Un plan d'acquisition de vélos de service musculaires et à assistance électrique notamment, afin de moderniser l'existant ;
- Un plan d'équipement des sites de la Collectivité européenne d'Alsace en aménagements de stationnement cyclable sur une quinzaine de sites, au profit des agents qui utilisent le vélo pour leurs déplacements professionnels, des utilisateurs de vélos de service et des usagers visiteurs alsaciens des sites ;
- Enfin, des sites pourront faire l'objet de travaux visant à inciter au covoiturage, notamment par un marquage de places réservées à cet usage et la signalétique correspondante.

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 2024	BP 2025	BP 2026	BP 2026/ BP 2025 (en €)	BP 2026/ BP 2025 (en %)	Variation AP/AE
Dépense	Dépense de Fonctionnement	32 177 893,87	32 136 200,00	31 543 759,00	-592 441,00	-1,84%	7 019 546,00
	Dépense d'Investissement	117 096 010,49	101 609 000,00	108 028 033,00	6 419 033,00	6,32%	64 200 223,89
Dépense		149 273 904,36	133 745 200,00	139 571 792,00	5 826 592,00	4,36%	71 219 769,89
Recette	Recette de Fonctionnement	4 222 913,26	3 070 000,00	3 101 974,40	31 974,40	1,04%	0,00
	Recette d'Investissement	19 448 840,56	19 760 499,83	9 799 000,00	-9 961 499,83	-50,41%	1 000 000,00
Recette		23 671 753,82	22 830 499,83	12 900 974,40	-9 929 525,43	-43,49%	1 000 000,00

En conclusion, je vous propose :

- ❖ D'inscrire, au titre du Budget primitif 2026 relatif aux réseaux et mobilités, un budget de 139 571 792 € en dépenses et 12 900 974,40 € en recettes, ventilé comme suit :

Pour la politique des Infrastructures

- en dépenses :
 - en fonctionnement : un crédit de paiement de 30 588 400 € et un total d'autorisations d'engagement supplémentaires de 7 000 686 €,
 - en investissement : un crédit de paiement de 106 441 233 € et un total d'autorisations de programme supplémentaires de 64 200 223,89 €,
- en recettes :
 - en fonctionnement : un crédit de paiement de 3 095 000 €,
 - en investissement : un crédit de paiement de 9 799 000 € et un total d'autorisations de programme supplémentaires de 1 000 000 €.

Pour la politique de la montagne

- en dépenses :
 - en fonctionnement : un crédit de paiement de 828 250 €,
 - en investissement : un crédit de paiement de 1 195 000 €.

Pour la politique des projets transversaux environnement

- en dépenses :
 - en fonctionnement : un crédit de paiement de 127 109 € et un total d'autorisation d'engagement supplémentaire de 18 860 €,
 - en investissement : un crédit de paiement de 391 800 €,
- en recettes :
 - en fonctionnement : un crédit de paiement de 6 974,40 €.

- ❖ De prendre note de la répartition de ces montants conformément aux annexes 1 à 2 du présent rapport.
- ❖ Pour ce qui concerne les Aménagements en Traverses d'Agglomération (ATA) sur routes départementales 2026 :
 - d'approuver le programme initial 2026 des Aménagements en Traverses d'Agglomération (ATA) sur les routes départementales et les montants prévisionnels des opérations, tels que listés à l'annexe 3 jointe au présent rapport,
 - de prendre acte que, dans les cas où les travaux de réfection de chaussée s'inscriraient dans le cadre d'une opération d'aménagement plus large portée par une commune ou un établissement public de coopération intercommunale, une convention portant transfert temporaire de la maîtrise d'ouvrage des travaux de chaussée pourra être conclue, sans délibération spécifique de la Commission permanente, avec cette collectivité pour lui confier la maîtrise de l'ensemble des aménagements, y compris les travaux de chaussée, sur la base de la convention-type approuvée par délibération n° CD-2021-8-7-1 du 6 décembre 2021 du Conseil de la Collectivité européenne d'Alsace et dans le respect des conditions fixées par délibération

n° CD-2021-5-1-2 du 31 mai 2021 du Conseil de la Collectivité européenne d'Alsace,

- et de prendre acte que, dans le cas où les travaux de chaussée sur RD auraient été confiés à une commune ou un établissement public de coopération intercommunale territorialement compétent et dans l'hypothèse où une augmentation de la part des aménagements relevant de la Collectivité européenne d'Alsace serait constatée en cours d'opération, un avenant à la convention initiale de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage sera conclu, sans délibération spécifique de la Commission permanente, avec cette collectivité, sur la base de l'avenant-type approuvé par délibération n° CD-2021-8-7-1 du 6 décembre 2021 et, ce, soit dans la limite de 250 000 € TTC de la part des aménagements relevant de la Collectivité européenne d'Alsace, soit dans la limite d'une augmentation de 10% du montant prévisionnel initial de la part de la Collectivité lorsque ce montant s'approche de 250 000 € TTC et dans la limite de 275 000 € TTC.
- ❖ De m'autoriser à procéder, par voie d'arrêté, aux indemnisations liées aux dommages de travaux publics subis par les usagers et dont le budget correspondant est inscrit au service des assurances.
- ❖ De préciser que je rendrai compte, lors de l'adoption du prochain budget primitif, des indemnisations versées à ce titre.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

.