



**SYNDICAT MIXTE DU PAYS DE
L'ARDECHE MERIDIONALE
Mairie 07200 VOGÜE**
Adresse postale : La Gare BP 24
07380 LALEVADE
Tél : 04-75-38-08-03 Fax : 04-75-38-09-10

**CONTRIBUTION ÉCRITE POUR LE DÉBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES
TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN**

1. Contexte local

La Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire du 25 juin 1999, amendée par la Loi du 2 juillet 2003 relative à l'Urbanisme et à l'Habitat, consacre **les Pays comme étant les nouveaux « espaces de projets » à privilégier**. Désireux d'accompagner ce mouvement et, prolongeant les acquis des Contrats Globaux de Développement (CGD), **les syndicats « Monts et Val d'Ardèche », « Ardèche Méridionale » et « Ardèche Rhôdanienne Méridionale » ont souhaité s'associer pour porter solidairement un tel projet à l'échelle de toute l'Ardèche Méridionale**. Compte tenu de l'appartenance de ce territoire à la Région Rhône-Alpes, ce positionnement valait également candidature à la seconde génération des CGD, permettant ainsi de mutualiser les financements de la Région, de l'Etat et du Département au sein d'un même contrat appelé « Contrat de Développement de Pays de Rhône-Alpes » (CDPRA).

Le périmètre définitif du Pays couvre ainsi les territoires des cantons d' ANTRAIGUES (HORS ASPERJOC), AUBENAS, BOURG-ST-ANDEOL, BURZET COUCOURON, JOYEUSE, ST-ETIENNE-DE-LUGDARÈS, LARGENTIÈRE (HORS MONTRÉAL), MONTPEZAT-SOUS-BAUZON, ROCHEMAURE, THUEYTS, VALGORGE, VALLON-PONT-D'ARC, VALS-LES-BAINS, LES VANS (HORS ST-SAUVEUR ET ST-ANDRE DE CRUZIERES), VILLENEUVE-DE-BERG et VIVIERS ainsi que les communes d'AJOUX, BAIX, GOURDON, ST-BAUZILE, ST-LAGER-BRESSAC ET ST-SYMPHORIEN-SOUS-CHOMÉRAC. Il comporte **172 communes, dont 150 sont regroupées en 20 communautés de communes**. Sur ce total, 82 communes adhèrent par ailleurs au Parc Naturel Régional des Monts d'Ardèche. Cet ensemble totalise près de 125 000 habitants.

Partant d'une logique d' "espace de projets", **la démarche s'est voulue à la fois partagée, ambitieuse et porteuse de solidarité territoriale**. Elle visait à la fois à tester la pertinence territoriale, économique, culturelle et identitaire du Pays « Ardèche Méridionale » (**étude de préfiguration**), à en élaborer le projet de développement à 10 ans (**charte**) et à en préciser un premier programme opérationnel à 5 ans (**contrat**), le tout dans le cadre d'une **concertation étroite avec la société civile, notamment au travers d'un Conseil Local de Développement**. L'approche retenue consistait également à concevoir le Pays comme un espace interactif, logiquement ouvert sur les territoires limitrophes (Gard, Drôme, Lozère, Haute-Loire, Centre Ardèche) et nécessairement articulé avec les autres dynamiques de projet, au premier rang desquelles l'espace « Chauvet ».

Fruit d'un travail collectif qui a mobilisé, pendant près de trois ans, les principaux acteurs politiques, économiques, institutionnels et associatifs du territoire, **le Contrat de Développement de Pays de Rhône-Alpes de l'Ardèche Méridionale a été agréé successivement par le Département** lors de son Assemblée Plénière du 20 juin 2005, **par la Commission Permanente de la Région Rhône-Alpes** en date du 20 juillet et **par l'Etat** le 25 juillet dernier. Ces trois décisions ouvraient enfin la voie à la mise en œuvre opérationnelle du contrat.

Décliné en 4 défis, 16 objectifs et 85 actions, notre contrat est à l'image des potentialités et des besoins de notre territoire rural. Logiquement, et compte tenu des difficultés qui sont les nôtres, **les initiatives relevant du champ économique y ont une place prépondérante**, qu'il s'agisse de la structuration d'une offre touristique à l'année, de la consolidation du tissu commercial et artisanal de proximité, de l'appui aux projets agricoles structurants, du soutien à la filière bois, de la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences ou du développement de l'offre foncière et immobilière d'activités.

Mais, la cohésion d'un territoire dépend aussi de la qualité de son milieu de vie. Aussi, les projets répondant aux problématiques locales du logement permanent, des services à la population et de l'enclavement numérique y trouvent également toute leur mesure. Le soutien à la vie culturelle, la valorisation du patrimoine local et la préservation de l'environnement, notamment de la ressource « eau », constitueront également des cibles de choix. **L'ensemble de ces actions correspond à un investissement global sur 5 ans de 45 000 000 €, pour une subvention cumulée de 19 000 000 €.**

Au-delà des financements, le Pays doit aussi pouvoir être une tribune et relayer, au nom du territoire, un certain nombre d'exigences ou de requêtes, que ce soit en matière de maintien des services publics ou d'amélioration des voies de communication.

C'est dans cet esprit que nous vous adressons la présente contribution.

2. Diagnostic : forces et faiblesses

Dans le cadre de l'élaboration de la charte, les acteurs du Pays de l'Ardèche Méridionale ont tout d'abord établi les **faiblesses et menaces**, mais également les **forces et opportunités du territoire en terme de mobilité et d'accessibilité**.

L'Ardèche Méridionale souffre ainsi d'un **triple enclavement : ferroviaire, routier, aérien**. Le département de l'Ardèche est le seul département français à ne pas être doté de gare de voyageurs et les emprises de son ancien réseau n'ont été que partiellement maintenues. Pour le sud ardéchois, le train est exclusivement présent en rive gauche de la Vallée du Rhône (Montélimar, Valence et Avignon).

Ce déficit ferroviaire se double d'un déficit en transports aériens. Les tentatives de lignes régulières vers Paris, via Lyon, par le seul aéroport existant de Lanas, ont été interrompues. L'aéroport de Langogne-Lespéron, situé à l'extrême sud ouest du territoire, n'offre pas non plus de desserte régulière. Les aéroports les plus proches de l'Ardèche Méridionale sont Lyon Saint-Exupéry, Marseille Marignane et Le Puy en Velay.

Le maillage routier ne compense pas ses handicaps. Les caractéristiques géographiques de l'Ardèche l'ont mis à l'écart des axes de transversalité (Nord Sud ; Est Ouest) et le distinguent là aussi des autres territoires d'une Région Rhône-Alpes parfaitement irriguées ; c'est à la marge Ouest (A75) et surtout Est (A7) que l'on peut avoir accès au réseau autoroutier.

Si la **proximité du plus grand axe de circulation européen** (la vallée du Rhône) a permis le **développement, notamment du tourisme, sur la partie ouest** (en particulier les Gorges de l'Ardèche), le **caractère handicapant du réseau intérieur** a limité les mobilités internes. Cela a contribué à la fois, ces vingt dernières années, à des **transferts d'activité vers les secteurs les plus proches des réseaux de communications** (de l'intérieur vers la vallée du Rhône) et au déplacement des populations vers les zones les mieux irriguées.

Face à ce constat, particulièrement critique chez les jeunes, **les collectivités territoriales** (Région et Département) ont entrepris ces dernières années **des efforts importants** pour favoriser le transport en commun.

La **Région Rhône-Alpes**, notamment à travers le **Comité de Ligne Sud Ardèche**, étudie les propositions des usagers et des acteurs du territoire, pour adapter au mieux le **réseau TER**.

Le **Conseil Général de l'Ardèche** a quant à lui mis en place des dynamiques d'amélioration en matière de **transport à la demande et de transport scolaire**.

Par ailleurs, une évolution des mentalités quant à la question de la « mobilité à tout prix » incite à **valoriser un réseau routier secondaire dense**, à **susciter des réflexions sur des modes de déplacements alternatifs** et à **prendre en compte qu'une moindre accessibilité est souvent synonyme de protection paysagère et environnementale** de l'une des principales richesses de ce territoire : son cadre naturel.

3. Affirmation des enjeux du Pays

Partant du contexte mentionné ci avant, l'ensemble des acteurs est conscient de l'indispensable amélioration des conditions d'accessibilité mais aussi de mobilité interne au territoire.

Parallèlement à l'action de l'Etat, de la Région Rhône-Alpes et du Département de l'Ardèche dans ce domaine, le **Pays de l'Ardèche Méridionale s'attache à trouver un équilibre entre la recherche d'une mobilité accrue et le respect d'une qualité environnementale qui demeure l'un des atouts phares de ce territoire**.

De par sa configuration géographique (relief accidenté, nombreuses vallées, ...) et son faible poids démographique, le territoire du Pays souffre d'un **triple enclavement routier, ferroviaire et aérien**. Cette situation est d'abord pénalisante pour la mobilité professionnelle, scolaire, sanitaire, culturelle et commerciale des habitants en général. **Les transports** sont parallèlement devenus, avec l'avènement des flux tendus, **partie intégrante du système de production et de distribution des entreprises**. Les décideurs économiques sont donc particulièrement sensibles, au regard de leurs décisions d'implantation / relocalisation, à la qualité des infrastructures de communication.

Dans ce contexte, **l'adaptation et la qualification des infrastructures de communication**, en particulier routières, constitue l'une des **conditions sine qua non du développement durable du Pays**.

Au regard de la qualité environnementale du territoire et de sa valeur touristique et patrimoniale, cette nécessité du « rouler mieux » doit néanmoins s'accompagner d'une exigence du « transporter mieux ». Dans cet esprit, **les notions d'intermodalité, de mobilité pour tous et de « transport propre » doivent être privilégiées**.

Dans cette perspective, **la déclinaison départementale du schéma régional des transports, et le débat public sur le devenir de l'axe rhodanien** offrent une occasion privilégiée pour mieux cerner les enjeux de déplacement à l'échelle du Pays et **faire remonter un certain nombre de besoins vitaux en matière d'amélioration du réseau routier, de desserte ferroviaire / aérienne / fluviale ou de simplification d'itinéraires.**

Du point de vue des infrastructures routières, le désenclavement de l'Ardèche Méridionale pourrait notamment se traduire par :

- La **création d'une véritable pénétrante entre le bassin d'Aubenas et la Vallée du Rhône** (le récent reclassement en GLAT de la RN 102 doit à cet égard servir de levier) ;

- La **modernisation des « grands itinéraires » routiers** du réseau national et départemental (croisée N 102 / N 304 / D 104) ;

- La **réduction du temps d'accès à l'autoroute A7** (connexion avec les péages de Montélimar Sud et Montélimar Nord), notamment par le traitement du « verrou » du Teil ;

- **L'amélioration de la qualité et la pérennité des chaussées.**

Dans le **registre du transport aérien**, la **confortation de l'aérodrome de Lanas** (allongement de la piste et adaptation de l'offre de services), pour lui donner une vocation de porte d'entrée touristique, semble prioritaire.

Dans le **domaine ferroviaire**, la perspective d'une **gare TGV à Allanc** et la nouvelle configuration qu'elle pourrait engendrer, doit être prise en considération dans les schémas de prise de décision. De la même façon, le lancement par la Région d'une étude de faisabilité en vue du rétablissement du trafic « voyageurs » en rive droite du Rhône doit faire l'objet d'un suivi attentif.

Concernant la **desserte fluviale**, il s'agit d'**optimiser les conditions de navigation sur le Rhône**, que ce soit pour la plaisance ou le transport de marchandises.

L'ensemble de ces aspirations pourra se formaliser par l'organisation d'un temps fort de débat / interpellation, la rédaction d'un livre blanc, la participation aux instances de réflexion ad hoc ou la conduite d'actions de sensibilisation ciblées.

4. Exposé des principales pistes d'action

Pour ce qui est de l'objectif «Faire du Pays un Territoire accessible et relié », les actions inscrites au contrat sont annexées à cette contribution.

<i>DEFI N°2</i>	<i>UN TERRITOIRE OUVERT, ACCUEILLANT, ACCESSIBLE ET RELIÉ</i>
<i>Objectif n°5</i>	<i>Faire du Pays un territoire accessible et relié</i>
ACTION N°14 (sans inscription financière CDPRA)	AMELIORATION DE LA DESSERTE « TER » EN LIEN AVEC LE COMITE DE LIGNE

Contexte et problématique de départ :

A l'exception des principaux itinéraires et, malgré un accroissement de l'offre TER de près de 45 % depuis 2001, une grande partie du Pays demeure hors « services SNCF ». Pour le réseau existant, il est rappelé que la priorité a été donnée à la desserte maximale (1 arrêt par commune traversée de plus de 1 000 habitants), au détriment de la rapidité. La fiabilité des temps de parcours est encore amoindrie en période estivale, en particulier pour le secteur « Vallon / Ruoms ». Il en résulte une difficulté de connexion avec le réseau TGV. Une demande semble ainsi émerger pour des itinéraires véritablement « express ».

Le territoire souffre parallèlement, malgré de récents efforts, de la faible connexion entre offre « TER » et réseau départemental. De la même manière, l'interconnexion avec les réseaux drômois et gardois semble déficiente. Au regard des flux domicile / études, qu'ils soient quotidiens ou hebdomadaires, l'offre s'avère également inadaptée et ce, malgré la mise en service récente d'une ligne « réseau étudiant » entre Aubenas et Grenoble.

L'ensemble de ces « ressentis » fait aujourd'hui l'objet d'une analyse poussée, au travers d'un audit initié par la Région, en partenariat avec le Département. Baptisée « étude pour l'organisation des déplacements et de l'offre de transport du territoire ardéchois », elle doit déboucher à la fois sur une vision globale de l'organisation des déplacements de voyageurs, une meilleure prise en compte des perspectives de développement et sur des préconisations opérationnelles (notamment au travers de l'élaboration de schémas multimodaux de desserte en transport collectif).

La mise en place récente d'un comité de ligne « Ardèche Sud », destiné à la fois à mieux cerner les besoins du territoire et à proposer des adaptations en matière de desserte TER, doit également servir de tribune aux acteurs du Pays. Considérant le calendrier décisionnel inhérent à ce type d'opérations, les premières modifications de desserte pourraient être effectives tout début 2006.

Descriptif de l'action :

Profitant à la fois de la conduite de l'étude susmentionnée et de la mise en place des comités de lignes, la mise en place du Pays sera l'occasion de faire remonter un cahier de doléances. Ce dernier permettra à la fois de :

- Faire remonter les besoins du territoire ;
- Définir un certain nombre de priorités partagées en matière de desserte TER ;
- Mettre le poids des collectivités locales qui le composent, ainsi que des acteurs socioprofessionnels qui l'animent, dans la balance de la négociation.

Plus concrètement et, parmi les principales cibles d'amélioration envisagées, pourraient figurer :

- Le développement des dessertes internes au Pays, notamment la réactivation d'une ligne TER sur les axes « Aubenas / Langogne » et « Aubenas / Les Vans / Alès » en relation avec les réseaux gardois et lozériens ;
- Un branchement plus rapide sur les points de sortie du territoire régional (Gares TGV de Valence et Avignon, Aéroport de Saint-Exupéry) ;
- L'organisation d'une complémentarité effective entre l'offre TER et le réseau départemental (en particulier pour le déplacement des collégiens / lycéens).

Nature de l'action :

Nature de la dépense	Fonctionnement
Type de dépenses envisagées	Animation, études, autres prestations de services
Territorialité de l'action	Transversale

Portage de l'action :

Maîtrise d'ouvrage envisagée	Région (Direction des transports)
Partenaires pressentis	Collectivités locales, Etat, CG 07, SNCF, ...
Articulation Parc / Pays sur le territoire commun	Domaine Pays
Articulation avec d'autres dynamiques territoriales	Schéma régional des Transports en cours d'élaboration, Débat national sur le devenir de l'axe rhodanien

Montage financier : hors CDPRA

Echéancier prévisionnel de réalisation : 2005 à 2009

Critères d'évaluation et résultats attendus :

- ☞ Création de lignes supplémentaires ;
- ☞ Augmentation de la fréquentation ;
- ☞ Accroissement du niveau de satisfaction des usagers ;
- ☞ Réduction de la durée des trajets, en particulier vers le réseau à grande vitesse.

<i>DEFI N°2</i>	<i>UN TERRITOIRE OUVERT, ACCUEILLANT, ACCESSIBLE ET RELIÉ</i>
<i>Objectif n°5</i>	<i>Faire du Pays un territoire accessible et relié</i>
ACTION N°15 (sans inscription financière CDPRA)	LANCEMENT D'UN AUDIT DES DÉPLACEMENTS À L'ÉCHELLE DU PAYS

Contexte et problématique de départ :

La complexité croissante des déplacements des personnes dans leur vie quotidienne (emploi, loisirs, formation, consommation courante, santé, ...) amène à passer d'une logique de transport (normée par des horaires fixes) à une logique de mobilité (guidée par des « temps » différenciés selon les espaces géographiques, les motifs de déplacement et les modes de transport). Ce changement de registre incite les décideurs locaux à mieux caractériser la géographie, la nature et l'intensité des flux de déplacement « intra-pays » ainsi qu'avec les territoires limitrophes et ce, afin d'éclairer les futurs choix territoriaux en matière de politique des transports.

Descriptif de l'action :

Capitalisant sur les travaux existants ainsi que les résultats de l'étude pour l'organisation des déplacements et de l'offre de transport du territoire ardéchois lancée à l'initiative de la Région Rhône-Alpes en partenariat avec le Département de l'Ardèche, un audit sera lancé à l'échelle du Pays. Il aura pour cible :

- La mise en commun des diagnostics existants ;
- La prise en compte des perspectives de développement à moyen terme du pays, notamment en relation avec la nouvelle donne « Chauvet » ;
- La caractérisation, à partir d'une approche par le genre, des flux / besoins par type de public (jeunes, femmes, personnes à mobilité réduite, étudiants, saisonniers, ...)
- L'analyse des transversalités avec les aires d'attraction limitrophes (Centre Ardèche, Drôme, Gard, Lozère, Haute-Loire, ...)
- Les préconisations en matière de création / amélioration de transport collectif, d'aménagements urbains, de mise en place de services de proximité (relation offre / demande) ou de développement des modes de déplacement alternatif.

Les données ainsi collectées / analysées pourront donner lieu à la création d'un Système d'Information Géographique. Ce travail d'expertise pourra également déboucher, dans un second temps, sur l'élaboration d'un plan de déplacement du Pays (en lien avec d'éventuels SCOT). Le Pays n'étant pas directement compétent, il ne pourra néanmoins qu'être force de proposition.

Avantages recherchés / objectifs visés :

- ☞ Contribuer à une meilleure connaissance / organisation des déplacements sur le territoire ;
- ☞ Disposer à l'échelle du Pays d'un outil de connaissance partagée des mobilités, permettant d'appréhender la complexité des déplacements, de cerner plus précisément les besoins correspondants et d'en déduire les solutions les mieux adaptées aux différents contextes territoriaux et socioéconomiques ;
- ☞ Traduire, le cas échéant, l'ensemble des informations récoltées dans un plan de déplacement du Pays qui puisse orienter la prise de décision à long terme.

Nature de l'action :

Nature de la dépense	Fonctionnement
Type de dépenses envisagées	Etude
Territorialité de l'action	Transversale

Portage de l'action :

Maîtrise d'ouvrage envisagée	Syndicat porteur du CDPRA ou tiers mandaté
Partenaires pressentis	Région, DDE 07, CG 07, Associations, Chambres consulaires, PNR, ...
Articulation Parc / Pays sur le territoire commun	Domaine Pays

Montage financier (hors CDPRA, au titre des lignes classiques « DTCI ») :

Dépense subventionnable	50 000 €	TTC
Subvention régionale hors CDPRA	40 000 €	80%
Autofinancement du maître d'ouvrage	10 000 €	20%

Echéancier prévisionnel de réalisation :

Ventilation de la subvention régionale attendue	Année 1 (2005)	Année 2 (2006)	Année 3 (2007)	Année 4 (2008)	Année 5 (2009)
	20 000 €	20 000 €			

Critères d'évaluation et résultats attendus :

- ☞ Livraison de l'étude ;
- ☞ Diffusion à l'ensemble des acteurs du Pays et transmission aux partenaires institutionnels ;
- ☞ Impact de l'audit sur les décisions financières concernant l'Ardèche Méridionale.

<i>DEFI N°2</i>	<i>UN TERRITOIRE OUVERT, ACCUEILLANT, ACCESSIBLE ET RELIÉ</i>
<i>Objectif n°5</i>	<i>Faire du Pays un territoire accessible et relié</i>
ACTION N°16	APPUI À LA STRUCTURATION DE RÉSEAUX LOCAUX DE TRANSPORT COLLECTIF

Contexte et problématique de départ :

Le territoire du Pays cumule un certain nombre de handicaps (saturation du réseau routier en période estivale, forte proportion de personnes non motorisées, éloignement des pôles de services et de l'offre commerciale, ...) qui aggravent encore les difficultés de mobilité dues au relief. Or, le développement du transport en commun peut constituer à cet égard une alternative.

Descriptif de l'action :

Il s'agit de faire émerger un certain nombre d'opérations « pilotes » en matière de transport collectif qui puissent servir de référence et être dupliquées ailleurs sur le Pays. Pour ce faire, le CDPRA pourra soutenir financièrement :

- ☞ Les prestations-conseils « amonts » (diagnostics d'opportunité, études de faisabilité / réorganisation, schémas de transport, ...)
- ☞ l'acquisition et la mise en place d'équipements / mobilier urbains / outils de signalétique nécessaires au démarrage du service ;
- ☞ Les dépenses d'animation / organisation liées à la mise en place de systèmes de transport collectif ;
- ☞ L'édition de documents d'information / communication.

Seuls les projets qui font écho aux conclusions de l'audit des déplacements (action n° 15) seront éligibles. Plus spécifiquement, priorité sera accordée :

- ☞ Aux actions expérimentales (notion de « site-pilote ») ;
- ☞ Aux projets à dimension intercommunale ;
- ☞ Aux projets favorisant la mobilité des publics non motorisés (jeunes, personnes dépendantes, ...)
- ☞ Aux initiatives innovantes du type « transport à la demande », « taxi-bus » ou « covoiturage organisé ».

Avantages recherchés / objectifs visés :

- ☞ Permettre aux personnes non motorisées de se déplacer aisément dans le Pays (logique de mobilité) ;
- ☞ Développer le transport en commun « intra-ville » et « inter-villages » ;
- ☞ Limiter les nuisances inhérentes à l'utilisation de véhicules individuels ;
- ☞ Compenser l'absence de lignes ferroviaires « voyageurs » par un réseau de transport collectif routier adapté ;

Portage de l'action :

Maîtrise d'ouvrage envisagée	Collectivités locales, associations
Partenaires pressentis	Région, DDE 07, CG 07, Associations, Chambres consulaires, PNR, ...
Articulation Parc / Pays sur le territoire commun	Domaine partagé

Inscription financière globale :

Dépense subventionnable	270 000 €	
Subvention régionale CDPRA	75 000 €	50 % pour 16.1 25 % pour 16.2
Subvention départementale CDPRA	69 000 €	30 % pour 16.1 25 % pour 16.2
Autofinancement du maître d'ouvrage	126 000 €	

Echéancier prévisionnel de réalisation :

Ventilation de la subvention régionale attendue	Année 1 (2005)	Année 2 (2006)	Année 3 (2007)	Année 4 (2008)	Année 5 (2009)
	7 500 €	7 500 €	30 000 €	30 000 €	

Critères d'évaluation et résultats attendus :

- ☞ Nombre d'initiatives aidées ;
- ☞ Augmentation de la part de marché du transport en commun ;
- ☞ Création de nouveaux services dans les secteurs non desservis.

Règlement d'attribution :

Sous action n°16.1	Soutien aux études amonts
---------------------------	----------------------------------

Nature de la dépense	Fonctionnement (TTC)
Type de dépenses envisagées	Etudes, éditions de supports de communication
Territorialité de l'action	Multisites

<i>POUR LA REGION</i>	
Taux de subvention plafond par projet	50 %
Montant de subvention plafond par projet	7 500 €
Nombre de projets attendus sur la durée du contrat	2 minimum
<i>POUR LE DEPARTEMENT</i>	
Taux de subvention plafond par projet	30 %
Montant de subvention plafond par projet	4 500 €
Nombre de projets attendus sur la durée du contrat	2 minimum

Sous action n°16.2	Soutien aux projets d'investissement
---------------------------	---

Nature de la dépense	Investissement (HT)
Type de dépenses envisagées	Travaux, acquisition de matériels (mobiliers urbains, signalétique, ...)
Territorialité de l'action	Multisites

<i>POUR LA REGION</i>	
Taux de subvention plafond par projet	25 %
Montant de subvention plafond par projet	30 000 €
Nombre de projets attendus sur la durée du contrat	2 minimum
<i>POUR LE DEPARTEMENT</i>	
Taux de subvention plafond par projet	25 %
Montant de subvention plafond par projet	30 000 €
Nombre de projets attendus sur la durée du contrat	2 minimum

<i>DEFI N°2</i>	<i>UN TERRITOIRE OUVERT, ACCUEILLANT, ACCESSIBLE ET RELIÉ</i>
<i>Objectif n°5</i>	<i>Faire du Pays un territoire accessible et relié</i>
ACTION N°17	MISE EN ŒUVRE DE MODES DE DÉPLACEMENTS ALTERNATIFS

Contexte et problématique de départ :

Le Pays de l'Ardèche Méridionale jouit d'un environnement naturel qu'il convient de préserver. Afin que l'accroissement de la demande de mobilité ne s'exerce pas au détriment de cette « qualité de territoire », il s'avère nécessaire d'encourager le « transporter mieux », qu'il s'agisse de modes de déplacement non motorisés ou de la promotion du « motorisé propre ». Cette préoccupation est d'ailleurs en phase avec la demande touristique, en particulier nord européenne, pour une offre cyclo-touristique adaptée et sécurisée.

Considérant la compétence juridique et l'expertise technique du Conseil Général en la matière, ce volet devra être traité en relation étroite avec ses services et structures assimilées (CCRNM, Services des routes, Comité départemental de cyclotourisme, ...).

Descriptif de l'action :

Il s'agit de faire émerger un certain nombre d'opérations « pilotes » qui puissent servir de référence et être dupliquées ailleurs sur le Pays. Pour ce faire, le CDPRA pourra soutenir financièrement :

- ☞ Les prestations-conseils extérieures (diagnostics d'opportunité, études de faisabilité, expertises du type « bilan CO2 », études comparatives d'investissement, ...)
- ☞ Les travaux d'aménagement de cheminements piétonniers urbains, voies vertes, pistes cyclables, ...
- ☞ L'édition de documents de communication / sensibilisation ;

Plus spécifiquement, priorité sera accordée :

- ☞ Aux actions expérimentales (notion de « site-pilote ») ;
- ☞ Aux projets à dimension intercommunale ;
- ☞ Aux initiatives faisant la promotion du « motorisé propre ».

Avantages recherchés / objectifs visés :

- ☞ Favoriser l'émergence de projets / territoires pilotes pouvant servir de référence en matière de « déplacements alternatifs » ;
- ☞ Limiter les émissions de CO2 et améliorer la qualité de l'air ;
- ☞ Promouvoir une démarche de sensibilisation par l'exemple.

Portage de l'action :

Maîtrise d'ouvrage envisagée	Communes et leurs groupements, associations, établissements publics
Partenaires pressentis	Région, DDE 07, CG 07, Associations, Chambres consulaires, PNR, ...
Articulation Parc / Pays sur le territoire commun	Domaine partagé

Inscription financière globale :

Dépense subventionnable	480 000 €	
Subvention régionale CDPRA	135 000 €	50 % pour 17.1 30 % pour 17.2
Subvention départementale CDPRA	123 000 €	30 % pour 17.1 25 % pour 17.2
Autofinancement du maître d'ouvrage	222 000 €	

Echéancier prévisionnel de réalisation :

Ventilation de la subvention régionale attendue	Année 1 (2005)	Année 2 (2006)	Année 3 (2007)	Année 4 (2008)	Année 5 (2009)
	10 000 €	10 000 €	45 000 €	35 000 €	35 000 €

Critères d'évaluation et résultats attendus :

- ☞ Nombre de kilomètres linéaires équipés ;
- ☞ Nombre d'initiatives promouvant le « motorisé propre ».

Règlement d'attribution :

<u>Sous-action n°17.1</u>	<u>Soutien aux études « amont »</u>
---------------------------	-------------------------------------

Nature de la dépense	Fonctionnement (TTC)
Type de dépenses envisagées	Etudes, prestations de services
Territorialité de l'action	Multisites

<i>POUR LA REGION</i>	
Taux de subvention plafond par projet	50 %
Montant de subvention plafond par projet	10 000 €
Nombre de projets attendus sur la durée du contrat	3 minimum
<i>POUR LE DEPARTEMENT</i>	
Taux de subvention plafond par projet	30 %
Montant de subvention plafond par projet	6 000 €
Nombre de projets attendus sur la durée du contrat	3 minimum

<u>Sous-action n°17.2</u>	<u>Soutien aux travaux d'aménagement</u>
---------------------------	--

Nature de la dépense	Investissement (HT)
Type de dépenses envisagées	Travaux, acquisition de matériels (mobilier urbain, signalétique, ...)
Territorialité de l'action	Multisites

<i>POUR LA REGION</i>	
Taux de subvention plafond par projet	25 %
Montant de subvention plafond par projet	35 000 €
Nombre de projets attendus sur la durée du contrat	3 minimum
<i>POUR LE DEPARTEMENT</i>	
Taux de subvention plafond par projet	25 %
Montant de subvention plafond par projet	35 000 €
Nombre de projets attendus sur la durée du contrat	3 minimum

PROJET
PROJET

