



**plan
départemental de
désenclavement
routier
2008 > 2016**



EDITORIAL 3

Pascal Terrasse, *Président du Conseil général, député de l'Ardèche*
Robert Cotta, *vice-président du Conseil général délégué aux infrastructures de déplacements*



POURQUOI UN PLAN ROUTIER 4



DES DONNÉES DÉPARTEMENTALES 5

CARTE D'IDENTITÉ 6

LE RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL : caractéristiques, utilisation 7

LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE 10

ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES : DES SECTEURS REMARQUABLES 11

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION 14

LES POINTS FORTS DE LA CONCERTATION 15



LES RÉPONSES DU PLAN ROUTIER 2008-2016 17

LES GRANDS ENJEUX DU PLAN 18

CONCEPTION ET STRUCTURATION DU RÉSEAU ROUTIER 19

LES AXES D'ACTION 20

AXE D'ACTION N° 1 : DÉSENCLAVEMENT DES PRINCIPAUX

PÔLES ÉCONOMIQUES 20

AXE D'ACTION N° 2 : AMÉLIORATION DU RÉSEAU DE LIAISON 24

AXE D'ACTION N° 3 : ACTIONS QUALITATIVES SUR LA DESSERTE

DE PROXIMITÉ 27

AXE D'ACTION N° 4 : RÉHABILITATION DU RÉSEAU ROUTIER 29

AUTRES ACTIONS 31



ANNEXE 33

hiérarchisation du réseau routier 34

ÉDITORIAL



Seule infrastructure de déplacements en Ardèche, département dépourvu de voies ferrées ouvertes au trafic des voyageurs, la route reste l'unique vecteur d'échanges physiques.

En ce sens, elle est vitale pour l'activité de nos territoires et le Plan départemental de désenclavement routier, adopté par le Conseil général en décembre 2007, n'en est que plus stratégique.

Avec 370 millions d'euros, soit plus de 41 M€ par an, c'est un effort financier sans précédent qui sera consacré à la modernisation, la sécurisation et la maintenance de notre réseau routier.

Cette ambition doit d'ailleurs nous permettre de parler de réseau de déplacements car nos routes doivent devenir des infrastructures de qualité au service des déplacements individuels, économiques et collectifs, tout en favorisant les déplacements doux (les vélos en particulier) garants d'une meilleure préservation de notre exceptionnel environnement.

Faciliter l'accès de tous les territoires de notre département, permettre le développement économique et social, afficher des priorités qui prennent en compte les véritables attentes des Ardéchoises et des Ardéchois, voilà quelques-uns des enjeux que nous nous étions fixés au moment de l'élaboration d'un nouveau plan routier départemental.

Ce plan se devait d'être exemplaire dans un contexte où l'Etat nous transférait 208 km de routes nationales, le Département devenant de fait, le principal acteur du territoire pour les aménagements routiers.

Exemplaire, ce plan l'a été tant par sa méthode d'élaboration, par ses engagements pragmatiques que par le niveau d'ambition jamais atteint.

■ **La méthode d'élaboration** a reposé sur une large concertation : échanges nombreux avec l'ensemble des élus locaux, des associations d'usagers, des chambres consulaires et de tous les partenaires impliqués dans l'aménagement du territoire. Plus d'une vingtaine de réunions de travail ont été organisées tout au long de l'année 2007 pour recueillir les attentes et les propositions de chacun.

■ **Les engagements pragmatiques** sont traduits dans la durée du plan, 9 ans, parce que c'est le temps nécessaire à la gestation, aux études, aux concertations et à la réalisation d'une opération importante. Ces engagements se traduisent également dans la volonté d'écoute des acteurs locaux et la souplesse d'adaptation aux urgences constatées.

- réunions annuelles (ou plus si nécessaire) par territoire pour affiner la programmation des travaux
- bilan d'exécution tous les trois ans, avec possibilité d'adapter ou de redéfinir les priorités en fonction des attentes exprimées

■ **Le niveau d'ambition** se retrouve à la fois dans les quatre axes majeurs issus de la concertation et dans les moyens mobilisés pour répondre aux enjeux.

Les axes majeurs sont :

- le désenclavement des principaux bassins économiques
- la desserte de l'ensemble du territoire
- le maintien et la réhabilitation de notre patrimoine routier
- la sécurité et le confort des usagers.

Les moyens mobilisés, tant humains que financiers, doivent permettre de préserver la desserte de proximité sur tout le territoire, tout en menant une véritable politique de désenclavement des pôles économiques structurants de l'Ardèche.

Le plan départemental de désenclavement routier : un plan ambitieux et un effort financier sans précédent.

Pascal Terrasse

*Président du Conseil général
Député de l'Ardèche*

Robert Cotta

*Vice-président du Conseil général
délégué aux infrastructures de déplacements*



POURQUOI UN PLAN ROUTIER

Le Plan routier départemental 2001-2006 est arrivé à échéance.

Un Plan routier a pour vocation d'afficher les orientations d'aménagements routiers, d'inscrire les investissements du Département sur son réseau dans une perspective de moyen et long terme.

Pour assurer son développement, le département de l'Ardèche est fortement dépendant de son réseau routier. C'est un département qui n'a aujourd'hui aucune voie ferrée, ni aucune plate-forme aéroportuaire pour le transport des personnes. Plus qu'ailleurs, en Ardèche, la route joue et continuera à jouer un rôle majeur dans l'aménagement du territoire départemental, son économie et la vie quotidienne des Ardéchois.

LE PLAN ROUTIER, UNE NÉCESSITÉ POUR :

■ Anticiper les évolutions et les besoins

Ce plan doit permettre de programmer l'aménagement du territoire en anticipant sur les évolutions et les besoins. Pour autant il doit garder une certaine souplesse, un bilan tous les 3 ans permettra de l'adapter en fonction du contexte.

■ Prioriser les actions – gérer les processus techniques et financiers

Les actions définies doivent être priorisées et ainsi permettre de gérer, anticiper les différentes procédures nécessaires à la réalisation des opérations (études, enquêtes, acquisitions, procédures connexes, concertation ...) et planifier les interventions.

Ainsi, une meilleure programmation financière pourra être établie.

■ Définir les modalités d'aménagement

Il permet de dégager et afficher les principes à prendre en compte dans les aménagements envisagés (environnement, sécurité ...).

Le désenclavement de l'Ardèche passe par l'élaboration d'un plan routier bâti en concertation avec les différents acteurs du territoire : élus (maires, conseillers généraux), décideurs économiques et associations.



Des données départementales

Le Plan départemental de désenclavement routier a vocation à s'inscrire dans une approche globale du territoire. Relief, évolution socio-économique et démographique, typologie des déplacements, données environnementales, accessibilité, sécurité... autant de critères -constatés ou évalués- à intégrer pour que le réseau routier structure et équilibre le territoire et concoure à son développement.

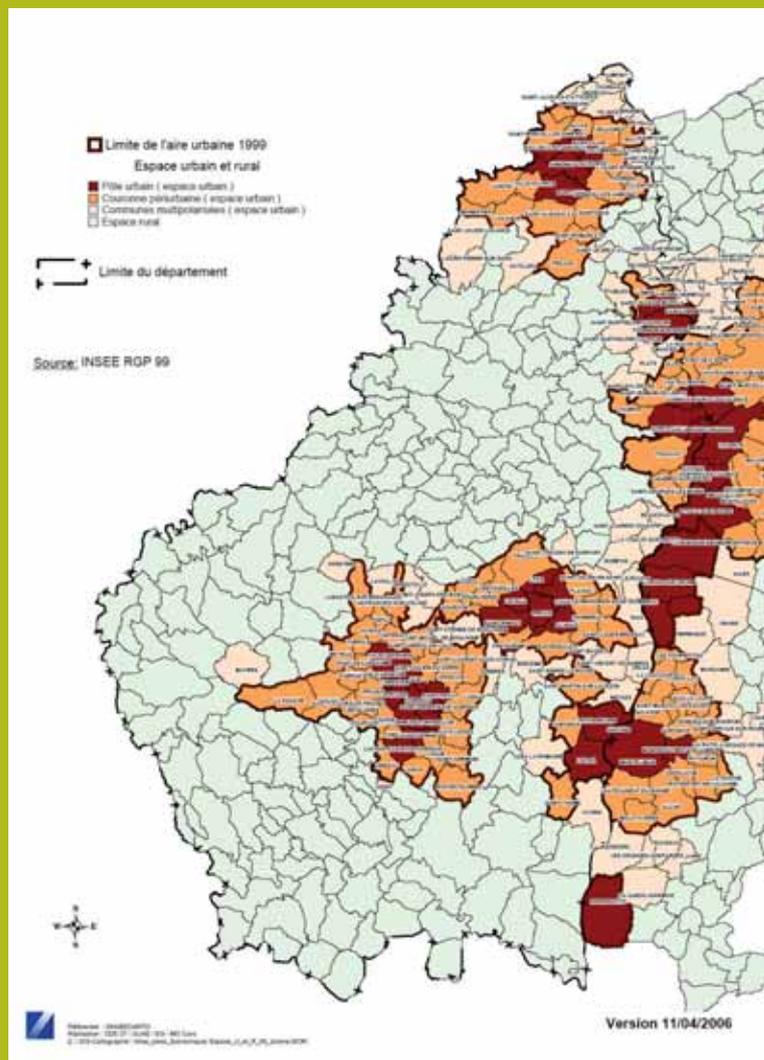
Portrait du territoire ardéchois et des tendances constatées ou comment, en s'appuyant sur un état des lieux et la concertation, anticiper l'évolution des besoins.



CARTE D'IDENTITÉ

Géographie

A proximité de Lyon et de Marseille par sa position centrale dans la vallée du Rhône (axe de communication naturel et de première importance en Europe), l'Ardèche occupe au cœur du sud-est une position privilégiée... mais avec un relief très contraignant.



Espace urbain et rural

situation : au cœur du bassin Rhône Méditerranée et de la Région Rhône-Alpes

superficie : 5 528 km² (12,6 % de la Région Rhône-Alpes)

relief : département de moyenne montagne, très cloisonné par des vallées orientées Est-Ouest. Les 2/3 du territoire sont situés en zone de montagne.

Population

Une population, en constante progression, principalement rassemblée dans la vallée du Rhône et dans les vallées perpendiculaires.

démographie : 304 000 habitants (estimation INSEE au 1^{er} janvier 2006) avec une progression de 8,8 % de 1990 à 2005 (15 % de 1962 à 1999 et de 3,05 % de 1990 à 1999)

densité : 55 habitants au km² (137 en Rhône-Alpes). 60% des 339 communes ardéchoises ont moins de 500 habitants

répartition : 50 % en zone rurale (25 % en France)

principales unités urbaines (INSEE-RGP 1999) :

Annonay : 25 618 habitants

Aubenas : 25 517 habitants

Tournon sur Rhône : 17 843 habitants

Privas : 14 752 habitants

Guilherand-Granges : 10 707 habitants (unité urbaine : agglomération valentinoise)

Trois mille habitants de plus par an... Entre 1999 et 2006, le nombre d'habitants en Ardèche est passé de 286 023 à 304 000 selon les derniers chiffres publiés le 1^{er} janvier 2008 par l'Insee. L'Ardèche affiche dans ce domaine un réel dynamisme.



LE RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL : caractéristiques, utilisation

Un milieu physique qui rend les déplacements difficiles et où les principales voies de communication routières se structurent en peigne, dans les vallées entaillant le relief.

Le seul support des déplacements

Le département de l'Ardèche a une position particulière dans le sillon rhodanien vis-à-vis des transports : le réseau routier est le seul utilisé pour les déplacements.

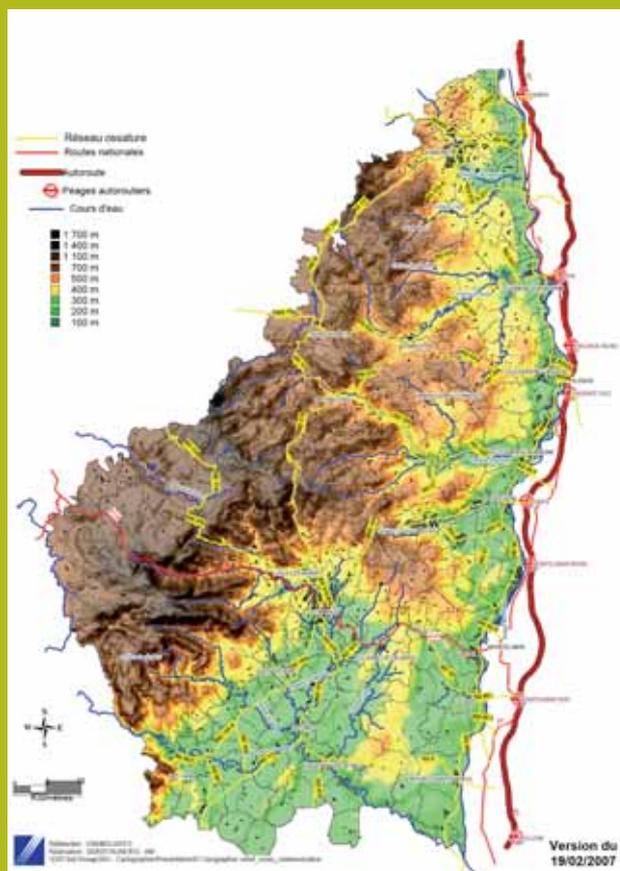
A ce jour, le département ne possède aucune desserte voyageur par voie ferrée. La seule existante en rive droite du Rhône est uniquement destinée au fret. Tous les accès à la voie ferrée se situent dans le département de la Drôme, la gare TGV de Valence étant même à une distance de plus de 15 km de la limite départementale.

Pour ce qui concerne la voie fluviale, le fleuve Rhône est limitrophe du Nord au Sud du département mais du fait du relief difficile, il n'existe aucun port public aménagé côté Ardèche.

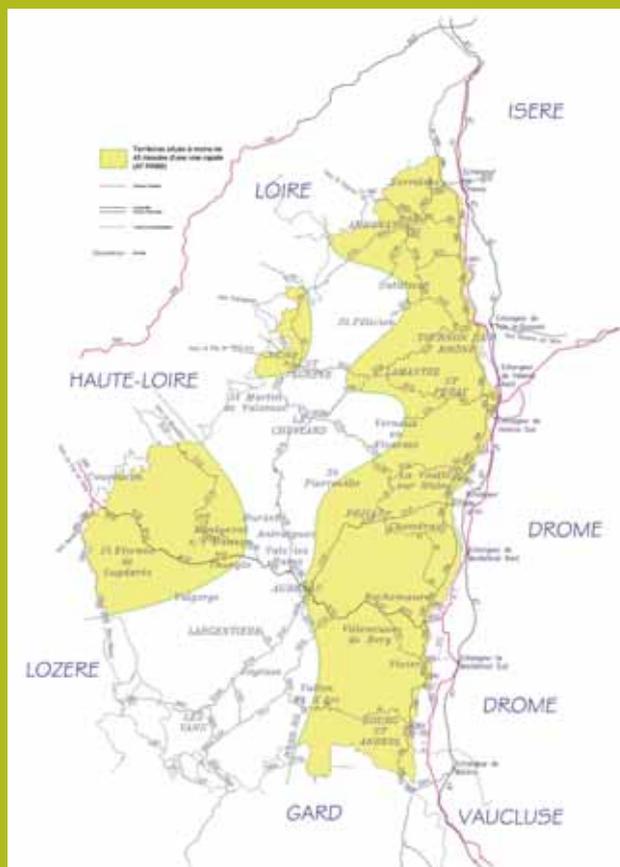
Le seul moyen de transport reste le réseau routier qui s'inscrit dans un relief difficile rendant les temps de transport plus longs que dans le reste de la région, ainsi la moitié ouest du département présente un temps d'accès à l'autoroute supérieur à 45 minutes.

18 ponts sur le Rhône permettent la perméabilité des échanges.

7 échangeurs situés rive gauche du Rhône permettent l'accès à l'autoroute A7



Relief et voies de communication



Les déplacements

le réseau en chiffres

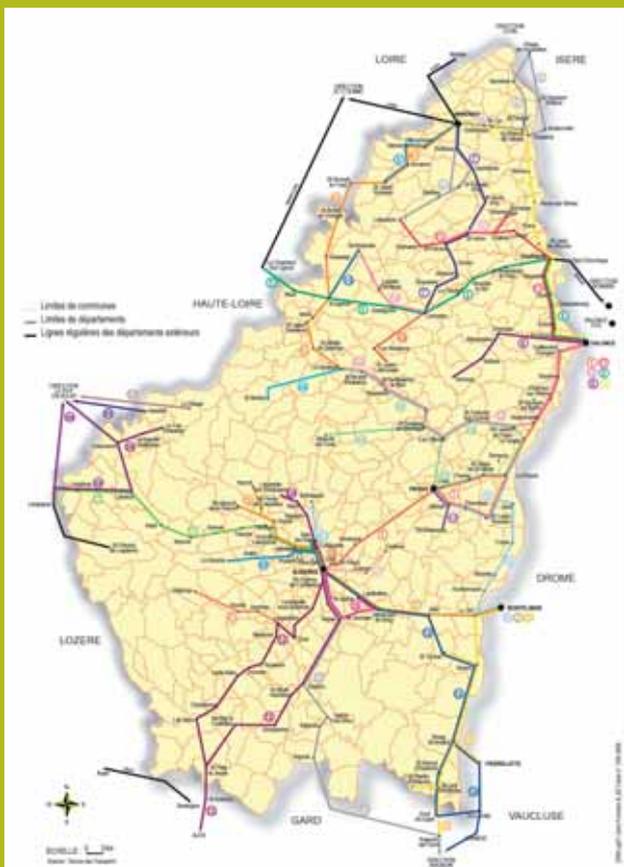
routes départementales :
3 800 km (incluant 208 km de voirie nationale transférée) dont 2 660 km en zone de montagne

ouvrages d'art :
2 219 ponts de plus de 2 mètres d'ouvertures, 8 900 murs de soutènement, soit 435 km et 1 300 000 m²

Des données départementales



Les transports express régionaux



Les transports en commun services départementaux

Un réseau utilisé par les voitures...

Les déplacements domicile-travail de la population active ardéchoise ont connu une nette augmentation ces dernières années.

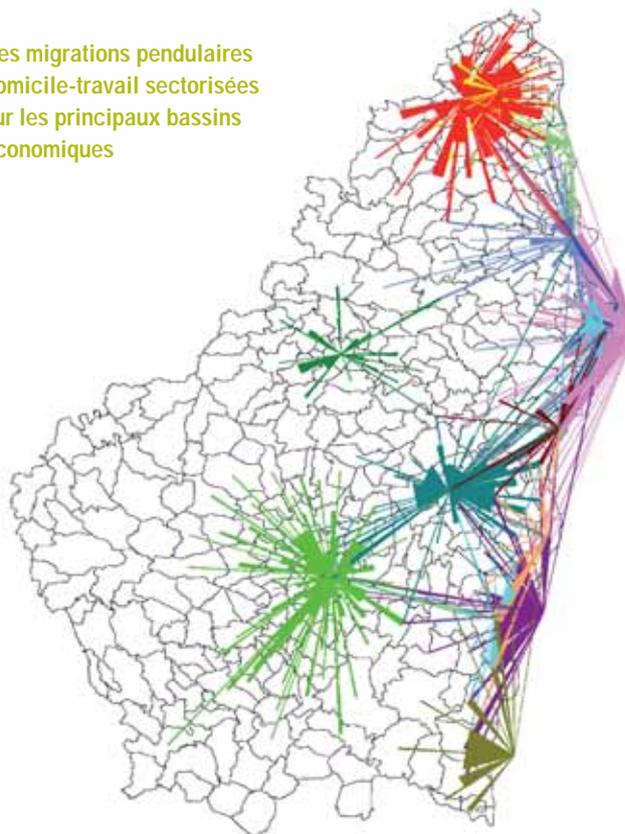
Les actifs ayant un emploi travaillent de plus en plus souvent hors de leur commune de résidence.

Ainsi, la carte thématique fait apparaître :

- que la majorité des déplacements domicile – travail se situe à l'intérieur du bassin d'emploi,
- des migrations pendulaires domicile – travail sectorisées sur les principaux bassins économiques,
- des liaisons très fortes avec la vallée du Rhône

Il convient aussi de noter que la voiture est le moyen de transport le plus utilisé par les touristes.

Des migrations pendulaires domicile-travail sectorisées sur les principaux bassins économiques



... les transports en commun, les poids lourds et les cyclistes,

80 % du réseau départemental est concerné par des transports collectifs.

Il s'agit -outre les déplacements privés ou domicile-travail :

- des transports scolaires effectués soit par des services spéciaux (300 circuits), soit par les lignes régulières départementales (19 lignes différentes).



- des lignes régulières départementales interurbaines et des transports express régionaux (TER) dont l'offre devrait être complétée : une étude sur l'organisation des déplacements et l'offre de transport sur le territoire ardéchois a permis de dégager un besoin d'accroître l'efficacité des dessertes de transports en commun.
- des transports de marchandises qui concernent particulièrement l'axe vallée du Rhône, où l'on note une concentration de poids lourds, qui représente 9 % du trafic global.
- des cyclotouristes ou cyclosportifs : la majorité du réseau routier départemental présente des voies très appréciées des amateurs en raison de son relief varié, des routes secondaires peu fréquentées et de son attractivité touristique.

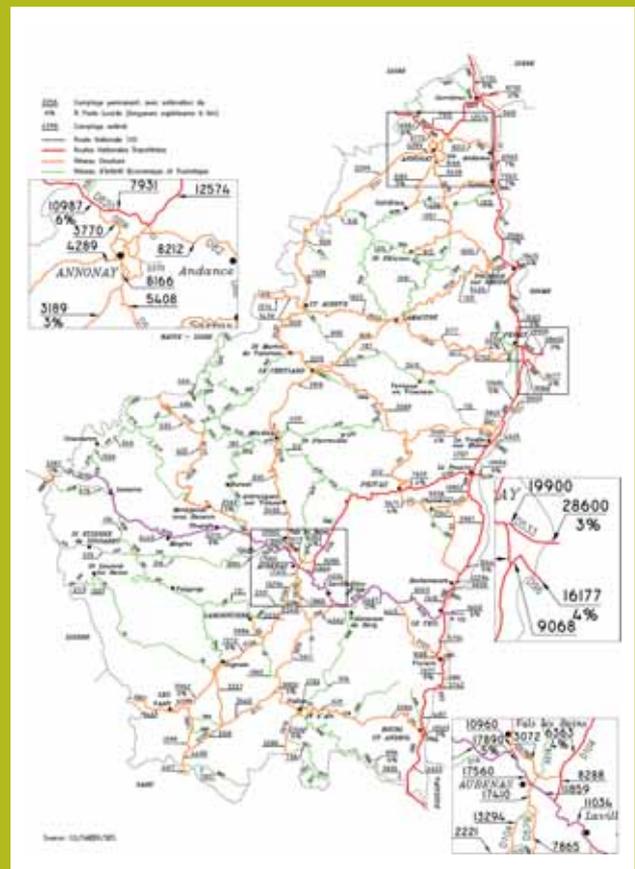
Près de 800 km de routes départementales, soit environ 20% du réseau, essentiellement du réseau local, sont affectés par des restrictions de circulation, avec des limitations de tonnages ou des limitations de gabarit des véhicules.

au trafic en hausse

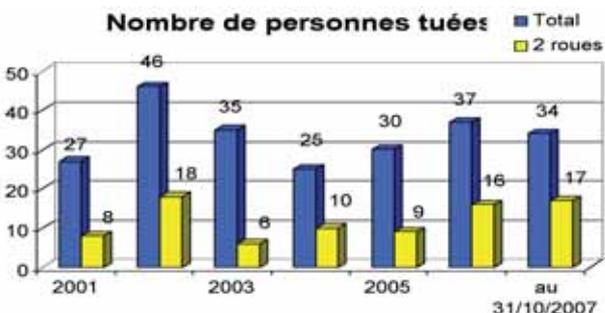
Entre 2001 et 2006, les comptages permanents montrent une augmentation du trafic de 1%. La progression du trafic « poids lourds » suit dans les mêmes proportions.

et où l'accidentologie est en baisse

Le nombre d'accidents et le nombre de blessés diminuent régulièrement en Ardèche avec une tendance en baisse en 2006 et 2007 (point au 31 octobre) plus forte que la moyenne nationale. L'indice de gravité est en évolution moins nette avec de fortes variations d'une année sur l'autre du nombre de tués. Les motocyclistes, cyclomotoristes et cyclistes sont fortement concernés par ces accidents mortels et constituent actuellement l'enjeu majeur pour obtenir l'amélioration de la tendance pour le nombre de tués.



Recensement de la circulation en 2006





LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE

Un tissu économique varié, alliant savoir-faire industriel, production agricole de qualité, artisanat dynamique et fort potentiel touristique. En complément d'un réseau de PME-PMI performant, plusieurs groupes français ou étrangers ont choisi l'Ardèche pour y implanter siège social et unités de production.

L'emploi

- population active (recensement général de la population 1999) : 124 168 en augmentation de 6% par rapport au recensement de 1990
- emploi total (source Insee, estimations départementales d'emploi au 31/12/2005 - données provisoires) : 102 442 (4,2% de Rhône-Alpes) dont emploi non salarié 14,2 %
- emploi salarié privé-non agricole (sources Assedic 2006 - chiffres provisoires) : 58 714 (soit 3,4 % de l'emploi salarié Rhône-Alpes) dont industrie 33,9 %, construction 11,5 % et tertiaire 54,6 %
- 1 614 créations d'entreprises en 2006 (source Insee - traitement APCE) en Ardèche, soit 4,9 % de la création d'entreprises en Rhône Alpes. Les activités de proximité représentent les 2/3 des créations d'entreprises
- taux de chômage au 30/06/07 (sources ANPE/Ministère de l'économie - données provisoires) : 8,7 % (France : 8 % - Rhône-Alpes : 7 %)

Les secteurs d'activités

L'industrie malgré l'érosion de ses effectifs demeure le plus gros employeur de l'Ardèche. Le secteur de la construction poursuit sa croissance entamée depuis 1997 ainsi que le commerce qui affiche toujours une évolution positive. Quant au secteur des services, il contribue fortement à l'essor "emploi" de l'Ardèche

■ Emploi total : répartition par secteur d'activité

(source Insee, estimations départementales d'emploi au 31/12/2005 - Chiffres provisoires)

	Agriculture	Industrie	BTP	Commerce	Services
Ardèche (%)	5,4	22	8,1	12,5	52
Rhône-Alpes (%)	2,4	19,5	6,7	13,6	57,8

■ Établissements : répartition par secteur d'activité

(source Insee, répertoire des entreprises et des établissements - 1/01/2005)

Agriculture	Industrie	BTP	Commerce	Services*	Total
6 170	1 813	2 522	3 791	7 168	21 464

*Hors établissements publics administratifs de l'Etat, collectivités territoriales, associations, fondations et organismes professionnels



Les zones d'emploi

Cinq cantons concentrent plus de la moitié de l'emploi total du département : Annonay Sud, Aubenas, Privas, Saint-Péray et Tournon. En leur ajoutant les cantons de Rochemaure, Chomérac, La Voulte, Le Cheylard, Annonay Nord et Serrières, on retrouve les 3/4 de l'emploi salarié du secteur privé ardéchois

- 39 % des Ardéchois travaillent dans leur commune de résidence, le taux de migrations pendulaires est passé de 49,7% à 61% entre deux recensements (1990 - 1999)
- 22 % des Ardéchois travaillent hors du département (dont 72 % dans la Drôme)
- 28 % des emplois ardéchois sont concentrés autour des trois principaux pôles d'emploi d'Annonay, Aubenas et Privas. Certaines aires urbaines sont bi-départementales (Drôme – Ardèche) et correspondent souvent à l'influence socio-économique drômoise sur les communes ardéchoises.

Variation de l'emploi salarié par zone d'emploi

Zone d'emploi	Emploi salarié en 1999	Emploi salarié en 2002	Evolution
Aubenas	21 255	22 405	5.41 %
Drôme Ardèche centre	85 499	89 826	5.06 %
Drôme Ardèche sud	24 702	26 407	6.90 %
Drôme Ardèche nord	11 492	11 004	4.24 %
Annonay	9 218	9 918	7.59 %

Le commerce extérieur :

Echanges commerciaux en Ardèche en 2006 (Direction générale des douanes)
 Importations : 784 M € soit 2,2 % des importations de la Région Rhône-Alpes - Principaux pays fournisseurs (Allemagne, Italie, République Tchèque)
 Exportations : 818 M € soit 1,9 % des exportations de la Région Rhône-Alpes - Principaux acheteurs (Allemagne, Italie, Espagne)

ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES : DES SECTEURS REMARQUABLES

L'agriculture : diversifiée et dynamique

Les industries agroalimentaires de la première et de la seconde transformation emploient en Ardèche près de 2 500 personnes, soit 12 % des effectifs industriels. Un secteur en développement qui s'appuie -entre autres- sur des richesses naturelles importantes et une agriculture vivante et diversifiée.

Porteuse de qualité, d'image et indispensable pour l'entretien et la diversité des paysages, l'agriculture est soutenue par le Département au travers d'une politique qui met en perspective trois axes.

« L'Espace » est -aux côtés des hommes et des produits- l'un des trois piliers sur lesquels repose cette politique, qui vise à prendre en compte l'agriculture dans son rôle d'occupation, d'aménagement et de préservation de l'espace, et plus globalement d'attractivité de notre territoire.

La route est intimement liée à cette volonté, elle doit desservir et supporter le trafic lié à cette activité (collecte laitière, livraison d'alimentation animale...).

L'agriculture en Ardèche

6 512 exploitations individuelles

5,4 % de l'emploi total du département

Des données départementales

La forêt ardéchoise en chiffres

- 50 % du territoire
- un des 5 départements français les plus boisés.
- une forêt productive, capable de fournir du bois de qualité pour peu que les difficultés liées à la géographie (éloignement des grands axes routiers, fortes pentes) et au foncier (morcellement issu du passé agricole) soient compensées.
- la filière bois représente environ 1 850 emplois en Ardèche
- un volume de sciage stable : 85 000 m³ sciés par an. Pour la 2nde transformation, on recense près de 600 entreprises.

La filière bois : en expansion

D'une terre d'élevage, le département de l'Ardèche s'est transformé en deux siècles en une terre où la forêt couvre près de 50% du territoire. Compte tenu de son importance, tant en surface que sur le plan économique, le Conseil général a souhaité mettre en place des interventions ciblées dans ce domaine. En mars 2006, l'Assemblée départementale a adopté un "Plan départemental en faveur de la forêt/filière bois". Un plan qui témoigne d'une forte prise de conscience de la part des élus de l'importance économique, sociale et environnementale de la forêt ardéchoise. Il se décline en 18 actions élaborées dans un souci d'exemplarité et de transversalité entre les divers services. Le transport des bois ronds (action 3) en est un des enjeux. Il est désormais reconnu que la forêt ardéchoise est productive et capable de fournir du bois de qualité mais demeurent des difficultés pour mobiliser cette ressource. Le transport des bois vers les lieux de transformation est qualifié d'action prioritaire et primordiale pour la filière.

Attractivité touristique

L'augmentation estivale de la population n'est pas sans conséquence sur le fonctionnement du territoire ardéchois. Elle exerce localement une pression importante sur le réseau routier, notamment autour des sites touristiques majeurs.

Disposant d'un très fort potentiel de clientèle à moins de trois heures de route, desservi par des aéroports et une gare TGV qui irriguent à moins de deux heures l'ensemble du département, l'Ardèche est un département fortement attractif d'un point de vue touristique. C'est un des premiers départements touristiques français « de l'intérieur » (hors littoral). Le tourisme représente aujourd'hui pour le département une activité de tout premier rang. Son impact est aujourd'hui mieux mesuré : un socle de 16 à 17 millions de nuitées durablement établi représentant 2,4 millions de touristes par an, plus de 400 millions € de dépenses annuelles, soit 1.400 €/habitant, et plus de 5.200 emplois directs.

Le tourisme est aussi un atout essentiel pour notre département en termes de notoriété et d'image. L'Ardèche bénéficie d'un fort imaginaire positif lié à un territoire de nature préservé et authentique. C'est une destination aux atouts sportifs et naturels incontestables, un territoire légitime et attractif pour les sports et loisirs de pleine nature, une image renforcée par des événements médiatiques et de masse, tels que « L'Ardéchoise » et le marathon des Gorges. Couvrant tous les champs de pratique des loisirs et sports de nature, le département se positionne dans le TOP 5 des destinations en France.





Actuellement, l'activité touristique reste très concentrée sur la période estivale (la pleine saison porte sur juillet et août). Près de 90 % de la fréquentation annuelle se déroule sur 7 mois avec 53 % de la fréquentation en juillet et août. En outre elle se caractérise par de fortes concentrations ponctuelles autour des sites les plus importants. 23 sites accueillent plus de 10 000 visiteurs par an et représentent plus de 84 % de la fréquentation des lieux de visite du département - chiffres 2004)

Gorges de l'Ardèche (1 000 000)

Mont Gerbier de Joncs (500 000)

Bois de Païolive (400 000)

Safari de Peaugres (259 000)

Musée de l'Alambic (St Désirat, 166 000)

Grand site d'Orgnac (125 000)

Notre Dame des Neiges (St Laurent les Bains, 108 000)

Château de Crussol (St Péray, 80 000)

Basilique et Musée de Lalouvesc (62 500)

Zoo préhistorique de Marzal (St Remèze, 62 000)

Chemin de Fer du Vivarais (56 000)

Grotte de la Madeleine (St Remèze, 47 000)

Aven Marzal (St Remèze, 45 000)

L'objectif en termes de développement de l'économie touristique vise à augmenter l'amplitude de la saison touristique : de Pâques à Toussaint.

Pour ces utilisateurs occasionnels des routes départementales, et selon les résultats de l'enquête de clientèle réalisée par le Comité Départemental de Tourisme de l'Ardèche en 2005 dans le secteur de l'Ardèche du sud, la qualité du réseau utilisé pour leurs déplacements ne pose pas problème. En effet, à la question ouverte « qu'est ce qui vous a partiellement plu ou déplu au cours de votre séjour ? » :

2 % ont émis un avis négatif sur la circulation importante

1 % sur l'état des routes insatisfaisant

1 % sur des défauts de signalisation routière.

Fréquentation touristique

Selon l'enquête de clientèle réalisée par le CDT de l'Ardèche en 2005, la répartition par territoire d'accueil est la suivante (calcul effectué sur le nombre de nuitée) :

Ardèche plein sud	43,50 %
Sources et volcans	26,20 %
Ardèche plein cœur	19,00 %
Ardèche verte	11,30 %



LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

L'élaboration du schéma routier a suivi une démarche partenariale, basée sur l'écoute et la restitution des demandes exprimées par un grand nombre d'élus locaux, d'acteurs économiques et d'associations d'usagers. Une concertation riche d'enseignements, qui permet de conforter certaines orientations envisagées auparavant, d'en infléchir d'autres, et d'instaurer une approche différente des aménagements.

Une concertation menée sur l'ensemble du territoire

→ 5 commissions infrastructures élargies à l'ensemble des conseillers généraux (nov. 2006/nov. 2007)

Les conseillers généraux ont été sollicités pour exprimer leurs suggestions sur l'aménagement du territoire soit lors de commissions thématiques, soit par courrier (questionnaires). 3 questions ont structuré les débats :

- Comment envisagez-vous les itinéraires structurants contribuant à la desserte des principaux bassins économiques ?
- Quelles sont vos priorités d'itinéraires par critère d'aménagement (fluidité, confort, sécurité, créneaux, déviations) ?
- Quelles sont les priorités d'opérations par itinéraire ?

→ 10 rencontres sur le territoire.

- 5 réunions organisées par Robert Cotta, vice-président du Conseil général délégué aux infrastructures de déplacements, se sont déroulées sur le territoire. Elles ont permis d'aller à la rencontre des élus locaux (maires et présidents de communautés de communes) afin de préciser les objectifs, les enjeux et les données à prendre en compte pour l'élaboration du plan routier (Davezieux / Cruas / Vernoux en Vivarais / Ucel / Joyeuse). A cette occasion, un document a été remis à chacun (ou envoyé aux absents), les invitant à faire part de leurs remarques et leurs souhaits.
- 5 autres réunions territoriales ont permis aux conseillers généraux de prendre connaissance des grandes orientations du plan routier départemental (document remis en séance) et de formuler leurs observations.

→ 2 réunions avec les partenaires socio-économiques

Les partenaires¹ du Département ont été reçus par Robert Cotta au Conseil général pour présenter la démarche d'élaboration du plan routier. Chacun pouvait faire parvenir après la première réunion ses observations par écrit.

→ Une cinquantaine de courriers reçus

L'ensemble des remarques formulées a été analysée pour finaliser le futur plan routier.

→ Des échanges avec les différentes directions du Conseil général

La transversalité des actions à mener dans le plan routier a fait l'objet d'échanges entre les différentes Directions du Conseil général traitant des aspects financiers, environnementaux et de développement.

→ Des groupes de travail mis en place

Pour la recherche des meilleurs partis d'aménagement, pour la desserte des cinq pôles structurants.

¹ Chambre de commerce et d'industrie d'Annonay / Chambre d'agriculture / Chambre de commerce et d'industrie de l'Ardèche méridionale / CARTRANS / Fédération nationale du transport routier / Parc Naturel Régional des Monts d'Ardèche / FRAPNA / Chambre de métiers et de l'artisanat / Comité de bassin d'emploi Valence Drôme Ardèche Centre / Comité de bassin d'emploi Ardèche méridionale / Union industries des métiers métallurgie Drôme Ardèche / Fédération du bâtiment et des travaux publics Drôme Ardèche / CGPME / MEDEF / Relais départemental 07 LA .MO.TO. / Cyclotourisme départemental / Association sportive automobile club de l'Ardèche / Comité départemental de la prévention routière / Ligue contre la violence routière / Fédération française des motards en colère / Union départementale FO Drôme Ardèche / Unions départementales de la CGT, de la CFE-CGC, de la CFDT, de la CFTC / Comité départemental du tourisme de l'Ardèche



LES POINTS FORTS DE LA CONCERTATION

Sur les caractéristiques d'aménagement

→ la sécurité

La sécurité demandée par tous reste un des éléments primordiaux à prendre en compte dans tous les aménagements. La perception homogène d'un même itinéraire est donc très importante.

→ La fiabilité des temps de parcours sur les axes importants

Sur certains axes, les caractéristiques routières ne permettent pas d'obtenir un temps de parcours de référence. Suivant la période, le créneau horaire, le trafic sur la voie (volume ou % de poids lourds), le temps de liaison d'un point à un autre fluctue. Les solutions passent soit par des aménagements en place -création de zones de dépassements (visibilité), créneaux de dépassement- soit par la réalisation de déviations, traitements de carrefours.

→ Le confort

C'est renforcer la structure de la chaussée, avoir un meilleur uni sur les couches de surface, mais aussi traiter les abords et dégager les accotements. Toutefois, l'amélioration du confort qui sera recherché sur certains itinéraires, ne devra pas détériorer la sécurité, en induisant la pratique de vitesses inadaptées.

→ La fluidité du trafic

L'adaptation de la capacité de la voie par rapport au trafic doit permettre d'améliorer la fluidité. Il est souhaité ainsi des travaux de calibrage de traitement des points singuliers, des créations de zones de visibilité, et dans son ensemble une homogénéisation de l'itinéraire. Le souhait est que les croisements puissent se faire sans difficulté et en toute sécurité.

Sur les déplacements :

→ **Privilégier les itinéraires structurants** pour favoriser et faciliter le développement économique. Assurer la continuité des liaisons à grande distance. Ouvrir les pôles économiques vers ceux des départements et régions voisins.

→ **Préserver une irrigation fine du territoire.** Maintenir la desserte de tout le territoire et l'accès à toutes les communes afin de garder à ce réseau un rôle d'aménagement du territoire.

→ Prendre en compte les 2 roues dans les projets routiers.

L'Ardèche, très appréciée par les cyclistes, justifie tout l'intérêt de favoriser et de sécuriser le développement de cette activité sur les routes départementales. Par exemple : les surlargeurs multifonctionnelles, même réduites, sont une réponse plébiscitée par ceux-ci.

→ **Rendre la route accueillante pour les usagers.** La préservation de l'environnement et des paysages est un élément important qui a été mis en avant et dont dépend la qualité d'accueil des touristes et la qualité de vie des Ardéchois.





les réponses du plan routier 2008-2016

Développement économique et démographique du département, désenclavement de certains secteurs, sécurité des utilisateurs et des riverains : le réseau routier structure et équilibre le territoire.

Le Plan routier 2008-2016
370 millions d'euros de crédits
de paiement en investissement
sur 9 ans

Participations au financement du Plan :

12 millions d'euros : participation exceptionnelle de l'Etat pour des opérations d'investissements sur les routes nationales transférées au Département. Il s'agit d'une compensation suite au transfert des routes nationales au Conseil général : l'application du décroisement des financements n'étant pas favorable à l'Ardèche

30 millions d'euros : au titre d'une convention signée entre le Département et la Région Rhône-Alpes actant la participation de celle-ci à l'aménagement du réseau routier support des Transports Express Régionaux (TER)

autres : la participation financière des Communes, Communautés de communes ou autres peut intervenir ponctuellement sur certains aménagements routiers d'intérêt commun.

LES GRANDS ENJEUX DU PLAN

La route est indispensable à la desserte du département, qu'il s'agisse des liaisons avec l'extérieur du territoire ou des échanges au sein du département. Le réseau routier doit prendre en compte cette réalité. Sécurité et confort, désenclavement des pôles structurants, mais aussi desserte de proximité du territoire, il doit répondre aux enjeux et aux attentes exprimés tout au long de la concertation. Il doit aussi préserver l'environnement et les paysages, atouts d'un département où le tourisme est un secteur fort de l'économie.

Structurer et équilibrer le territoire

Le schéma routier a pour ambition de répondre aux enjeux qui s'imposent à l'Ardèche. Avec 370 millions d'euros de crédits de paiement en investissement sur 9 ans (2008 - 2016) il vise à :

- **désenclaver les principaux pôles économiques** de notre département afin de leur donner tous les moyens de développement / 143 millions d'euros
- **assurer un développement équilibré du territoire et en favoriser l'irrigation** en améliorant le réseau de liaison et en entreprenant des actions qualitatives sur la desserte de proximité / 102 millions d'euros
- **réhabiliter et pérenniser le réseau** routier départemental / 125 millions d'euros

Sécurité : un des éléments primordiaux

La sécurité est une préoccupation majeure et transversale de ce nouveau Plan. Elle en est un des enjeux, présente dans toutes les actions qui touchent le domaine routier. Une recherche d'homogénéisation des caractéristiques perçue sur un itinéraire en est un des principes fondamentaux. L'amélioration de la sécurité passe en premier lieu par une meilleure perception et lisibilité de l'infrastructure. Différentes approches sont déclinées suivant la catégorie de la route.

Mettre en œuvre une programmation évolutive

La programmation se veut vivante et évolutive. Elle sera bâtie en collaboration entre les élus départementaux et les services de la Direction des routes.

- ainsi, des groupes de travail sont mis en place pour définir le contenu des aménagements à prévoir pour chacun des pôles structurants
- pour les réseaux de liaisons (ossature et intérêt économique et touristique), un groupe de travail réunit -au niveau du territoire de chaque groupement- les élus départementaux et les techniciens des routes (voire d'autres services d'aménagement du Conseil général) pour fixer les priorités et suivre l'avancement des opérations. La périodicité des rencontres sera au minimum annuelle
- des rencontres périodiques déclinées par groupements territoriaux permettront de définir et prioriser les réalisations à entreprendre sur le réseau d'intérêt local
- un bilan du Plan, tous les trois ans, permettra de prendre en compte l'évolution économique des pôles et des bassins d'activités, afin de redéfinir si nécessaire les priorités des aménagements routiers



CONCEPTION ET STRUCTURATION DU RÉSEAU ROUTIER

Le schéma directeur routier départemental, adopté lors de la session du Conseil général du 4 décembre 2000 (DM 3), établit quatre familles de fonctions qui déterminent le classement du réseau routier en trois niveaux. Quelques modifications ont été apportées à ce classement lors de l'adoption du Plan 2008-2016, le 17 décembre 2007.

Hiérarchisation : 3 types de réseau

Le classement du réseau routier départemental s'appuie sur quatre fonctions repérées selon les motifs de déplacements des personnes et du transport des marchandises :

- fonction économique et sociale générale
- fonction industrielle et logistique
- fonction touristique et paysagère
- fonction de liaison avec les départements voisins.

Sur ces bases, trois niveaux de réseaux ont été définis :

- **le réseau ossature (RO)** est la trame de base et assure d'une part l'ensemble des liaisons du département de l'Ardèche avec l'extérieur, et d'autre part, les relations de desserte entre les grandes zones économiques du département.
- **le réseau d'intérêt économique et/ou touristique (RIET)** permet d'atteindre et de desservir les pôles d'intérêt économique et touristique du département de l'Ardèche. Il est complément du réseau ossature, le réseau vital de l'Ardèche.
- **le réseau d'intérêt local (RIL)** assure la desserte fine de tout le territoire ardéchois.

Les classements retenus dans le cadre du Plan 2008-2016

Ces nouvelles classifications sont de deux types :

- celles liées à la décentralisation et au transfert des routes nationales.

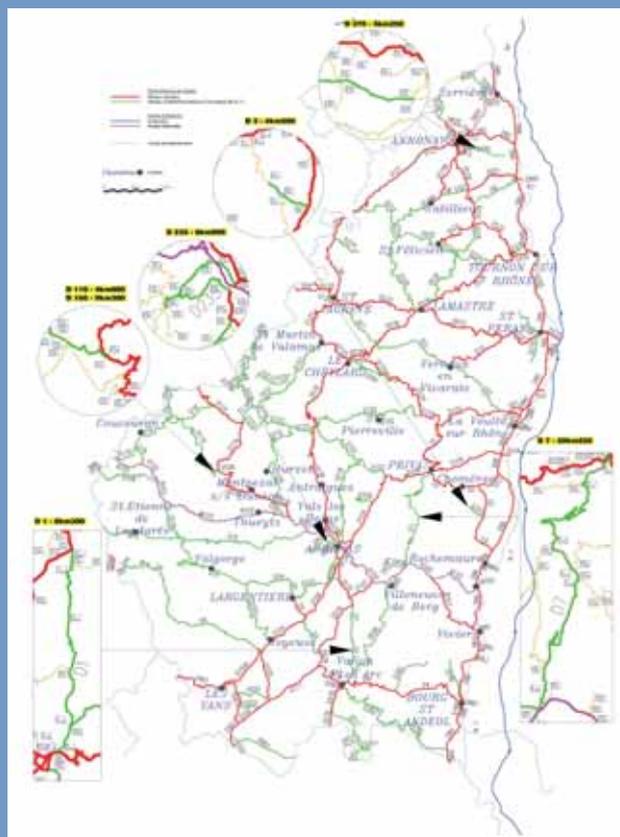
Ces routes trouvent tout naturellement dans leur intégralité leur place parmi le réseau ossature (annexe)

- celles liées aux fonctionnalités des routes ou à leur évolution (annexe)

Après modifications, le classement des 3 800 km de routes du réseau départemental s'établit comme suit :

- 925 km classés en réseau ossature
- 907 km classés en réseau d'intérêt économique et touristique
- 1969 km classés en réseau d'intérêt local.

Le niveau de service hivernal n'a pas de lien automatique avec la hiérarchisation du réseau. Il a été arrêté dans le cadre du dossier d'organisation de la viabilité hivernale (DOVH) et prend en compte les fonctions retenues pour la hiérarchisation du réseau. Il intègre également les moyens disponibles pour traiter les itinéraires.



Proposition de hiérarchisation

AXE D'ACTION N° 1

DÉSENCLAVEMENT DES PRINCIPAUX PÔLES ÉCONOMIQUES

Sur le département on peut identifier cinq principaux pôles structurants avec chacun une problématique de desserte routière différente.

les pôles structurants :

- Annonay et Haut Vivarais
- Grand valentinois et vallée du Rhône
- Boutières, Eyrieux et Doux
- Privas et vallée du Rhône
- Aubenas – Ardèche méridionale

Le budget consacré à leurs itinéraires d'accès sur 9 ans
→ 143 millions d'euros

Méthode

Au delà de la réflexion initiale pour l'élaboration du plan routier, il est envisagé une participation active de chaque élu départemental à la détermination des grandes opérations routières.

■ un groupe de travail

Pour chacun des pôles structurants, un groupe de travail réfléchit aux moyens de le désenclaver et détermine les priorités des grands aménagements. Ce groupe de travail, composé des élus et du vice-président chargé des infrastructures se réunit au moins une fois par an.

■ des crédits d'études

Pour chacun des pôles structurants, des crédits d'études permettent de préparer l'avenir, en préservant les emprises foncières pour les besoins d'aménagement à long terme.

Pôle Annonay et Haut Vivarais : 32 millions d'euros

Problématique

Le bassin d'Annonay souffre actuellement d'un manque de fluidité sur le trafic de sa couronne immédiate et d'un engorgement des axes principaux. Le déficit d'infrastructures routières perturbe la voirie.

Objectifs

- améliorer la fluidité de la circulation sur la couronne immédiate de l'agglomération
- accroître la fiabilité du temps de parcours de l'accès au couloir rhodanien, notamment en adaptant les caractéristiques géométriques
- renforcer la sécurité (carrefours, accès, ...)
- favoriser un aspect environnemental de qualité

Principes d'aménagement

- mise en œuvre, sauf situation particulière ou topographie contraignante, des recommandations techniques nationales
- prise en compte des carrefours dangereux et des secteurs accidentogènes.
- recherche d'une identité paysagère pour ces itinéraires
- réorganisation des accès en privilégiant les regroupements

Types d'aménagements possibles

- poursuite des travaux d'aménagement de la RD 820. L'accès au couloir Rhodanien vers l'autoroute A7 sera globalement traité avec l'opération du Contrat de projets État-Région en cours.
- contournement Davezieux – Annonay, liaison RD 371-370 à la 820
- participation à la réalisation de la mise au gabarit du pont SNCF de Chanas
- carrefours RD 820/206 et RD 820/342
- études du pôle d'Annonay (liaison RD 820/206, franchissement de la Cance...)

Grand valentinois et vallée du Rhône : 25 millions d'euros

Problématique

Situées en bordure du couloir rhodanien, proche de l'agglomération de Valence, les infrastructures routières ardéchoises existantes supportent un trafic très élevé. Ce réseau n'étant plus adapté à un tel trafic, les échanges sur ce secteur en sont fortement perturbés. Ce fonctionnement pénalise la circulation sur ce bassin de vie. La problématique est accentuée par la présence de la ligne SNCF.



Objectifs

- améliorer la fluidité du trafic tant pour les échanges locaux que pour le transit. Cette amélioration passe par la réalisation d'infrastructures routières complémentaires. L'urbanisation forte sur le secteur impose d'avoir une vision à long terme des aménagements et nécessite une préservation des emprises foncières.

Principes d'aménagement

- envisager des déviations sur lesquelles sauf situation particulière ou topographie contraignante, il sera appliqué les recommandations techniques nationales
- éviter les nouveaux accès sur les routes du réseau ossature du secteur

Types d'aménagements possibles recensés à prioriser sur la durée du plan

- 1^{ère} tranche de la déviation de Guilhaud / Saint-Péray / Cornas qui améliorera les temps de parcours sur ce bassin en facilitant et fiabilisant l'accès à l'autoroute A7.
- Desserte de Toulaud : RD 533/279 - liaison RD 279/86

Pôle Boutières, Eyrieux et Doux : 26 millions d'euros

Problématique

Le bassin économique « Saint Agrève, Lamastre, Le Cheylard, Saint Martin de Valamas » est desservi par plusieurs routes départementales classées soit dans le réseau ossature, soit dans le réseau d'intérêt économique et/ou touristique. Mais aucun de ces axes n'offre aujourd'hui les caractéristiques routières satisfaisantes en termes de fluidité, confort, sécurité pour fiabiliser les temps de parcours depuis l'autoroute A7 ou depuis la RN 88. La problématique est accentuée par une situation géographique contraignante (talus importants, nombreux ouvrages, traversées d'agglomérations) et le réseau est soumis aux aléas climatiques (viabilité hivernale). Ce pôle est actuellement desservi par les RD9 - 11 - 14 -21-120 - 533 - 578

Objectifs

- aménager un itinéraire prenant en compte les différents usagers, véhicules légers et poids lourds afin d'améliorer la desserte de ce pôle à partir de l'autoroute A7 en fiabilisant les temps de parcours.
- sécuriser et fiabiliser la desserte existante vers la RN 88.
- homogénéiser les caractéristiques techniques.
- améliorer le confort par des caractéristiques géométriques adaptées du tracé et du gabarit
- favoriser un aspect environnemental de qualité

Principes d'aménagement

- recherche de profils en travers adaptés aux tracés en plan et aux déclivités des RD. Les caractéristiques attendues sur les différents itinéraires ainsi que les aménagements à envisager seront déterminés par le groupe de travail de ce pôle.

Types d'aménagement possibles recensés à prioriser sur la durée du plan

Ces aménagements recensés ci-après seront priorisés et complétés par les conclusions du comité de pilotage de l'itinéraire Centre.

- RD 9 : homogénéisation des caractéristiques de l'itinéraire et sécurisation (carrefour RD 9/226 à Devesset...)
- aménagements linéaires possibles, voire nécessaires, pour homogénéiser les caractéristiques sur l'itinéraire (calibrage : sur la RD 120 à la sortie de Saint Martin de Valamas, sur la RD 578 section le Cheylard/ Saint Prix/Lamastre, RD 533 col des Fans / col de la Rouveure, RD 533 sortie de Saint Agrève, section Vernoux / Les Nonières...)
- sécurisation des différentes RD 120-578-21-11-14 (prise en compte des carrefours dangereux, suppression ou protections des obstacles, dégagements de visibilité - carrefour à Charmes RD 11, carrefour RD 120/237 à Saint Martin de Valamas, travaux de dégagement de visibilité sur la RD 120 ...)
- traitements ponctuels (pont de Monépiat sur le Duzon RD533 ; pont de Jabrezac RD 578 à Le Cheylard, pont du poivre RD 120, ...)
- traitement de la fluidité du trafic sur des portions ciblées des itinéraires (créneau de dépassement de la côte du pin RD 533, ...)

Pôle Privas et vallée du Rhône : 23 millions d'euros

Problématique

Sur les trois itinéraires RD 104, RD 2-22 et RD 2 desservant Privas depuis la vallée du Rhône, les itinéraires RD 2-22 (Privas, La Voulte) et RD 2 /86 (Privas, Le Teil, Montélimar) sont retenus pour assurer la liaison vers l'autoroute A7. L'urbanisation (accès et trafic) sur le secteur ne permet pas d'offrir dans les déplacements le confort que l'on pourrait attendre sur ce type d'itinéraire. À certaines heures de pointe la fluidité du trafic est fortement compromise.

Objectifs

- améliorer la fluidité de la circulation notamment en adaptant les caractéristiques géométriques.
- accroître la fiabilité du temps de parcours en recherchant des zones de dépassement.
- renforcer la sécurité (carrefours, accès directs, ...)
- rechercher un aspect environnemental de qualité.

Principes d'aménagement

Sauf situation particulière ou topographie contraignante, il sera appliqué les recommandations techniques nationales.

Types d'aménagements possibles recensés à prioriser sur la durée du plan

- déviation du Teil RD 86
- homogénéisation des caractéristiques géométriques sur l'ensemble de l'itinéraire (sortie de Privas RD2, secteur pont de la Clève RD 2, aménagement Baix / Cruas RD86, secteur Saint Vincent de Barrès / Meysse RD 2, rectification de virage au droit du passage inférieur (SNCF) à Saint Lager Bressac RD 2...)
- aménagements de sécurité (carrefours RD2/86 à Baix ; RD2/104 à Privas ; RD 2/86 à Meysse ; RD 2c/2d ; RD 2/3 à Chomérac, ...).
- réorganisation des accès en privilégiant les regroupements
- étude de la liaison RD22 vers autoroute A7



Pôle Aubenas – Ardèche méridionale : 37 millions d'euros

Problématique

Les travaux de la déviation de Lachapelle Sous Aubenas se terminent mais localement les réseaux existants restent surchargés et ne peuvent absorber le trafic.

Les échanges très nombreux vers le sud du département s'effectuent difficilement, notamment sur la partie la plus proche de l'agglomération d'Aubenas. Ces itinéraires supportent de plus un fort trafic estival.

Ce pôle est un carrefour stratégique avec une desserte en étoile.

A noter que la liaison vers le Puy et la vallée du Rhône s'effectue via la RN 102 que l'État s'est engagé à améliorer dans le cadre des nouveaux Contrats d'itinéraires.

Objectifs

- améliorer la fluidité de la circulation notamment en adaptant les caractéristiques géométriques.
- accroître la fiabilité du temps de parcours en recherchant des zones de dépassements.
- renforcer la sécurité (carrefours, accès directs, ...)
- rechercher un aspect environnemental de qualité.

Principes d'aménagement

- Sauf situation particulière ou topographie contraignante, il sera appliqué les recommandations techniques nationales
- Faciliter les échanges sur le bassin immédiat d'Aubenas (fin de la déviation de Lachapelle Sous Aubenas - réalisation de la déviation d'Aubenas).

Types d'aménagements possibles recensés à prioriser sur la durée du plan

- compte tenu des trafics induits tout au long de l'itinéraire de la RD 104, l'aménagement sera axé sur la sécurité des déplacements (aménagement de carrefours) et la fiabilisation des temps de parcours (créneaux de dépassements sur la RD 104 entre Vinezac et Rosières)
- sur l'axe RD 579 vers Vallon Pont d'Arc, outre l'amélioration de la sécurité (carrefour), une meilleure fluidité des déplacements est à rechercher.
- en continuité avec les travaux engagés dans le Gard, poursuivre l'amélioration de la liaison vers Alès en la sécurisant et en améliorant le confort.
- homogénéisation des caractéristiques géométriques sur la RD 104 A.
- réorganisation des accès en privilégiant les regroupements
- réalisation des études pour préserver les emprises foncières (déviations d'Uzer, Maisonneuve, Notre Dame...)



AXE D'ACTION N° 2

AMÉLIORATION DU RÉSEAU DE LIAISON

Le réseau de liaison est composé du réseau ossature et du réseau d'intérêt économique et/ou touristique qui ne sont pas concernés par la desserte des pôles structurants.

budget consacré au réseau de liaison sur 9 ans :
66 millions d'euros

Méthode de travail

Pour les réseaux de liaisons (ossature et intérêt économique et touristique) un groupe de travail réunira -au niveau du territoire de chaque groupement- les élus départementaux et les techniciens des routes (voire d'autres services d'aménagement du Conseil général) pour fixer les priorités et suivre l'avancement des opérations. La périodicité des rencontres sera au minimum annuelle.

Itinéraire Aubenas / Privas / Privas / Aubenas

Des renforcements de la RD 104 sont mis en œuvre (risques géologiques) sur le programme réhabilitation du réseau afin de prendre en considération les déplacements domicile/travail.

Descriptif

Objectifs

- rechercher la sécurité et le confort et à la marge la fluidité de la circulation en permettant des croisements aisés, ainsi qu'une qualité paysagère et environnementale.

Principes d'aménagement :

- homogénéisation des itinéraires en favorisant plus la sécurité et le confort que la fluidité des déplacements
- appréhender les caractéristiques géométriques
- offrir des surlargeurs raisonnables.
- supprimer autant que possible des obstacles latéraux
- limiter les accès riverains.
- travailler sur les structures de chaussée (renforcement, uni)

Types d'aménagements possibles recensés à prioriser sur la durée du plan

→ réseau ossature : 32 millions d'euros

RD 2

fin de l'aménagement de l'itinéraire Privas / Les Ollières

RD 4

réalisation de la 3^{ème} tranche Lagorce / Saint Remèze et secteur de Vallon Pont d'Arc

RD 86

carrefour de Peyraud - aménagements qualitatifs Champagne / Sarras - carrefour giratoire Champagne / Saint Désirat - reprise du profil en long secteur nord d'Andance - aménagements qualitatifs (Vion, Lempis, Saint Jean de Muzols, Tournon sur Rhône Glun) - suppression des arbres à Viviers « La Roussette » - passage à niveau au sud du Teil - ouvrage d'art à Bourg-Saint-Andéol

RD 107

réalisation du carrefour RD 107/210 à Saint Thomé - parapets sur l'itinéraire carrefour avec RD 86

RD 111

Ruoms / Berrias (aménagement de carrefours à Grospierres, rectification du gabarit de l'ouvrage du franchissement de l'Ardèche)

RD 121

aménagement crèneaux entre Annonay et Villevoisance et traitements des profils paysagers

RD 221

rectification de tracé au droit de 3 franchissements

RD 390

contournement de Vallon Pont d'arc

**RD 532**

fin des aménagements de calibrage à Tournon - aménagement de 3 virages à Saint Victor (Pouyol) - rectification de virages à Saint Félicien - aménagement en approche du pont de la Mourette - calibrage secteur de Lubac

RD 534

section pont de douce plage à Saint Barthelemy le Plain à aménager - carrefour RD 534/209

RD 536

déviations de Montpezat -calibrage à Le Roux - rectification de l'ouvrage au carrefour de Villaret - carrefour avec RD 110

RD 578

sortie sud de Saint Jeure d'Ay - déviation de Quintenas - section Brenieux / Quintenas - section Le Cheylard / Mézilhac : sortie de Dornas, rétrécissement Carmantran- section Mézilhac / Vals les Bains : création d'accotements - calibrages localisés - sortie d'Antraigues à aménager - Laviolle (problèmes de sécurité) - aménagement le « Raccourci » - aménagement au droit de 3 ponceaux - élargissement du pont des chastagniers -

RD 578A

calibrages « pont de la Bique » / Ménétrieux - Ménétrieux / Satillieu - carrefour Cabaret neuf

RD 578b

pont du Sandron

RD 906

aménagement au lieu dit Rogleton

Étude de faisabilité du contournement de Tournon

➔ **Réseau d'intérêt économique et / ou touristique : 34 millions d'euros**

RD 1

Saint Maurice d'Ardèche, Vallon Pont d'Arc, calibrage et aménagements ponctuels

RD 4

Lablachère / Peyre, actualiser le projet de Planzolles à Peyre - secteur aval de Saint Laurent Les Bains

RD 5

aménagement carrefour de Luth au droit du camping

RD 6

Déviations de Saint Jeure d'Ay

RD 7

Privas / Saint Jean le Centenier

RD 16

section moulin de Blanc

RD 19

2 ouvrages sur la partie haute - 2 sections vers Saint Etienne de Lugdarès / Masméjean

RD 21

section carrefour RD 120 / Vernoux

RD 24

fin de l'aménagement Loubaresse / RD19 - entrée de Valgorge - Haut de Pugnières à Joannas - descente de Rocles - secteur de Freyssenet

RD 26

rectification de virage section du RD 536 à Burzet

RD 102

fin de l'aménagement amont de Marcols les eaux

RD 103

fin des aménagements en cours

RD 110

poursuite de l'aménagement vers RN 102 et section comprise entre les carrefours RD 536 et 160

RD 116

poursuite d'une section vers le Gage

RD 122

calibrage La Fayolle / La Paille - poursuite de l'aménagement du col de la Fayolle vers Lachamp-Raphaël

RD 160

aménagement Saint Cirgues / La Palisse

RD 202

entrée de Berrias

RD 215

rectification au pont des Trabuts à Borée et Saint Martial et poursuite de l'aménagement en aval du pont des Trabuts - section PK 65 calibrage

RD 217

limite Gard / Labastide à aménager

RD 218

aménagements ponctuels Génestelle / Saint Joseph des Bancs - aménagements hameau de Sartre

RD 234

section mur de Boze à Colombier le Vieux - section pont des Etroits à carrefour RD 534 (dégagement de visibilité)

RD 235

finir le traitement de l'itinéraire en chaussée, calibrage très ponctuel

RD 236

aménagement section Nozières

RD 238

secteur cave Delas - carrefour avec RD 86 - Saint Jean de Muzols

RD 239

rectification de chaussée vers le col de la Chavade - aménagement de section vers Astet

RD 242/242b

carrefour à Félines RD 242/242b et poursuite de l'aménagement jusqu'à la limite de la Loire



RD 264/264b

aménagement col de Pialon / Burianne - poursuite de l'aménagement à l'entrée de Beauvène et confortement de talus 264b

RD 279

pont sur le Mialan

RD 287

sortie de Saint Péray

RD 290

carrefour avec RD 200 et aménagement des Belvédères sur la route touristique des Gorges de l'Ardèche

RD 314

fin de l'aménagement d'itinéraire

RD 337

section à terminer

RD 356

sortie du village - secteur du Château

RD 362

aménagement les Hellys

RD 370

homogénéiser l'itinéraire d'Annonay à Talencieux

RD 435

2 sections : Labégude / Mercuer jusqu'au RD235 (prioritaire sur la section pont d'Aubenas à Labégude)

RD 532

carrefour salle des fêtes de Saint Félicien - virages à la sortie de Saint Félicien direction Lalouvesc

RD 558

devenir de l'itinéraire

RD 578

carrefour de Bozas avec 272A - mise en sécurité du carrefour des Clots - section Deyras / mur de Boze

RD 578a

Satillieu / Lalouvesc poursuite de l'aménagement qualitatif



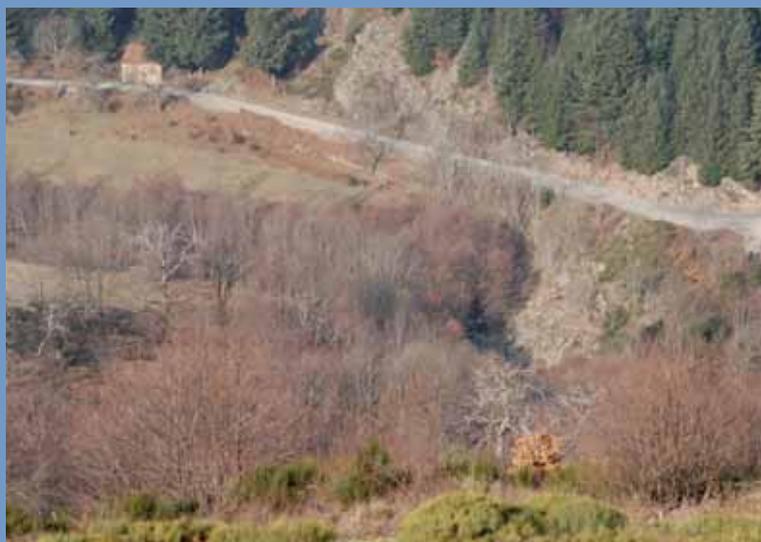
AXE D'ACTION N° 3

ACTIONS QUALITATIVES SUR LA DESSERTE DE PROXIMITÉ

Sur ce réseau, la fréquentation est très diverse avec parfois une moyenne journalière annuelle inférieure à 200 véhicules jour. Ce réseau est cependant d'une importance capitale dans son rôle d'aménagement du territoire. Il doit permettre la desserte de toute l'Ardèche dans de bonnes conditions de sécurité.

Les opérations de recalibrage et de rectification de tracés, pratiquées jusqu'alors, ne pouvaient traiter la totalité d'un itinéraire dans un délai raisonnable. En effet, ces travaux d'un coût important ne résolvaient souvent qu'un problème localisé, sans améliorer l'itinéraire dans son ensemble.

Il faut assurer la cohérence entre caractéristiques et « image » de la route. Avoir des largeurs de routes importantes incite les automobilistes à pratiquer des vitesses élevées, facteur déclenchant et aggravant des accidents.



Descriptif

Objectifs

Rechercher dans les actions à mener sur ces axes la sécurité, le maintien du patrimoine routier et le respect de l'environnement

Principes d'aménagement

■ traitement qualitatif d'itinéraire comprenant principalement la réfection de la chaussée accompagnée du traitement des dépendances (accotements, parapets, réseau hydraulique ...). Il pourra comporter quelques actions de calibrages localisées pour traiter des anomalies d'itinéraire, des dégagements de visibilité ou des surlargeurs d'accotements au regard des problèmes de sécurité. Tout est mis en œuvre pour conserver le caractère naturel dans lequel s'inscrivent ces voies.

Méthode de travail

Des rencontres périodiques déclinées par groupements territoriaux permettront de définir et prioriser les réalisations à entreprendre sur le réseau d'intérêt local.

budget consacré au réseau d'intérêt local sur 9 ans :

36 millions d'euros, soit une moyenne de 4 M€ par an, en intégrant la réalisation des chaussées et les aménagements de sécurité

- cohérence de gabarit : garder à la voie son image, éviter des vitesses inadaptées, limiter l'effet d'itinéraires alternatifs aux grands axes.
- revêtement en adéquation avec le trafic et les caractéristiques de la voie (voir paragraphe « chaussée » en réhabilitation du patrimoine). La recherche de confort ne se traduit pas obligatoirement par le choix d'un revêtement en enrobé. Ce dernier peut donner l'impression fautive de sécurité. L'automobiliste n'adapte pas sa vitesse aux caractéristiques de la voie, augmentant les risques d'accidents graves.



mise en place des ces actions qualitatives

→ préalable

La nouvelle politique d'aménagement du RIL nécessite une détermination différente des opérations :

- réalisation d'un état des lieux du réseau
- recensement des besoins sur ce réseau.
- détermination des priorités

Ceci permettra d'engager une homogénéisation des itinéraires du réseau d'intérêt local en prenant en considération les secteurs fortement sollicités pour lesquels la chaussée actuelle n'offre pas les caractéristiques attendues en terme de confort notamment.

Afin de mener à bien cette politique, les propositions s'appuieront sur un traitement d'itinéraire, propositions qui s'affranchiront des limites cantonales et du rythme annuel des enveloppes correspondantes tout en préservant un équilibre territorial.

L'état de la chaussée sera un élément primordial pour déterminer les priorités des opérations.

→ période transitoire

Durant la première partie du plan routier, les opérations déjà identifiées par les conseillers généraux seront menées à leur terme, éventuellement avec une redéfinition selon l'approche par itinéraire.

Pendant ce temps, les diagnostics seront établis sur le réseau de proximité sur l'ensemble du territoire afin de mettre en place la nouvelle politique d'actions qualitatives sur ce type de réseau.

L'état des lieux et la réalisation des opérations actuellement en place s'effectueront sur une période de trois ans.

La réhabilitation des chaussées, pour conserver le patrimoine, est maintenue durant cette phase transitoire.



AXE D'ACTION N° 4 RÉHABILITATION DU RÉSEAU ROUTIER

Les financements consacrés à ce volet routier permettront de renforcer le patrimoine et d'assurer des actions correctives pour la sécurité des usagers de la route. Ils seront répartis en sept domaines.

Descriptif

→ Ouvrages d'art : 18 M €

Cette enveloppe est réservée pour la réhabilitation des ponts et des murs de soutènement de l'ensemble du réseau départemental.

Une partie de l'enveloppe est consacrée aux interventions préventives.

→ Chaussée : 38 M €

Ce budget permettra de renforcer et rénover les couches de roulement des réseaux ossature et d'intérêt économique et touristique et faire face à des interventions urgentes.

→ Sécurité usagers de la route (SUR) : 12 M €

La majeure partie de cette enveloppe est consacrée à la signalisation de sécurité (signalisation horizontale pour l'ensemble du réseau routier départemental). Quelques actions ponctuelles d'amélioration de la sécurité des usagers et des riverains (dégagements de visibilité, glissières de sécurité, garde corps, balisages ou protections d'obstacles latéraux) complètent ce programme.

→ Actions spécifiques : 15 M €

Ce programme va permettre de faire face aux besoins d'intervention :

- sur la signalisation verticale
- sur des opérations pour les deux roues non motorisés (surlargeurs cyclables, ...)
- sur des mises en sécurité (stabilisation de falaises et de talus, opérations urgentes de chaussées ou de sécurité)
- sur quelques interventions lourdes pour stabiliser les falaises
- sur les levées partielles de limitation de tonnage ou de gabarit.
- sur la réfection de parapets

budget consacré aux programmes routiers de réhabilitation et de maintenance du réseau sur 9 ans : 125 millions d'euros

Ouvrages d'art	18 M€
Chaussée	38 M€
Sécurité des usagers de la route	12 M€
Actions spécifiques	15 M€
Traverses d'agglomération	13,5 M€
Dégâts d'orage	8 M€
RN transférées	21 M€



Les réponses du plan routier 2008 > 2016

→ LES AXES D'ACTION

→ Traverses : 13,5 M €

Seront imputées sur ce programme, les dépenses de réfection de chaussée en accompagnement des travaux d'aménagement des traverses d'agglomération. Ce financement est attribué majoritairement aux Communes ou Communautés de communes sous forme de fonds de concours.

→ Dégâts d'orages : 8 M €

Ce programme est fortement tributaire des aléas climatiques. Son enveloppe a été déterminée sur la moyenne des dépenses constatées les années précédentes. Il devrait permettre de couvrir les éventuels dégâts occasionnés à la voirie départementale.

→ Routes nationales transférées : 21 M €

Ce programme permet pour les routes nationales transférées :

- de réhabiliter les chaussées, le réseau hydraulique, les ouvrages d'art
- de réaliser des opérations de sécurité et de stabilisation des terrains





AUTRES ACTIONS

DÉPLACEMENTS DOUX : LE VÉLO

Notre département est fortement apprécié par les cycloportifs et les cyclotouristes. Le cyclisme étant un secteur porteur du tourisme, il est important de le prendre en compte, pour améliorer l'image du département dans ce domaine et en faire un élément de l'attractivité touristique.

Il est donc nécessaire d'intégrer la prise en compte de cette activité dans les projets menés par le Conseil général.

Une réflexion sera engagée en partenariat avec les représentants de ces pratiques pour définir les actions à entreprendre : continuation de l'effort fait pour la création de surlargeurs ou de bandes cyclables, signalétique, etc.

AUTRES ACTIONS

DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Plan Routier se veut être aussi un outil au service du développement durable. Des actions en lien avec l'Agenda 21 permettront de répondre à des préoccupations telles que celles touchant :

L'environnement

Préservation des paysages

Le paysage fonde l'identité et l'attractivité du département, mais il est fragile. Il faut veiller à son équilibre.

Le département de l'Ardèche, reconnu pour la qualité et la diversité de ses paysages, subit des transformations depuis plusieurs décennies. Le développement des infrastructures routières joue un rôle sur cette transformation. Aujourd'hui, alors que la qualité des paysages est devenue un enjeu économique et touristique, les travaux d'amélioration du réseau routier doivent être effectués en relations étroites avec les paysages traversés.



La maîtrise et la valorisation des abords devront être fortement prises en considération.

Il faut affirmer le projet routier comme un élément du paysage à part entière, s'intéresser aux emprises qui vont au-delà du ruban routier et travailler dans toute leur largeur.

Dans la conduite des projets, il sera porté une grande attention sur le choix de la géométrie des ouvrages, le traitement des abords et des soutènements, le choix des roches et leur gabarit. La nouvelle politique d'aménagement qualitatif sur le réseau de proximité répond à cette préoccupation.

Le patrimoine linéaire boisé (arbres d'alignement) participe à l'image et aux paysages du département, toutefois il est parfois remis en cause par souci de sécurité. La sécurité étant primordiale, chaque cas sera examiné avec soin, des mesures compensatoires seront éventuellement mises en œuvre.



Gestion des ressources naturelles

Elle se traduira par la recherche et la réutilisation des matériaux du site quand cela est possible mais aussi par l'utilisation de techniques économes en énergie fossile lorsqu'elles sont adaptées.

Gestion des déchets

Des clauses spécifiques sur la gestion des déchets de chantier et leur valorisation sont incluses dans les marchés publics.

Les corridors biologiques

Les corridors biologiques constituent les espaces reliant des « spots » de biodiversité tels que des massifs montagneux ou des espaces protégés. Ces corridors permettent la circulation des espèces de faune et de flore et évitent ainsi l'isolement génétique.

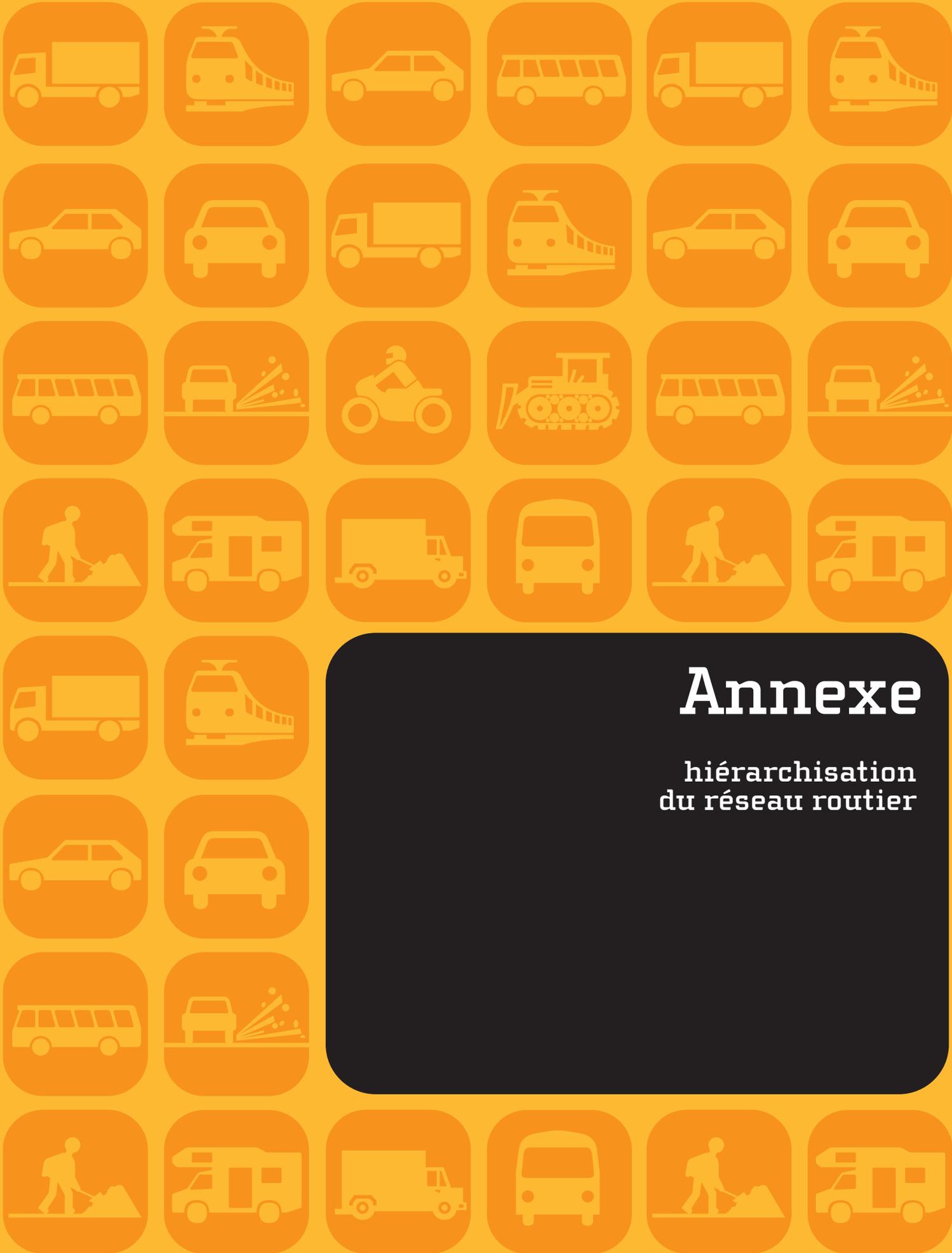
La problématique des corridors biologiques sera examinée lors de l'élaboration de toute nouvelle infrastructure.

Le social

Des marchés peuvent participer à l'insertion professionnelle en incluant des clauses sociales dans les contrats de travaux.

L'économie

L'activité qui découle des aménagements routiers a un impact fort sur l'économie du département, par la création d'emplois directs et indirects (150 000 € génèrent en moyenne un emploi sur une année).



Annexe

hiérarchisation
du réseau routier



Hiérarchisation du réseau routier

1 - Classement en réseau ossature : routes nationales transférées

RD	Km
RD 86	138,74 km
RD 93	0,60 km
RD 95	0,14 km
RD 96	1,60 km
RD 104	46,53 km
RD 533	2,93 km
RD 820	17,83 km
Total	208,37 km

2 - Classement en Réseau d'intérêt économique et/ou touristique (RIET)

- ➔ La poursuite du classement de la RD1 jusqu'au carrefour avec la RD 558 en passant par le village de Lagorce. Ce classement a un triple but : une logique d'itinéraire, une fonction potentielle de délestage par rapport aux réseaux structurants situés à proximité et desservant le pôle touristique de Vallon Pt d'Arc et une fonction touristique.
- ➔ Le classement de la RD7 depuis Privas jusqu'à St Jean le Centenier : cette proposition permet de reconnaître un itinéraire de desserte du massif du Coiron pour répondre aux besoins en matière agricole et touristique et enfin de désenclaver ce secteur par une amélioration du réseau qui relie les pôles de Privas et de Villeneuve de Berg.
- ➔ Une section de la RD 110, de son intersection avec la RD 160 à la RD 536 en contrepartie du classement en RIL d'une section de la RD 160 de Saint Cirgues en Montagne à la RD 536 au Roux. Ce classement est dicté par l'interdiction de la circulation poids lourds sous le tunnel du Roux.
- ➔ Une section de la RD 235 depuis Aubenas jusqu'au carrefour de la RD 435 qui relie Mercuer et qui est déjà classée en RIET. Cette section de route a une fonction économique et une croissance forte de trafic due au fort développement des zones péri urbaines. Ce classement permet également un bouclage et une homogénéité d'itinéraire.
- ➔ La poursuite du classement de la RD 370 jusqu'au carrefour avec la RD 370B à Talencieux. Cette section de route a une fonction économique liée à une croissance de trafic due au développement sur le secteur.

3 - Classement en Réseau d'intérêt local (RIL)

- ➔ de la section de la RD3 entre St Bauzile et Chomérac. Cette nouvelle classification permettra de prioriser les types de trafic sur l'itinéraire, trafic léger de desserte locale sur la section en RIL, le trafic poids lourds sera concentré sur la section entièrement aménagée et qui est classée en RIET depuis l'usine CECA jusqu'à la RD2.
- ➔ La RD 160 sur la portion de route comprise entre la RD 536 et la RD 110 en passant par le tunnel du Roux est classée en RIL.

Soit en km :

RD	RIET (km)	RIL (km)
1	+ 8,300	- 8,300
3	- 4,590	+ 4,590
7	+ 28,250	- 28,250
110	+ 5,050	- 5,050
160	- 9,300	+ 9,300
235	+ 6,890	- 6,890
370	+ 5,250	- 5,250
Totaux	+ 39.85	- 39.85