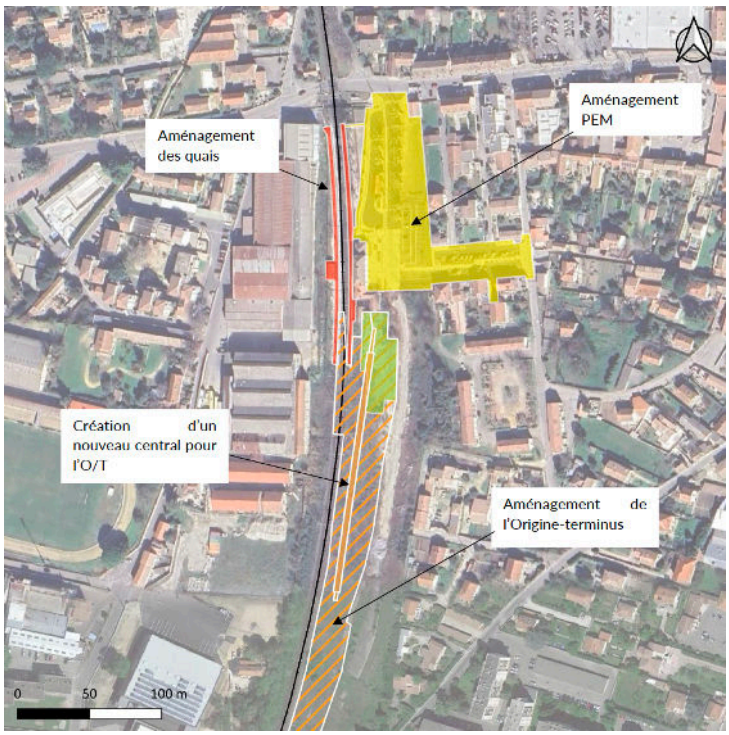
Départements du Gard et de l'Ardèche



Consultation du public

Réouverture au trafic voyageurs de la ligne ferroviaire SNCF en rive droite du Rhône entre les gares de Le Teil (07) et de Nîmes (30). Autorisation environnementale

Réf. : Courrier DDTM et Avis de consultation en date du 23 octobre 2025

ANNEXES III
Avis formulés au titre de l'instruction administrative et réponses du maître d'ouvrage

Document établi le 13 mars 2026

Commissaire enquêteur: Jeanine RIOU

Sommaire

I. Avis reçus 4
1.1. ARS 30 4
1.2. ARS 07 7
1.3. CNPN 10
1.4. IGEDD/Ae 15
1.5. SAGE Ardèche 42
1.6. Commune de Théziers 42
1.7. Communauté de communes du Pont du Gard 43
1.8. Commune de Marguerittes 45
1.9. Commune de Pont Saint Esprit 46
1.10. Commune de Remoulins 50
1.11. Commune de Bourg Saint Andéol 52
1.12. Communauté de communes du Rhône aux Gorges de l'Ardèche 55
1.13. Commune de Villeneuve-lès-Avignon 58
1.14. Commune de Viviers 59
1.15. Avis de l'Architecte des Bâtiments de France 61
II. Réponses du maître d'ouvrage 62
2.1 ARS 62
2.2 CNPN 66
2.3 IGEDD 82

Les Annexes II objet du présent document sont complémentaires au document intitulé « Rapport et conclusions du commissaire enquêteur » et annexes I, II et IV , dont elles sont indissociables

I. Avis reçus

1.1. ARS 30

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

ars Agence Régionale de Santé Occitanie

Service émetteur : Pôle Animation des Politiques Territoriales de Santé Publique
Affaire suivie par : Christelle DUCLOS
Courriel : Ars-oc-dd30-sante-environnement@ars.sante.fr
Téléphone : 04 66 76 80 13

Réf. : DD30-2026-01-05-ligne-ferroviaire-rhodanienne
Date : 05/01/2026

Madame la Ministre de la Santé, des familles, de l'Autonomie et des Personnes handicapées

- Direction générale de la santé,
- Sous-direction prévention des risques liés à l'environnement et à l'alimentation

Objet : réouverture de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône au trafic voyageur – contribution à l'avis de l'Autorité environnementale

Par courriel du 25 novembre, vous avez sollicité l'avis de l'ARS Occitanie sur le projet cité en objet. Il consiste en l'adaptation d'une ligne ferroviaire existante, essentiellement dédiée au fret, afin de permettre une utilisation quotidienne par des voyageurs. La ligne reliera, depuis la rive droite du Rhône, la commune de Le Teil (Ardèche) à Avignon-Centre et Nîmes-Centre, en desservant notamment les gares de Pont-Saint-Esprit, Bagnols-sur-Cèze, Laudun-l'Ardoise, Roquemaure, Villeneuve-lès-Avignon, Aramon, Remoulins et Marguerittes.

Les adaptations prévues portent principalement sur l'aménagement de gares existantes et la création de pôles d'échanges multimodaux, ainsi que sur la suppression ou l'aménagement de passages à niveau. Les travaux sont programmés en plusieurs phases, la présente demande portant exclusivement sur les travaux de la phase 1, nécessaires à la réouverture partielle de la ligne à la desserte voyageurs.

Du point de vue de la santé publique, l'utilisation de transport en commun, tout particulièrement dans le couloir rhodanien sujet à un important trafic routier, permet de réduire l'usage de la voiture particulière, source de pollution atmosphérique. Elle améliore en outre l'accès aux bassins d'emplois et services proposés par les centres urbains, notamment les centre de soins : il s'agit donc globalement d'un aménagement favorable à la santé.
.
Les principaux enjeux sanitaires identifiés concernent :

- la protection de la ressource en eau destinée à l'alimentation en eau potable,
- l'environnement sonore,
- la promotion des déplacements actifs,
- la limitation de la dissémination d'espèces allergisantes lors des travaux,
- la maîtrise du risque de prolifération des moustiques liée à la gestion des eaux.

Protection de la ressource en eau

Les périmètres de protection des captages interceptant les zones d'aménagement ont été recensés à la page 2 de la notice C2 de l'étude d'impact. Ce recensement apparaît satisfaisant au regard des objectifs de la phase 1, mais devra être complété par les avis hydrogéologiques émis au titre de la protection des captages d'eau destinée à la consommation humaine, y compris en l'absence de déclaration d'utilité publique (secteur de Lédenon, de Marguerittes : PN 54 à 59).

Agence Régionale de Santé Occitanie
Délégation départementale du GARD
6, rue du Mail
30906 NÎMES CEDEX 2
occitanie.ars.sante.fr

Les aménagements concernés par ces avis (PN n°54, 56 et 59) étant prévus en phase 2, ils feront l'objet d'une instruction ultérieure. L'absence de prise en compte des rapports hydrogéologiques dans le présent dossier n'a donc pas d'incidence à ce stade.
Dans le département du Gard, les seuls aménagements prévus en phase 1 situés en périmètre de protection rapprochée (PPR) de captage concernent les passages à niveau n°16 et 17 à Pont-Saint-Esprit, localisés dans le PPR du captage de la Barandonne. Les travaux projetés, limités à des aménagements de signalétique sans terrassement, ne sont pas susceptibles d'avoir un impact sur la qualité de l'eau.
Le passage à niveau n°18, également situé à Pont-Saint-Esprit mais en périmètre de protection éloignée du même captage, ne fera pas non plus l'objet de terrassement.
Les autres aménagements prévus en phase 1, notamment au niveau des gares de Villeneuve-lès-Avignon et de Roquemaure, sont situés en dehors de tout périmètre de protection de captage.

Environnement sonore et établissements sensibles

L'étude acoustique identifie 68 Points Noirs Bruit existants le long de la ligne ferroviaire. Les niveaux sonores projetés demeurent inférieurs aux seuils réglementaires applicables aux environnements sonores des voies ferrées et ne traduisent pas d'aggravation significative de la situation existante.
Il est toutefois relevé que le dossier ne permet pas d'identifier aisément les établissements recevant du public (ERP) sensibles et en particulier ceux dédiés aux activités de soins. Les informations relatives à la nature des bâtiments, à leur statut d'ERP sensibles et aux niveaux sonores associés sont réparties entre plusieurs tableaux de résultats et cartographies distinctes, sans tableau de synthèse croisant ces éléments. Cette dispersion complique l'interprétation des données acoustiques et l'appréciation globale de l'exposition au bruit des établissements de santé ou assimilés, tant en situation actuelle qu'en situation projetée.
L'analyse détaillée met néanmoins en évidence la présence, à Bagnols-sur-Cèze, d'un centre de soins psychiatriques situé à proximité immédiate de la voie ferrée, composé de deux bâtiments référencés B_2484 et B_2488. Les niveaux sonores projetés en façade sont estimés entre 57 et 60 dB(A) en période diurne (LAeq 6h–22h) et entre 55 et 59 dB(A) en période nocturne (LAeq 22h–6h). Ces niveaux restent inférieurs aux seuils de référence applicables aux récepteurs sensibles (environ 68 dB(A) le jour et 63 dB(A) la nuit) et ne caractérisent pas une situation de non-conformité ni de Point Noir Bruit.
Cependant et du point de vue sanitaire, il est rappelé que les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS, 2018) recommandent pour le bruit ferroviaire des niveaux Lden ≤ 54 dB(A) de jour et Ln ≤ 44 dB(A) de nuit. Les niveaux sonores supérieurs à ces valeurs guides traduisent un enjeu potentiel de confort et de qualité du sommeil pour les patients, sans toutefois révéler de risque sanitaire aigu ni d'incompatibilité réglementaire.

Le dossier portant uniquement sur une autorisation de transport de voyageurs en période principalement diurne, l'impact du projet sur la qualité du sommeil peut être jugé sans objet, à condition que l'augmentation de la proposition de transport des voyageurs ne soient pas accompagnée d'un report du fret sur la période nocturne.

Déplacements actifs et accessibilité
La phase anticipée du projet a d'ores et déjà intégré des aménagements favorables aux déplacements actifs, au transport collectif et à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite à Pont-Saint-Esprit et Bagnols-sur-Cèze, incluant notamment des pôles multimodaux, des cheminements piétons, des équipements cyclables et des aménagements de repos.
L'aménagement de la gare de Villeneuve-lès-Avignon, prévu en phase 1, s'inscrit dans la même logique. À terme, chacune des gares concernées par le projet comportera un pôle multimodal, ce qui est satisfaisant. Il est recommandé que ces Pôles d'échanges multimodaux soient accompagnés par des liaisons en périphéries favorables aux déplacements actifs (cheminement piéton et voie cyclable protégés), afin qu'ils puissent jouer pleinement leur rôle.

Maîtrise du risque lié aux espèces allergisantes
Les travaux de remaniement des sols sont susceptibles de favoriser la dissémination d'espèces allergisantes, notamment l'ambroisie. L'étude d'impact prévoit des mesures générales de gestion des emprises de chantier et de remise en état des sols.

Agence Régionale de Santé Occitanie
Délégation départementale du GARD
6, rue du Mail
30906 NÎMES CEDEX 2
occitanie.ars.sante.fr

Il est recommandé de compléter ces dispositions par des mesures opérationnelles spécifiques visant à limiter la dissémination des graines d'ambroisie, telles que la limitation des surfaces de sols nus, la remise en état rapide des zones terrassées et le nettoyage des engins et des roues en sortie de chantier, conformément au plan d'action retenu par l'arrêté préfectoral n° 30-2023-07-05-00002 du 5 juillet 2023 relatif à la lutte contre les ambroisies.

En phase d'aménagement paysager, il est également recommandé de privilégier des espèces végétales non allergisantes et de vérifier l'absence d'essences reconnues comme fortement allergisantes, notamment les espèces de type Cupressus.

Maîtrise du risque de prolifération des moustiques

Les aménagements de gestion des eaux pluviales prévus dans le cadre du projet sont conçus de manière à limiter les phénomènes de stagnation de l'eau. L'entretien des ouvrages est prévu afin d'assurer leur bon fonctionnement dans le temps.

Il est toutefois recommandé de veiller particulièrement à la conception et à l'entretien des dispositifs de gestion des eaux afin d'éviter toute stagnation prolongée (supérieure à 3-4 jours) même de petite surface, susceptible de constituer des gîtes larvaires pour les moustiques, notamment le moustique tigre, aujourd'hui implanté dans le département.

Conclusion

Au regard des éléments analysés, le projet présente un impact globalement favorable sur la santé publique et ne met pas en évidence de risque sanitaire majeur. Les impacts identifiés sont maîtrisés par les mesures prévues dans le dossier, sous réserve du respect des conditions de réalisation et d'exploitation.

Il est toutefois recommandé, dans une logique de prévention sanitaire, de porter une attention particulière au suivi des situations de Points Noirs Bruit existants, notamment à proximité des secteurs urbanisés et des récepteurs sensibles, afin de vérifier dans la durée l'absence d'évolution défavorable de l'exposition sonore.

Pour le Directeur Général et par délégation,
Le Directeur de la Délégation Départementale du Gard

Guillaume DUBOIS

Agence Régionale de Santé Occitanie
Délégation départementale du GARD
6, rue du Mail
30906 NÎMES CEDEX 2
occitanie.ars.sante.fr

1.2. ARS 07

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Agence Régionale de Santé
Auvergne-Rhône-Alpes

La délégation départementale
de l'Ardèche

Affaire suivie par :
Pôle Santé-Environnement
04 26 20 92 11
ars-dt07-sante-environnement@ars.sante.fr

PRIVAS, le 22 décembre 2025

Monsieur Frédéric RIBIERE
DDTM du Gard
89, Rue Weber
30900 NIMES

Objet : Demande d'avis concernant la réouverture de la ligne SNCF Rive droite du Rhône

Par transmission en date du 27 novembre 2025, vous sollicitez mon avis sur le projet de réouverture de la ligne SNCF rive droite du Rhône au trafic voyageur, entre Le Teil, Avignon et Nîmes.

Ce projet de réouverture s'appuie sur une infrastructure existante actuellement utilisée pour le fret ainsi que pour des trains voyageurs circulant à vide sur la partie ardéchoise. Il vise à réduire l'usage de la voiture, améliorer l'accessibilité du territoire et proposer une mobilité décarbonée. La gare du Teil est intégrée dans la phase cible – tranche 1, avec création de quais modulaires et aménagements d'accessibilité destinés à accueillir les futurs services voyageurs.

Les enjeux sanitaires principaux pour la commune du Teil sont :

- l'amélioration des mobilités quotidiennes et de l'équité d'accès aux services ;
- la réduction de l'exposition aux pollutions routières via un report modal vers le ferroviaire ;
- les effets potentiels sur le bruit ferroviaire ;
- l'opportunité d'une requalification urbaine autour de la gare, favorable au cadre de vie.

Mobilités et urbanisme favorable à la santé

Le projet vise à :

- renforcer l'offre de transport collectif,
- réduire la dépendance à la voiture individuelle,
- relier les centres urbains et pôles de vie,
- accompagner le développement économique du territoire.

Pour les habitants du Teil, la mise en service d'une desserte vers Avignon et Nîmes constitue un gain significatif en accessibilité vers des bassins d'emploi et de formation. Cette évolution favorise également une diminution de l'isolement social et un recours accru aux mobilités actives.

Concernant les aménagements en gare du Teil, les travaux prévus (quais accessibles PMR, rampes, cheminements restructurés) créent un socle favorable au développement d'un pôle d'échanges multimodal (PEM). Bien qu'aucun PEM complet ne soit envisagé à ce stade, il sera possible d'y structurer progressivement :

- des cheminements piétons et cyclistes sécurisés et ombragés ;

Courrier : CS 93383 - 69418 Lyon cedex 03
04 72 34 74 00
www.auvergne-rhone-alpes.sante.gouv.fr
@ars_ara_sante

Conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, vous pouvez accéder aux données vous concernant ou demander leur effacement. Vous disposez également d'un droit d'opposition, d'un droit de rectification et d'un droit à la limitation du traitement de vos données. Pour exercer ces droits, vous pouvez contacter le Délégué à la protection des données de l'ARS (ars-ara-dpd@ars.sante.fr).

- un stationnement vélo sécurisé ;
- des espaces publics accueillants ;
- une offre de services de proximité.

L'ARS recommande une attention particulière à la qualité des aménagements : lutte contre les îlots de chaleur, créer un ilot de fraicheur, continuités piétonnes, sécurité des accès routiers.

Nuisances et risques sanitaires

Concernant les nuisances sonores, l'autorité environnementale a demandé une analyse spécifique du bruit. L'augmentation de trafic sur le tronçon ardéchois restera modérée (environ 4 à 5 trains aller-retour par jour) et les modélisations indiquent :

- une augmentation très faible des niveaux sonores, généralement inférieure à +0,5 dB(A) ;
- l'absence de création de nouveaux Points Noirs Bruit ;
- un impact acoustique globalement limité.

L'ARS n'a pas d'objection à formuler à cette analyse, mais souligne toutefois que :

- Les documents ne facilitent pas le repérage des établissements sensibles au bruit tels que les établissements de santé, de soins et d'action sociale, les établissements d'enseignements ou les établissements d'accueil de petite enfance pouvant se trouver en proximité immédiate du tracé de la ligne ferroviaire.
- Le dossier ne fait pas référence aux seuils recommandés en 2018 par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) au-delà desquels l'exposition au bruit est jugée nocive pour la santé, indépendamment des valeurs réglementaires existantes. Pour le trafic ferroviaire, ces valeurs sont de 54 dB (Lden) et de 44 dB (Lnight).
- Les émissions sonores par les dispositifs de sonorisation de la gare du Teil, notamment pour les annonces sonores, n'ont pas été abordées. Ces émissions doivent s'effectuer dans le respect de la tranquillité du voisinage (dispositions du code de la santé publique en matière de prévention des risques liés aux bruits).

En matière de pollution atmosphérique, le projet contribue à une diminution des trajets routiers, donc à une réduction indirecte des émissions polluantes. Les circulations voyageurs supplémentaires seront assurées par du matériel électrique, n'entraînant pas d'émissions locales supplémentaires.

Enfin, les nuisances de chantier paraissent maîtrisables par les mesures prévues (information des riverains, limitation des horaires, arrosage anti-poussières, gestion des déchets, sécurisation des accès).

Cadre de vie et urbanisation induite

La gare rénovée peut devenir un levier de revitalisation urbaine, notamment en lien avec les efforts de reconstruction post-séisme. Le projet peut favoriser l'habitat de proximité, les commerces et les mobilités douces.

Il conviendra toutefois :

- de prévenir l'étalement urbain,
- de maintenir une offre de logements accessibles,
- de garantir une planification urbaine cohérente autour de la gare.

Il serait utile que ces aménagements soient pensés dans une démarche d'urbanisme favorable à la santé (voir le guide ISADORA de l'École des Hautes Etudes en Santé Publiques) et d'adaptation au changement climatique.

Courrier : CS 93383 - 69418 Lyon cedex 03
04 72 34 74 00
www.auvergne-rhone-alpes.sante.gouv.fr
@ars_ara_sante

Conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, vous pouvez accéder aux données vous concernant ou demander leur effacement. Vous disposez également d'un droit d'opposition, d'un droit de rectification et d'un droit à la limitation du traitement de vos données. Pour exercer ces droits, vous pouvez contacter le Délégué à la protection des données de l'ARS (ars-ara-dpd@ars.sante.fr).

En conclusion, l'ARS émet un avis sanitaire favorable à ce projet, sous réserve de la prise en compte des recommandations formulées précédemment.

Pour la directrice générale de l'ARS et par délégation,
Pour la directrice départementale de l'Ardèche et par délégation,
L'ingénieur du génie sanitaire,

Christophe DUCHEN

Copie :

Courrier : CS 93383 - 69418 Lyon cedex 03
04 72 34 74 00
www.auvergne-rhone-alpes.sante.gouv.fr
@ars_ara_sante

Conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, vous pouvez accéder aux données vous concernant ou demander leur effacement. Vous disposez également d'un droit d'opposition, d'un droit de rectification et d'un droit à la limitation du traitement de vos données. Pour exercer ces droits, vous pouvez contacter le Délégué à la protection des données de l'ARS (ars-ara-dpd@ars.sante.fr).

1.3. CNPN

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Référence Onagre du projet : 2024-12-13b-01823 Référence de la demande : n° 2024-01823-041-001

Dénomination du projet : Réouverture de la rive droite du Rhône à la desserte voyageurs

Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition : 19/12/2024

Lieu des opérations : - Département : Gard - Communes : 30130 Pont-Saint-Esprit, 30320 Marguerittes, 30290 Laudun-l'Ardoise, 30150 Roquemaure, 30390 Aramon, 30200 Bagnols-sur-Cèze, 30400 Villeneuve-lès-Avignon, 30210 Remoulins

Bénéficiaires : SNCF Gares & Connexions + Communauté d'agglo du Gard Rhodanien

MOTIVATION OU CONDITIONS

CONTEXTE

La ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône reliant Givors à Lyon qui dessert 17 gares est réservée au fret depuis 1973, le transport des passagers sur cette ligne Nord-Sud étant reporté sur la ligne de la rive droite Lyon- Marseille. Depuis 2016 la Région Occitanie remodèle la mobilité au vu des besoins pour la transition écologique des transports et d'une population croissante, avec plusieurs projets de sauvegarde de lignes ferroviaires. Parmi eux, la réouverture de cette ligne sur la section entre Nîmes et Pont-Saint-Esprit et de la gare du Teil aux voyageurs, prévue en 2026.
Ce projet de réouverture comporte plusieurs phases, dont deux concernent cette demande de dérogation espèces protégées :

- Une phase qui a été anticipée, et nécessitant une régularisation, incluant la desserte des gares de Pont-Saint-Esprit et Bagnols-sur-Cèze effective depuis août 2022 ;
- La phase « cible » avec la réouverture et desserte voyageurs des gares de Villeneuve-lès-Avignon, Roquemaure et le Teil, ainsi que la desserte voyageurs complémentaire des gares de Laudun, l'Ardoise, Aramon, Remoulins et Marguerittes et la mise en place d'une desserte optimisée entre Pont-St-Esprit et Nîmes.

En surligné, les dessertes des communes spécifiques concernées par la demande de dérogation.

Espèces concernées

Chiroptères : Noctule de Leisler *(Nyctalus leisleri),* Noctule commune (*Nyctalys noctula),* Pipistrelle commune *(Pipistrellus pipistrellus),* Pipistrelle de Nathusius *(Pipistrellus nathusii),* Sérotine commune *(Eptesicus serotinus),* Grand Murin *(Myotis myotis),* Murin à oreilles échancrées (*Myotis emarginatus),* Grand rhinolophe *(Rhinolophus ferrumequinum),* Petit rhinolophe *(Rhinolophus euryale),* Petit Murin *(Myotis blythii),* Barbastelle d'Europe *(Barbastella barbastellus),* Minioptère de Schreibers *(Miniopterus schreibersii),* Murin de Capaccini *(Myotis capaccinii),* Murin de Bechstein *(Myotis bechstein),* Murin d'Alcathoe *(Myotis alcathoe),* Murin à moustaches *(Myotis mystacinus),* Murin de Natterer *(Myoptis nattereri),* Murin de Daubenton *(Myotis daubentonii),* Oreillard roux *Plecotus auritus,* Pipistrelle de Kuhl *Pipistrellus kuhlii,* Vespère de Savi *Hypsugo savii,* Pipistrelle pygmée *Pipistrellus pygmaeus,* Oreillard gris *Plecotus austriacus p*our dérangement temporaire en phase travaux (destruction d'habitats favorables, nuisances sonores, phases travaux, émission de poussières, etc.) et destruction d'habitat d'espèces protégées.
Avifaune : Choucas des tours *(Corvus monedula),* Chardonneret élégant *(Carduelis carduelis),* Verdier d'Europe *(Chloris chloris),* Serin cini *(Serinus serinus),* Fauvette à tête noire *(Sylvia atricapilla),*

Fauvette mélanocéphale *(Sylvia melanocephala)* en phase cible de la tranche 1 le pour dérangement lors des opérations d'abattage d'arbres à Villeneuve-lès-Avignon et en phase anticipée et cible tranche 1 pour dérangement en phase travaux (nuisances sonores, émission de poussières, etc.) et notamment en phase anticipée à Bagnols-sur-Cèze pour le défrichement de zones de reproduction (périmètre de la zone d'étude d'environ 0,37 ha en excluant la partie sud non favorable) et en phase cible – tranche 1 à Villeneuve-lès-Avignon, pour l'abattage de 3 platanes favorables.
Mammifère : Hérisson d'Europe (*Erinaceus europaeus)* pour le dérangement en cas de capture de sauvetage nécessaire.
Amphibien : Pélophylax *(Pelophylax sp).* En phase cible – tranche 1 pour le dérangement en cas de capture de sauvetage nécessaire à Villeneuve lès-Avignon.
Reptiles : Tarente de Maurétanie (*Tarentola mauritanica)* et le Lézard des murailles *(Podarcis muralis)* pour la capture de sauvetage si nécessaire pour éviter leur destruction et dérangement temporaire en phase cible – tranche 1 pour dérangement lors des opérations de déconstruction du bâti à Villeneuve-lès-Avignon.
Flore : Aristoloche clématite (*Aristolochia clematitis*) destruction de plante hôte d'espèce protégée (la Diane, *Zerynthia polyxena*), à déplacer dans le cadre de la mesure MA2 et prélèvement de parties végétatives de l'espèce et réintroduction sur un site, ceci en phase cible – tranche 1 : environ 70 individus à prélever au droit de la gare de Roquemaure. Le patch d'individus s'étend sur une superficie de 23,5 m².

Raison impérative d'intérêt public majeur
La finalité démontrée du projet est sociétale et environnementale : dans le contexte d'une dynamique importante du territoire aux niveaux démographiques et économiques, avec plusieurs enjeux identifiés le long de la rive droite du Rhône d'échanges périurbains autour de pôles urbains, le projet cherche à répondre aux besoins de transport plus vertueux des habitants et acteurs du territoire et de sécurité par l'aménagement de passages à niveau. L'argumentaire en faveur du projet démontre la raison impérative d'intérêt public majeur.

Absence de solution alternative satisfaisante
Le projet consistant en l'aménagement pour l'usage élargi d'une ligne et de gares déjà existantes l'analyse des différentes solutions montre l'absence de solution alternative qui aurait de moindres impacts sur la biodiversité.

QUALITE DE L'ETAT INITIAL

Aires d'étude
Il est indiqué que les surfaces prospectées sur le terrain cumulées totalisent de 38,8 hectares. Les zones d'études n'appellent pas de remarques particulières.
Les pressions et méthodes d'inventaire terrain sont détaillés en pp 113-126, le calendrier semble pertinent et porte bien sur l'ensemble des saisons. La recherche bibliographique présentée au point 6.5 semble satisfaisante.
Le projet concerne plusieurs zonages d'inventaires et de protections (cf rapport Dreal) et l'étude a également pris en compte les plans nationaux d'actions sur l'aigle de Bonelli, les Chiroptères, le Lézard ocellé, les Odonates, les Pies-grièches et le Vautour percnoptère ainsi que l'Outarde canepetière.

Bilan des inventaires espèces et habitats
Le bilan des inventaires d'espèces est présenté p 164 -175, selon les différents sites, et les enjeux sont ainsi mis en avant de manière différenciée. A noter la présence d'une zone humide présente sur le site des travaux de la PN3 (en 6.8.4.2.), de deux stations d'Aristoloche clématite sur celui de la PN10. Ce site est également en enjeu fort pour l'avifaune. Celui de la PN9 comporte un fossé en eau au moins une partie de l'année qui est favorable aux amphibiens et des grenouilles du genre *Pelophylax*

y ont été détectées. La gare de Marguerittes présente également de nombreux arbres cavitaires favorables au gîte d'oiseaux protégés et de chiroptères avec le Petit-duc scops en nidification très probable et plusieurs oiseaux protégés détectés dont le Serin cini et le Chardonneret élégant.

Avis sur l'état initial

La méthode utilisée pour l'évaluation de l'état initial prend bien en compte les différents enjeux du territoire ainsi que les liaisons biologiques locales. L'état initial des enjeux apparait donc complet, prenant en compte les données disponibles et nourri des différentes missions d'inventaires pris en compte et réalisés par l'équipe en charge, dans le cadre du projet global du territoire de protection aux inondations pour lequel il est missionné sur le volet biodiversité.

Continuités écologiques

Les travaux prévus dans le cadre de ce projet ne sont pas localisés à proximité des continuités écologiques identifiées dans les Schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE) concernés. Ils ne sont pas susceptibles de créer de nouveaux obstacles à la continuité écologique ni de générer des zones de rupture, dans la mesure où l'infrastructure concernée est déjà existante et en exploitation, et où les aménagements projetés sont de nature ponctuelle.

EVALUATION DES ENJEUX ET DES IMPACTS

Evaluation des impacts cumulés

Plusieurs projets d'envergure ont été menés ou sont en cours dans les environs, à savoir 23 projets en région Occitanie et 7 en région Auvergne-Rhône-Alpes. Au vu de la nature de ces projets et de leur distance ou encore des impacts résiduels, il a été considéré qu'aucun n'est susceptible de générer un cumul d'impacts avec les travaux dans ce dossier. Les arguments développés en ce sens (p 188-197) sont étayés et les arguments apparaissent pertinents.

Evaluation des impacts bruts

La méthode d'évaluation des impacts est présentée à partir de la page 186 du dossier. Les impacts bruts sont passés en revue site par site, ce qui rend l'analyse complexe. Si les impacts bruts sont pour la plupart jugés faibles sur les sites, il n'en reste pas moins qu'ils se cumulent au fil du linéaire. Sur certains sites ils sont plus importants, et les enjeux pour lesquels le dossier a été présenté ressortent. Les enjeux les plus importants se retrouvent donc au niveau de la gare et du PEM de Roquemaure, de la gare de Remoulins, du PEM de Pont-St-Esprit et de Bagnols-sur-Cèze et concernent les espèces d'oiseaux d'un cortège typique des milieux urbanisés, les chiroptères, et les reptiles avec les Tarente de Maurétanie et Lézard des murailles. Ils découlent de la destruction d'habitats pour de petites surfaces à chaque fois, la dégradation d'habitats, ainsi que la destruction ou le dérangement d'individus. L'impact brut est considéré par le pétitionnaire comme modéré.
Si cette conclusion peut être validée en considérant chaque site de manière individualisée, leur cumul représente néanmoins un impact global non négligeable.

MISE EN PLACE DE LA SEQUENCE Eviter - Réduire

Mesures d'évitement

Les mesures d'évitement présentées devant accompagner ce projet sont pour la phase tranche 1 : la ME3, mesure d'évitement technique se traduisant par l'absence totale d'utilisation de produits phytosanitaires en phase chantier et réduit en phase d'exploitation ; la ME8 étant la conservation d'arbres d'alignement restants, suite à l'abattage en phase anticipée de 2 platanes d'alignement au pôle d'échanges multimodal de la gare de Pont St Esprit.

Mesures de réduction

Un ensemble de 11 mesures de réduction sont prévues, numérotées d'après les codes de référence issus du « Guide d'aide à la définition des mesures ERC » du CEREMA de janvier 2018. Elles sont applicables soit à l'ensemble des sites, soit de manière ciblée selon les enjeux.

Il est noté que les différentes mesures de réduction seront adaptées en fonction de leur lieu d'application. Des mesures de réduction avaient été appliquées dans la phase anticipée.

Avis sur les mesures d'évitement et de réduction

Compte tenu du nombre de sites pour les travaux, des enjeux présents, les mesures d'évitement et de réductions sont adaptées et devront être appliquées et suivies. L'adaptation des mesures durant le projet, devra se faire uniquement pour mieux éviter et réduire en renforçant ces mesures. Le suivi sera certainement complexe avec des travaux concomitants sur plusieurs sites, et devra être lui-même renforcé afin de bien identifier les problèmes et les risques d'impacts complémentaires.

EVALUATION DES IMPACTS RESIDUELS et de la NECESSITE DE COMPENSATION

L'évaluation des impacts fait ressortir des impacts résiduels notables sur des espèces protégées, en raison de la destruction d'habitats, le dérangement des espèces, et plus particulièrement en phase travaux. Le projet impacte donc plus particulièrement des chiroptères, avifaune, reptiles et dans une moindre mesure, la flore.

MISE EN PLACE DE LA SEQUENCE DE COMPENSATION

Pour ce dossier, le pétitionnaire prévoit une mesure compensatoire, à savoir la création/renaturation de milieux par la plantation de 21 arbres en alignement, complétant ainsi les plantations existantes à Pont Saint Esprit, ainsi que l'implantation de massifs et bosquets.

Le site choisi est à proximité directe des impacts environnementaux, et les plantations ont déjà eu lieu. Aussi, même si le bénéfice de leur plantation ne saurait immédiatement compenser la destruction des arbres de haut jet, la parcelle du site de compensation est en maîtrise par la SNCF.

Avis sur la séquence de compensation

La replantation d'arbres et la création de massifs à Pont Saint Esprit peut en effet venir compenser, avec un décalage dans le temps, la destruction des arbres à cause des travaux réalisés dans le cadre du projet. La plantation déjà effectuée permet de réduire la latence pour la compensation effective, mais ne permet pas un véritable remplacement des fonctions écologiques pour les espèces concernées, dans l'immédiat et durant les travaux. La pose de nichoirs à chiroptères peut fournir des refuges pour certaines espèces et doit être mise en place en compléments, en ciblant différentes espèces.

Ces espaces végétalisés devront de plus être suivis pour s'assurer du bon développement des végétaux, et être maintenus dans le temps, même en cas de plus forte affluence et de besoin pour les véhicules. Un engagement clair doit être pris dans ce sens.

Globalement, la mesure de compensation doit être complétée au vu de l'effet cumulé des différents impacts dans les différents sites. Des aménagements supplémentaires doivent être recherchés pour venir compléter cette compensation pour des gîtes de nidification pendant une durée d'au moins 10 ans. De plus, des aménagements des parties humides détectées en bord de chantier et devant être impactées ont été cités, il serait pertinent de prendre en compte la création et le profilage de points d'eau en faveur de la faune dans des situations propices en bord d'emprise des nouveaux aménagements.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ET DE SUIVI

Les mesures d'accompagnement prévues dans le dossier sont la transplantation d'Aristoloche clématite, une mission de coordination environnementale du chantier par un écologue en appui à la maîtrise d'ouvrage, l'aménagement paysager d'accompagnement au droit de la gare de Pont Saint Esprit et le suivi des zones de chantier en phase de mise en service.
Ces mesures sont en effet importantes mais doivent être renforcées : tout d'abord le suivi des zones de chantier qui est estimé à 12 jours au total, est sous-dimensionné au vu des travaux et de leur multiples sites, pour s'assurer que les mesures d'évitement et de réduction soient bien mises en place et respectées, suivre le chantier de transplantation d'Aristoloche avec l'écologue.

Par ailleurs, le dossier ne prévoit pas le le suivi indispensable du développement de la station de remplacement de la station d'Aristoloche à la suite des interventions, permettant de s'assurer que les impacts ont effectivement été évalués comme modérés. Une vérification doit être effectuée au minimum jusqu'à l'année N+5 pour considérer que la transplantation a fonctionné.
Les impacts des travaux sur les points d'eau et petites zones humides, importants relais de plus grosses stations pour les amphibiens mais aussi pour toute une petite faune, doivent aussi être évalués à la suite des travaux, pour évaluer si les impacts considérés comme modérés l'ont bien été. Un suivi à année +1 et +3 permettra de s'en assurer.
Le suivi écologique devra aussi s'assurer que les actions mises en place concernant les espèces de flore exotique envahissantes ont été efficaces, et une possible mise en place de travaux de gestion de la repousse de cette flore devra être proposée.

CONCLUSION – AVIS DU CNPN

Compte tenu de l'analyse du dossier qui précède, **le CNPN donne un avis favorable à cette demande de dérogation, assorti des conditions suivantes** :

1. Intégrer des suivis écologiques et renforcer les suivis des chantiers pour s'assurer que l'ensemble des mesures prévues dans le dossier sont bien appliquées et que les impacts sont effectivement modérés ;
2. Renforcer la végétalisation associée aux plantations d'arbres à Pont Saint Esprit, et assurer le maintien de celle-ci dans le temps ;
3. Ajouter au moins 20 abris à chiroptères, y compris certains ciblant les plus grandes espèces ;
4. Prévoir des actions de gestion des espèces de la flore exotique envahissante sur les espaces remaniés et remis en végétation, pour laisser la possibilité aux espèces ciblées par la remise en végétation, de se développer et ainsi de concurrencer les espèces exotiques ;
5. Aménager des petits points d'eau (au moins temporaires) pour la faune en bord de zone de travaux et en fin de chantier, dans les zones de prairies humides ;
6. Assurer le suivi de la transplantation de l'Aristoloche clématite et la gestion de la station pour s'assurer des meilleures chances pour son développement ;

Enfin, le CNPN recommande de compléter le projet par une communication et un affichage sur la compensation ayant été mise en place, sur le site même qui est à proximité du passage des voyageurs.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature : Le vice-président de la commission espèces et communautés biologiques : Maxime Zucca		
AVIS : Favorable [_]	**Favorable sous conditions [X]**	**Défavorable [_]**
Fait le : 26/12/2025		Signature : Le vice-président Maxime ZUCCA

1.4. IGEDD/Ae

Autorité environnementale

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la réouverture au trafic voyageurs de la voie ferrée de la rive droite du Rhône (07, 30)

n°Ae : 2025-142

Avis délibéré n° 2025-142 adopté lors de la séance du 30 janvier 2026

IGEDD / Ae – Tour Séquoia – 92055 La Défense cedex – tél. +33 (0) 1 40 81 90 32 – www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae[1] *s'est réunie le 30 janvier 2026 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la réouverture au trafic voyageurs de la voie ferrée en rive droite du Rhône, dans l'Ardèche et dans le Gard.*

Ont délibéré collégialement : Sylvie Banoun, Karine Brulé, Marc Clément, Emmanuelle Guilmault, Christine Jean, Noël Jouteur, Thierry Laffont, François Letourneux, Laurent Michel, Serge Muller, Olivier Milan, Patricia Valma, Éric Vindimian, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absent(e)s : Nathalie Bertrand, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Laure Tourjansky.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Gard l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 12 novembre 2025.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers du 24 novembre 2025 :

- *les préfets de l'Ardèche, qui a transmis une contribution du 17 décembre 2025, et du Gard,*
- *la ministre de la santé.*

Sur proposition des rapporteurs l'Ae a aussi consulté par courrier du 24 novembre 2025 les préfets des régions Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie.

Sur le rapport de Laurent Michel et Hervé Parmentier qui se sont rendus sur site le 5 janvier 2026, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-11 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

[1] Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Synthèse de l'avis

La réouverture de la ligne de la rive droite du Rhône aux voyageurs s'étend entre la gare du Teil (département de l'Ardèche) et celle de Nîmes (département du Gard). Elle s'inscrit dans un projet global visant à renforcer la desserte en transports en commun et les offres de mobilité dans l'est du département du Gard et le sud du département de l'Ardèche. Les maîtres d'ouvrage sont SNCF Gares et connexions, SNCF Réseau et des collectivités territoriales. Les principaux travaux ont pour objet la rénovation de bâtiments pour l'accueil des voyageurs, le réaménagement de quais et de leurs accès, la création de pôles d'échange multimodaux. Une partie des travaux ont été réalisés dans une phase « anticipée » et mis en service dès août 2022. Les travaux sont répartis et localisés dans l'emprise de neuf gares existantes et sur 35 passages à niveau.

L'étude d'impact porte sur l'ensemble des réalisations, y compris la régularisation pour les travaux effectués en phase anticipée notamment en matière de demande de dérogation à l'interdiction de perturbation, déplacement ou destruction d'individus d'espèces protégées et d'habitats (article L.411-2 du code de l'environnement).

Les principaux enjeux sont, pour l'Ae :

- les risques naturels, en particulier les inondations ;
- les espèces et les milieux naturels ;
- les émissions de gaz à effet de serre (GES) en phase de travaux et en exploitation;
- les effets du développement de la fréquentation et des réorganisations de la circulation routière en termes de mobilité, qualité de l'air et bruit, et l'atteinte des objectifs d'accessibilité et d'intermodalité du projet ;
- l'adaptation au changement climatique des aménagements et des équipements et flux de transport.

Le dossier et l'évaluation environnementale sont de qualité. Ils permettent de bien appréhender les enjeux du projet, qui sont bien traités et de manière proportionnée.

Le projet visant par sa nature à favoriser le développement de l'usage des transports en commun et de l'intermodalité, l'Ae recommande principalement de connecter les projets en gare avec les perspectives de développement des modes actifs, d'identifier les secteurs les plus exposés au bruit en référence aux valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour définir un programme de mise en place de protections, de ne pas autoriser de nouvelles constructions de logements et bâtiments sensibles à proximité de la voie ferrée dans les secteurs exposés à un bruit élevé et de prendre en compte les incidences du changement climatique en dimensionnant les bassins de rétention des eaux pluviales en conséquence.

Le bilan socio-économique est fortement négatif et celui des émissions de gaz à effet de serre fait état d'une légère hausse des émissions en exploitation. Ces bilans ne sont pas satisfaisants pour une opération de développement de l'offre de transports en commun et témoignent d'une fréquentation attendue trop faible et d'incitations insuffisantes au report modal. L'Ae recommande donc d'examiner les possibilités d'améliorer ces bilans.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet

Le projet de réouverture aux circulations de voyageurs de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône relève de plusieurs maîtrises d'ouvrage :

- SNCF Gares & Connexions pour les opérations dans les gares en vue de la reprise de leur exploitation à destination des voyageurs (bâtiments et quais) sous sa maîtrise d'ouvrage et l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux (PEM) par délégation de maîtrise d'ouvrage de collectivités ;
- SNCF Réseau pour la création d'une liaison Origine/Terminus[2] et d'un poste d'aiguillage informatisé en gare de Pont-Saint-Esprit, l'adaptation des infrastructures ferroviaires et la sécurisation de passages à niveau ;
- les collectivités territoriales[3] pour les différents PEM (six en Région Occitanie) et leurs accès.

Depuis 1973, la ligne ferroviaire dite de « Rive Droite du Rhône » s'étendant sur 274 kilomètres, à double voie et électrifiée, est réservée uniquement aux circulations fret soit une quarantaine de trains de marchandises par jour[4].

Lors des états généraux du rail et de l'intermodalité (EGRIM) organisée par la Région Occitanie en 2016, le projet de réouverture à la desserte voyageurs de la section située entre Nîmes et Pont-Saint-Esprit en rive droite du Rhône a ainsi été identifié comme prioritaire dans le département du Gard. Sa réouverture répond à un besoin croissant de mobilité d'un territoire en plein essor démographique et économique. La Région Auvergne-Rhône-Alpes (Aura) a par ailleurs exprimé le souhait de rouvrir la gare du Teil aux trains liO (TER Occitanie) venant d'Avignon à l'horizon 2026, étendant ainsi le projet dans le département de l'Ardèche.

Le projet de réouverture de la ligne Rive Droite du Rhône à la desserte voyageurs s'appuie sur une infrastructure existante.

[2] Aménagement, en particulier des voies, pour permettre en bout de ligne, le retournement des trains pour assurer les aller-retours.

[3] La Communauté d'agglomération du Gard Rhodanien, la Communauté de communes du Pont du Gard, Nîmes Métropole

[4] Information portée à la connaissance des rapporteurs lors de la visite : 12 à 25 trains par jour. D'autres parties du dossier évoquent de l'ordre de 22-27 trains par jour. Le dossier doit être mis en cohérence sur ces points.

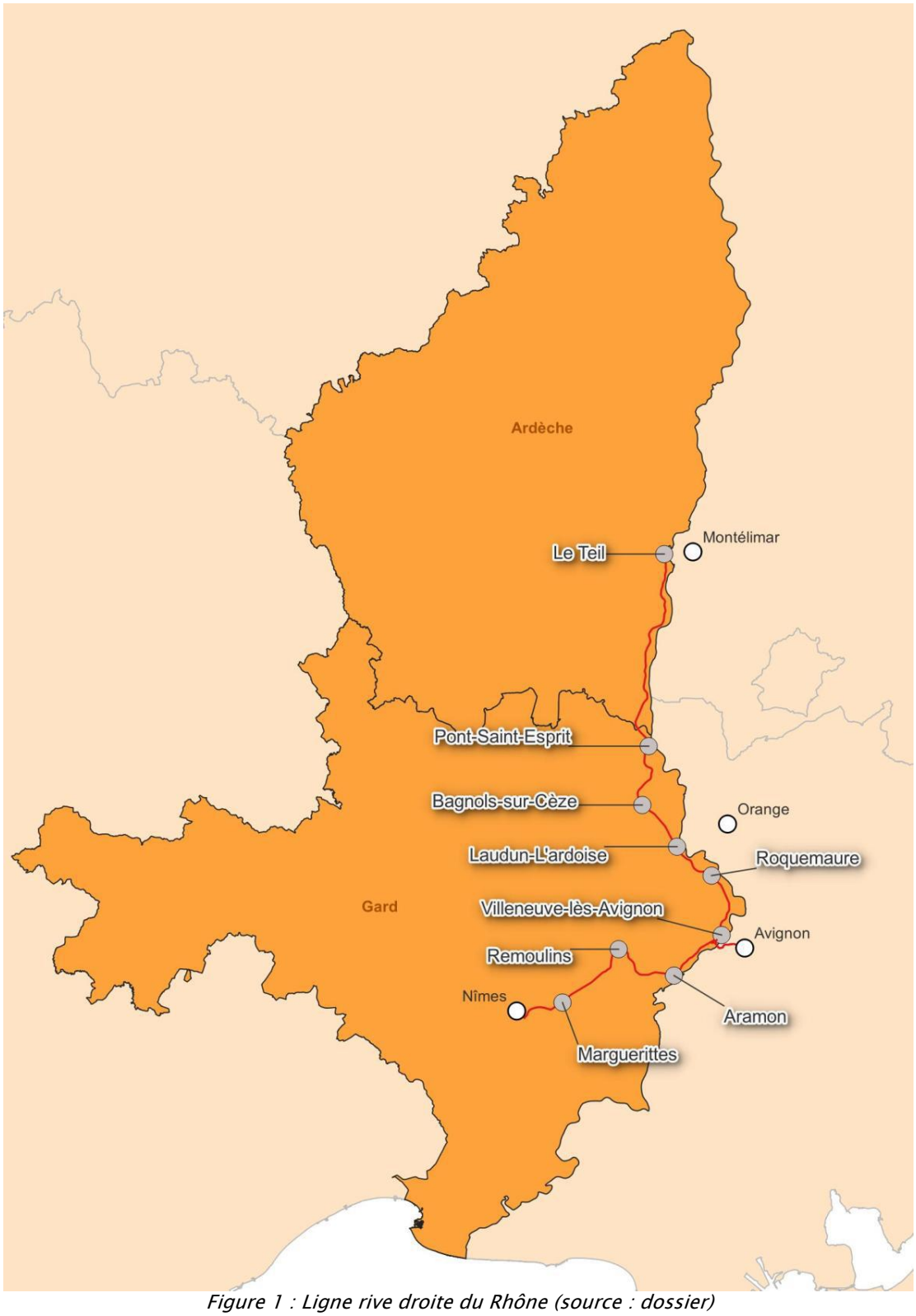


Figure 1 : Ligne rive droite du Rhône (source : dossier)

›rojet est divisé en deux phases :

- la phase dite « anticipée » mise en service le 29 août 2022. Elle a conduit à la réouverture au trafic voyageurs de la ligne entre Nîmes et Pont-Saint-Esprit. En l'absence de possibilité de retournement à Pont-Saint-Esprit (Région Occitanie), la circulation des trains a été prolongée sans voyageurs jusqu'à la gare du Teil (Région Aura) pour procéder à ce retournement.

Cette phase n'a fait l'objet ni d'une demande d'examen au cas par cas préalable, ni d'une évaluation environnementale. Elle nécessite une régularisation au titre de l'autorisation environnementale.

- la phase dite « cible » prévoit la réouverture et la desserte au trafic voyageur en deux tranches des gares de Villeneuve-lès-Avignon, Roquemaure, et le Teil (tranche 1), et de celles de Laudun-L'ardoise, Aramon, Remoulins et Marguerittes, ainsi que la mise en place d'une desserte optimisée entre Pont-St-Esprit et Nîmes (tranche 2).

L'étude d'impact porte sur l'ensemble du tronçon compris entre les gares du Teil et de Nîmes.

Le phasage général des opérations et la répartition des maîtrises d'ouvrage sont clairement décrits. Cependant, le calendrier des travaux n'est pas détaillé ce qui ne permet pas d'apprécier leur enchaînement. La phase dite « cible » prévoit la réalisation de travaux répartis en deux tranches conditionnées au plan de financement. Le calendrier pour la tranche 1 s'étend de 2026 à 2027 mais il n'est pas indiqué pour la tranche 2. Cependant, le dossier mentionne[5] que toutes les gares seront réaménagées en 2028 et les fréquences de circulation stabilisées en 2030.

L'Ae recommande à chaque maître d'ouvrage de détailler précisément l'ensemble des phases transitoires des opérations qu'il porte afin que leur enchaînement et leur durée soient précisés dans le dossier.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Les travaux projetés consistent à aménager neuf anciennes gares de la ligne via la rénovation de bâtiments pour les voyageurs (2), la démolition de bâtiments techniques, la création et le réaménagement de quais, la création de rampes d'accès pour les personnes à mobilité réduite (PMR), la mise aux normes de passages sous les voies, la création de cinq passerelles pour la liaison de quai à quai avec accès pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ainsi que des travaux d'adaptation des infrastructures ferroviaires et des caténaires, et la création d'une possibilité d'« Origine-Terminus », pour retournement des trains à Pont-Saint-Esprit, nécessitant la création d'un poste d'aiguillage informatisé, le dévoiement de réseaux de télécommunication et de signalisation ferroviaire ainsi que l'adaptation des voies.

Six PEM seront aménagés avec des arrêts de bus, des stationnements pour les vélos, des dépose minute, des parkings automobiles avec des places pour les PMR ainsi que des raccordements de voiries existantes.

Sur les 35 passages à niveau[6], des aménagements ponctuels seront réalisés en lien avec les gestionnaires de voirie (portant principalement sur la signalisation horizontale et verticale, la reconfiguration de la voirie et l'enlèvement de panneaux publicitaires). Quatre passages à niveau seront supprimés.

[5] Pièce H – Évaluation socioéconomique

[6] Information portée à la connaissance des rapporteurs lors de la visite : 34 passages à niveau. Le dossier devra être vérifié sur ce point.

Les travaux réalisés en phase anticipée ont consisté à :

- rouvrir les gares de Pont-Saint-Esprit, Bagnols-sur-Cèze et Remoulins[7] aux voyageurs et réhabiliter les quais aux normes PMR sans créer de passerelle, et rénover les bâtiments d'accueil des voyageurs (Pont-Saint-Esprit et Bagnols-sur-Cèze),
- créer des pôles d'échanges multimodaux à proximité des gares de Pont-Saint-Esprit et Bagnols-sur-Cèze,
- réaliser des aménagements des passages à niveau n° 20 et 21 de Pont-Saint-Esprit et n° 29 de Bagnols-sur-Cèze.

En phase cible, les travaux portent sur :

- en tranche 1 : la réouverture et la desserte pour les voyageurs des gares de Villeneuve-lès-Avignon, Roquemaure, et du Teil avec la rénovation de bâtiments d'accueil des voyageurs, la réhabilitation de quais, de passages souterrains, la création d'une passerelle (Villeneuve-lès-Avignon) et deux PEM (Roquemaure, Villeneuve-lès-Avignon) et des travaux sur neuf passages à niveau ;
- en tranche 2 : la desserte pour les voyageurs des gares de Laudun-L'ardoise, Aramon, Remoulins et Marguerittes avec la rénovation de bâtiments d'accueil des voyageurs, la réhabilitation de quais, de passages souterrains, la création de cinq passerelles (Pont-Saint-Esprit, Bagnols-sur-Cèze, Laudun-L'ardoise, Aramon, Remoulins), de quatre PEM (Laudun-L'ardoise, Aramon, Remoulins, Marguerittes), la création d'un « Origine-Terminus » (Pont-Saint-Esprit), et des travaux effectués sur 26 passages à niveau dont la suppression de quatre d'entre eux.

Le projet de réouverture de la ligne rive droite du Rhône à la desserte pour les voyageurs vise cinq objectifs :

- renforcer la desserte en transports en commun, pour réduire l'usage quotidien de la voiture particulière (réaménagement de neuf gares pour les rouvrir aux voyageurs) ;
- proposer à tous les usagers une offre de mobilité performante et écologique (création de six PEM) ;
- améliorer l'accessibilité du Gard rhodanien et du Teil et, plus largement la desserte de l'est du département du Gard et du sud du département de l'Ardèche ;
- relier les centres urbains aux principaux lieux de vie et pôles d'activités ;
- accompagner le développement économique et touristique du territoire avec une solution de mobilité peu carbonée.

[7] Pour la gare de Remoulins, il s'agissait de permettre uniquement l'accès pour des trains dits évènementiels (sorties scolaires, accès au pont du Gard …).

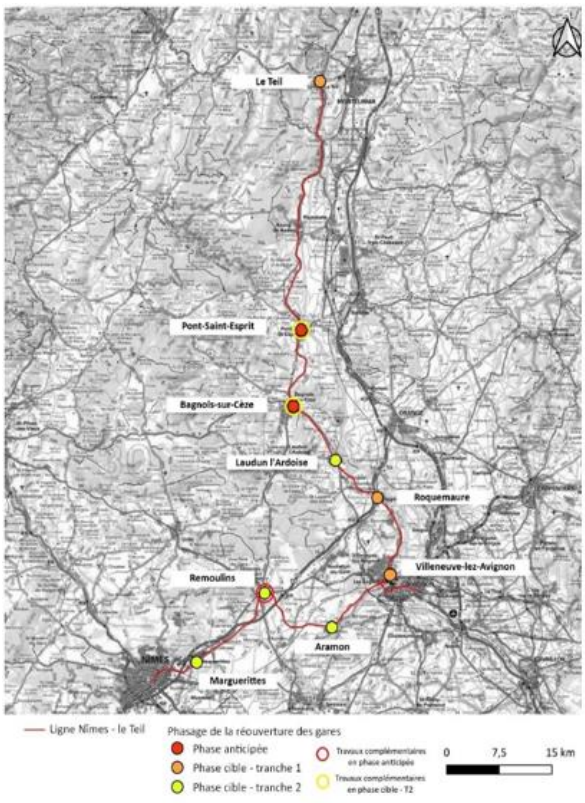


Figure 2 : Localisation des gares (source : dossier)

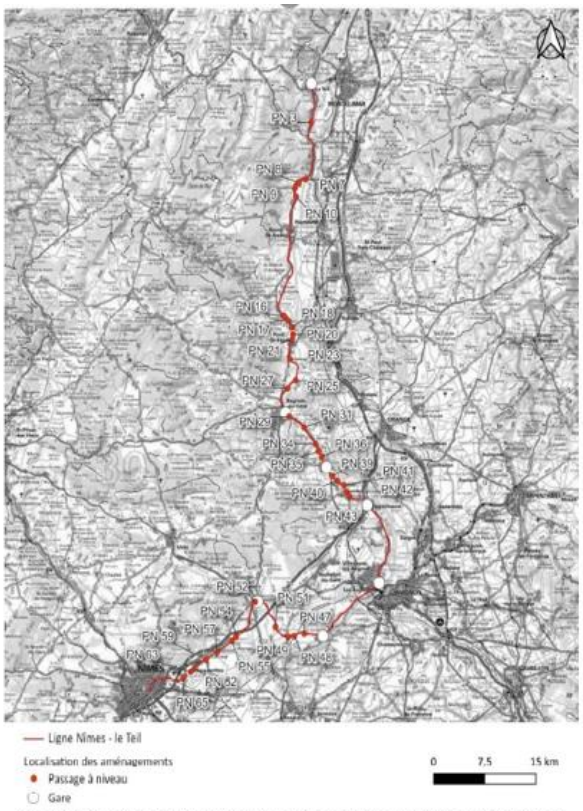


Figure 3 : Localisation des passages à niveau (source : dossier)

La phase anticipée concerne la réouverture des gares de Bagnols-sur-Cèze et Pont-Saint-Esprit, permettant ainsi une offre de service journalière de quatre allers/retours entre Avignon Centre et Pont-Saint-Esprit, un aller/retour entre Nîmes Centre et Pont-Saint-Esprit, et la desserte de la gare de Remoulins par trois à quatre trains évènementiels par an.

La phase cible permettra au total la circulation de 7,5 allers-retours en moyenne par jour entre Nîmes-Centre et Pont-Saint-Esprit, 1,5 allers-retours entre Avignon-Centre et Pont-Saint-Esprit, et deux allers-retours entre Nîmes-Centre et Avignon-Centre, soit entre Pont-Saint-Esprit et Nîmes un train toutes les deux heures en heures creuses et un train/heure en heures de pointe dans le sens des flux dominants (en jour ouvrable de base)[8].

Pour les trains liO du réseau de transport d'Occitanie, ces aménagements permettent d'inscrire la desserte de la gare du Teil dans l'offre régionale avec quatre allers/retours entre Avignon Centre et Le Teil et un aller-retour entre Nîmes et Le Teil.

Le coût du projet s'élève à 100,8 millions d'euros (M€) aux conditions économiques de 2022 (CE 2022) dont 39,1 M€ pour les gares et 61,7 M€ pour les infrastructures ferroviaires[9]. L'investissement correspondant à l'infrastructure et aux haltes est financé par les deux Régions Occitanie et Auvergne Rhône-Alpes, chacune pour les segments qui la concernent.

[8] Information donnée aux rapporteurs lors de la visite : 10 allers-retours par jour de Nîmes à Pont-Saint-Esprit dont 5 allant jusqu'à Le Teil. Le dossier est à vérifier sur ce point

[9] 5,7 M€ pour la phase anticipée et 95 M€ pour la phase cible.

1.3 Procédures relatives au projet

En Occitanie, le projet du Gard a fait l'objet d'une première concertation organisée dans le cadre des états généraux du rail et de l'intermodalité menée d'avril à juillet 2016[10]. Cette concertation a permis aux élus régionaux d'élaborer « une feuille de route pour une politique du rail et de l'intermodalité » visant notamment à sauvegarder les lignes ferroviaires, adapter l'offre des trains express régionaux, améliorer la mise en accessibilité des PMR aux infrastructures et développer des PEM. Sur la base des études préliminaires, une nouvelle phase de concertation avec le public a été menée du 13 novembre au 14 décembre 2019.

La suppression du passage à niveau n° 48 a fait l'objet d'une évaluation environnementale en 2020.

Les travaux réalisés en phase anticipée ont obtenu les autorisations d'urbanisme nécessaires (déclaration préalable et permis d'aménager) mais n'ont fait l'objet d'aucune autorisation environnementale, ce qui nécessite des régularisations, puisqu'ils participent du projet d'ensemble.

Le projet de réouverture de la ligne en rive droite du Rhône entre les gares de Pont-Saint-Esprit et Nîmes-centre, sur environ 82 km dans le département du Gard, a fait l'objet d'un examen au cas par cas par l'Ae au titre de l'article R. 122-3 du code de l'environnement qui a conclu à la nécessité d'une évaluation environnementale. La décision de l'Ae indiquait qu'il convenait de documenter la prise en compte du risque d'inondation au niveau des gares de Bagnols-sur-Cèze, Aramon, Remoulins et Roquemaure (transparence hydraulique, zones d'expansion de crues, limitation de l'imperméabilisation), de la pollution des sols en place et des nuisances sonores le long de l'infrastructure. L'impact du projet sur les espèces protégées (Petit-duc scops et chauves-souris) nécessitait des compléments au titre de la séquence Éviter-Réduire-Compenser, objet d'une demande de dérogation à l'interdiction de perturbation, déplacement ou destruction d'individus d'espèces protégées et d'habitats (article L.411-2 du code de l'environnement) tant en régularisation pour les travaux réalisés en phase anticipée que pour ceux à réaliser dans la tranche 1 de la phase cible. Elle précisait qu'il fallait dimensionner les aires de stationnement pour les vélos et les véhicules à moteur, et que l'ensemble des projets de PEM était à considérer quelle que soit la maîtrise d'ouvrage.

La décision de la Région Aura de réouverture de la gare du Teil au trafic des voyageurs, a fait spécifiquement l'objet d'un examen au cas par cas qui a conduit l'Ae, le 27 Juin 2023, à préciser qu'il convenait d'inclure l'évaluation environnementale de cette opération dans celle du projet d'ensemble.

Une demande d'autorisation au titre de la législation sur l'eau a été déposée en régularisation pour la phase anticipée et la phase cible (tranche 1).

La réalisation du PEM sur la commune de Pont-Saint-Esprit fait l'objet d'une demande d'autorisation pour la coupe d'arbres d'alignement protégés au titre de l'article L. 350-3 du code de l'environnement[11], intégrée à l'autorisation environnementale (ainsi que la dérogation à l'interdiction

[10] Organisation de 37 réunions publiques dans 13 départements de la région, recueil de près de 14 000 questionnaires et d'environ 300 contributions.

[11] La Loi n°2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (dite « Loi 3DS ») est venue modifier et préciser le régime de protection des arbres d'alignement introduit à l'article L. 350-3 du code de l'environnement par la Loi n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages (dite « Loi Biodiversité »).

d'atteinte aux individus d'espèces protégées et à leurs habitats et les autorisations des travaux aux abords des monuments historiques pour certaines gares).

Le dossier présenté à l'Ae est celui de la consultation du public en application des dispositions de la loi dite « Industrie verte » du 23 octobre 2023. Cette consultation a débuté le 24 novembre 2025 et doit s'achever le 24 février 2026 préalablement à l'obtention des autorisations nécessaires à la réalisation du projet (autorisation environnementale, autorisations d'urbanisme, dossiers d'autorisation de créer, d'aménager ou de modifier un établissement recevant du public (ERP), autorisations temporaires d'occupation du domaine public routier, etc.).

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont, pour l'Ae :

- les risques naturels, en particulier les inondations ;
- la biodiversité et les milieux naturels ;
- les émissions de gaz à effet de serre (GES) pendant la phase de travaux et en exploitation;
- les effets du développement de la fréquentation et des réorganisations de la circulation routière en termes de mobilité, qualité de l'air et bruit sur les population du secteur sous l'influence du réaménagement des gares, et l'atteinte des objectifs d'accessibilité et d'intermodalité du projet ;
- l'adaptation au changement climatique des aménagements et des équipements et flux de transport.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'aire d'étude immédiate (AEI) correspond aux emprises strictes du projet en phases de travaux et d'exploitation. L'aire d'étude rapprochée (AER) correspond à un périmètre de 500 m autour des aménagements et l'aire d'étude éloignée à une zone élargie de 1 000 m autour de la ligne entre Nîmes et Le Teil. Elles sont complétées par une aire d'étude élargie définie sur une zone de 10 km autour de la ligne. Ces aires d'études permettent d'analyser le contexte du territoire et d'identifier l'ensemble des enjeux environnementaux et socio-économiques (population, emploi, mobilité etc.).

L'étude d'impact est claire, de qualité et proportionnée aux enjeux.

2.1 Analyse de la recherche de solutions de substitution raisonnables et du choix du parti retenu

Concernant le projet d'ensemble de la réouverture de la voie ferrée au trafic de voyageurs le dossier ne présente pas d'étude de solutions de substitution compte tenu de la réutilisation d'une voie existante. Il retrace la démarche de concertation, d'études de l'opportunité et de définition du projet, à partir des états généraux du rail et de l'intermodalité en Occitanie. De 2016 à 2018 des études préliminaires ont permis de définir les gares à rouvrir, de valider la pertinence du projet comme alternative au déplacement automobile, et de souligner l'enjeu de l'accès aux gares. La concertation préalable tenue en novembre et décembre 2019 a confirmé selon le dossier une forte attente et conduit à l'étude d'une mise en service phasée (voir description du projet).

Pour la partie gardoise deux scénarios d'exploitation ont été étudiés : une exploitation linéaire Nîmes – Avignon Centre – Pont-Saint-Esprit ou une exploitation en deux bassins de vie : Nîmes et périphérie, Gard rhodanien, le premier scénario étant retenu. Le dossier indique que les études ont montré un potentiel de report modal intéressant, mais cependant faible au regard de la prédominance de l'automobile, très ancrée comme mode de transport. L'accessibilité aux gares est alors apparue comme primordiale pour mobiliser le potentiel de report modal, sans entrer dans le détail d'autres dispositions étudiées ou à étudier pour favoriser celui-ci.

Depuis 2022 en l'absence de point de retournement des trains à Pont-Saint-Esprit, ceux-ci continuent jusqu'au Teil en Ardèche soit un peu moins de 40 km, sans y déposer de voyageurs, la gare n'étant pas aménagée à cet effet. Dans ce cadre le Conseil régional Aura a exprimé en 2022 le souhait de rouvrir la gare au trafic de voyageurs, dans une configuration temporaire jusqu'à la réouverture du trafic sur la voie reliant Le Teil et Romans-sur-Isère (Drôme). Les aménagements à la gare du Teil sont donc conçus comme provisoires et modulaires, avec un quai facile à démonter.

Le dossier décrit ensuite les principaux choix d'aménagement, avec en particulier pour les passages de quai à quai le choix préférentiel de passerelles avec escaliers et ascenseurs, ayant des impacts moindres que des passerelles avec rampes ou des passages souterrains (à Marguerittes un passage souterrain existant sera cependant utilisé). Le dossier décrit ensuite pour chaque gare les choix retenus, en particulier pour l'emplacement des quais mais aussi la réalisation des pôles d'échange multimodaux et les accès aux gares.

Concernant les passages à niveaux des variantes ont été étudiés pour douze d'entre eux (les PN 3, 27, 29, 36, 39, 40, 41, 43, 49, 51, 52, 63), avec des choix limitant les incidences environnementales (par exemple le PN 41 est fermé sans devoir aménager et élargir un chemin voisin comme imaginé initialement, l'aménagement du PN 49 évite les zones humides). Les développements consacrés aux incidences sur les milieux naturels permettent d'identifier que les abattages d'arbres ont été limités par rapport aux projets initiaux sur certains sites.

Dans l'ensemble les choix retenus d'aménagement des gares, PEM et passages à niveaux se caractérisent par un soin apporté à l'analyse des incidences environnementales et le choix de variantes les limitant, prioritairement par évitement des enjeux.

2.2 État initial de l'environnement, incidences du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

2.2.1 Urbanisme, occupation des sols, population, planification.

La ligne s'inscrit dans un territoire densément peuplé et assez dynamique au plan démographique : densité en général supérieure à 100 habitants par km² avec quatre pôles urbains importants, Nîmes et Avignon dont les agglomérations comptent respectivement de l'ordre de 260 000 et 200 000 habitants, Bagnols-sur-Cèze et Pont-Saint-Esprit. Les départements du Gard et de l'Ardèche sont en croissance démographique de l'ordre de 0,3 % et 0,4 % par an ces dernières années[12], cependant moins forte qu'en moyenne dans les régions Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes. Les perspectives de croissance établies par l'Insee étaient pour 2013-2050 de 0,38 %/an pour le Gard et 0,4 %/an pour l'Ardèche. L'emploi était aussi en croissance entre 2014 et 2020, de l'ordre de 0,4 %/an, avec

[12] Sources INSEE 2015-2021.

des disparités territoriales : croissance en Ardèche et dans les agglomérations de Nîmes et Avignon, mais diminution dans le Gard rhodanien.

Les planifications régionales, dans les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) intègrent le projet : ainsi celui d'Occitanie identifie six lignes ferroviaires prioritaires pour les mobilités quotidiennes, dont la réouverture de la ligne en rive droite du Rhône. En Auvergne-Rhône-Alpes le Sraddet identifie le pôle urbain de Montélimar, dans lequel s'inscrit la ville du Teil, comme pôle d'offre structurante de transports.

Cinq schémas de cohérence territoriale (SCoT) recoupent le territoire traversé par la ligne, du nord au sud : Rhône-Provence-Baronnies, Gard rhodanien, Bassin de vie d'Avignon (en cours de révision), Uzège – Pont du Gard, Sud Gard. Ils identifient et prévoient d'accompagner le projet de réouverture de la ligne et des gares et la mise en place de PEM.

Le dossier décrit de manière détaillée l'environnement proche des gares, situées en territoire déjà urbanisé. Au vu de l'ensemble de l'ensemble des dynamiques territoriales, le projet a peu d'impact en termes d'urbanisation.

Le dossier analyse les plans locaux d'urbanisme de chaque secteur proche des gares, en relevant deux enjeux : un projet de création de 500 logements dans l'orientation d'aménagement et programmation (OAP) de la gare de Marguerittes, la situation de nombreux secteurs en zone inondable à Villeneuve-lès-Avignon. Situés en zones déjà largement urbanisées les aménagements des gares ne consommeront quasiment pas d'espaces naturels (et il sera veillé à une végétalisation des aménagements, en particulier les parkings et les PEM) même si une zone agricole située au nord-est de la gare de Bagnols-sur-Cèze devra faire l'objet d'attentions en vue de sa préservation. Les choix d'évitement faits pour les aménagements des passages à niveau limitent très fortement les consommations d'espaces naturels.

2.2.2 Trafic ferroviaire et déplacements

Sur la base des données Insee 2019, le dossier analyse les mobilités à l'échelle des communes desservies, des communes liées au projet en flux pendulaire et de l'ensemble des communes de l'aire d'étude élargie (rayon de dix km autour de l'axe ferroviaire). Le flux domicile – travail représente 177 000 déplacements journaliers et 54 000 pour le flux domicile – études. Les principales liaisons ont pour origine ou destination Nîmes, Avignon et Bagnols-sur-Cèze (longueur des déplacements majoritairement comprise entre 10 et 50 km, 12 km en moyenne). Les déplacements pour motifs non obligés (achats, loisirs, visites, …) sont évalués quotidiennement à environ 750 000.

Douze des passages à niveau présentent des niveaux de trafic supérieurs à 1000 véhicules/jour.

Les gares étant situées à l'interface de plusieurs régions et départements, elles bénéficient des offres organisées par les régions (réseaux liO pour l'Occitanie, ZOU pour Provence-Alpes-Côte-d'Azur, OURA pour Aura) et des offres urbaines qui effectuent une partie de la desserte de la ligne.

Entre 2017 et 2022, les niveaux de trafics sur les différents axes d'accès aux gares sont relativement faibles et fluides hormis à Bagnols-sur-Cèze et à Roquemaure où des ralentissements sont possibles en hypercentre et aux abords des gares.

L'enjeu de l'accessibilité aux gares notamment par les modes actifs, et de leur fréquentation est jugé modéré. L'analyse des modes d'accès à chaque gares (véhicules automobile, transport en commun, vélo, à pied) aurait pu être détaillée pour compléter l'information du public et favoriser le développement des modes actifs en s'appuyant sur les éventuels projets de développement portés par les collectivités.

En phase travaux

Le projet va induire des perturbations des circulations routière, piétonne et cyclable entraînant des déviations, des interruptions ou des rétrécissements de voies et des interdictions de stationnement. Pour les transports en commun, les travaux engendrent des déplacements d'arrêt de bus ou des modifications d'itinéraires (Le Teil, Roquemaure et Villeneuve-lès-Avignon). Les incidences prévisibles pour l'accès aux gares et aux activités riveraines ne sont décrites que pour les travaux programmés en tranche 1.

Les travaux au droit des PN 3 et 18 concernant un réaménagement de la voirie vont perturber la circulation routière.

Pour réduire les incidences, un plan de circulation est prévu (MR 36) mais il ne comprend pas la possibilité de rétablissement de la circulation en dehors des horaires des travaux ou les week-ends.

Les opérations de construction de quais, de modification de caténaires, d'implantation de passerelle vont entraîner des réductions de vitesse des trains voire des interruptions temporaires de circulation.

En phase exploitation

En 2030 avec le projet, l'évolution du nombre de déplacements annuels en transport en commun (train et bus) est évaluée à + 36 % par rapport au scénario de référence[13] , ces déplacements se répartissant à 85 % par le train et 15 % en car. Ainsi en 2030 sans projet on compte 377 000 déplacements en transport en commun sur les liaisons concernées par le projet : 154 000 entre Avignon et Nîmes par la ligne existante dite rive gauche du Rhône et 223 000 en autocar. En situation projet le dossier fait état d'une prévision de 513 000 déplacements en transport en commun, dont 435 500 en train (dont 281 000 sur la ligne créée en rive droite du Rhône) et 77 600 en autocar.

La réouverture de la ligne aux voyageurs permet d'assurer une desserte en transports en commun sur des relations « origines-destinations » non desservies à ce jour et de réduire les temps de parcours de 4 à 5 minutes pour les trajets assurés actuellement en transports en commun. Le report des déplacements routiers vers le train représenterait environ 2,9 millions de kilomètres en voiture évités par an en 2030. Le dossier conclut que le projet a un effet positif sur l'ensemble de la mobilité du territoire desservi mais seulement 26 % des usagers des nouvelles offres de transports en commun (train, autocar) sont reportés de la voiture, ce qui est une part assez faible.

Les perspectives de fréquentation des gares varient de 1 800 montées et descentes annuelles ce qui est très faible (Le Teil) à plus de 100 000 (Bagnols-sur-Cèze).

Pour la partie Occitanie, il est prévu un train par heure en heures de pointe puis un toutes les deux heures le reste du temps.

Les leviers permettant d'obtenir une meilleure fréquentation du nouveau service ferroviaire et un meilleur report modal devraient être davantage explorés en lien avec le projet de Service express

[13] Scénario sans projet

régional métropolitain d'Avignon, labellisé en 2024 par le ministère des Transports, dont la ligne de rive droite du Rhône fait partie bien que le dossier ne le mentionne pas.

Selon les gares, le trafic de véhicules automobiles induit pour s'y rendre est estimé entre 1 à 63 véhicules/jour. Les projections de trafic sont réalisées sur la base d'hypothèses de taux de fréquentation, d'occupation des voitures et de report modal (train, bus).

L'aménagement des PEM prévoit la mise en place de dépose-minute, de quais pour l'accès aux bus, de stationnements vélo et de pistes cyclables associées, de stationnements auto et moto dont des places pour les PMR et pour la recharge des véhicules électriques. Des places pour le co-voiturage sont également prévues. Une réflexion est en cours entre SNCF Gares & Connexions et les collectivités pour que les places de parking réservées à l'autopartage soient identifiées. La quantification des aménagements est donnée pour chaque site. Le dossier ne décrit pas les aménagements existants en faveur des mobilités actives et particulièrement les pistes cyclables, ainsi que les projets des collectivités pour leur développement.

Ces divers aménagements vont induire des modifications très locales de quelques axes de circulation des véhicules (sens unique, report de trafic à Roquemaure suite à la suppression d'un passage sous voies ferrées pour le réserver à des fins de circulation piétonne).

Suite à la fermeture de quatre passages à niveau, les reports de trafic sur les axes de circulation adjacents sont considérés comme négligeables sauf pour le PN 41 avec 10 % d'augmentation du trafic routier sur l'axe de report.

L'Ae recommande de connecter les projets en gare avec les perspectives de développement des modes actifs dans les communes et de veiller à renforcer les accès en modes actifs et en transport en commun aux gares dès leur réouverture. L'insertion de la réouverture de ligne dans le projet de création du service express régional métropolitain d'Avignon pourrait également être présentée.

2.2.3 Qualité de l'air

L'état initial présente le contexte et les objectifs en matière de pollution atmosphérique au niveau national (plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques), régional avec les deux Sraddet, et local dans les plans climat-air-énergie territoriaux et dans le plan de protection de l'atmosphère de la zone urbaine de Nîmes. Il présente aussi les résultats de mesures réalisées en Ardèche et à Nîmes sud urbain, pour le dioxyde d'azote, l'ozone et les particules, PM_{10} et $PM_{2,5}$ (janvier 2023 à juin 2024).

La présentation des résultats de mesure au pas journalier ne permet pas d'avoir une appréciation claire des moyennes annuelles, principal critère en matière d'exposition sanitaire, même s'il semble au vu de ces courbes que les valeurs réglementaires actuelles et applicables en 2030 suite à la révision de la directive européenne sur la qualité de l'air soient respectées sur les deux points de mesure documentés[14]. L'air de la station de Nîmes sud urbain est (évidemment) plus pollué que celui de la station de l'Ardèche et probablement un majorant des situations que l'on peut rencontrer le long de la ligne. Il aurait cependant été possible, en lien avec les associations agréées de

[14] Les éléments fournis aux rapporteurs font en effet état par exemple pour le dioxyde d'azote d'une valeur moyenne annuelle de 14 µg/m³ pour une valeur limite actuelle de 40 µg/m³, une valeur limite de 20 µg/m³ applicable en 2030 et une valeur de référence de l'organisation mondiale de la santé de 10 µg/m³. Ces éléments pourraient utilement figurer au dossier.

surveillance de la qualité de l'air, de présenter des données plus synthétiques et représentatives (moyennes annuelles) et plus complètes (par exemple Nîmes, Avignon, Gard rhodanien, Ardèche), en intégrant une comparaison avec les valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

En termes d'incidences l'étude d'impact indique que le report modal induit réduira les émissions du trafic automobile, tout en étudiant les incidences des modifications du trafic routier autour des gares. La situation de Roquemaure fait l'objet d'un focus spécifique, avec la suppression d'un passage souterrain et une réorganisation de la circulation, avec un report de trafic sur des voiries adjacentes, concernant de l'ordre de 25 logements. Le dossier présente une comparaison des émissions sur ces voiries : elles apparaissent assez limitées, à partir de valeurs assez basses par ailleurs. Une analyse est aussi fournie pour les situations de certains passages à niveau avec fermeture et les voies de report du trafic, là aussi a priori sans incidence significative d'autant plus que les passages à niveau sont en zones peu urbanisées.

2.2.4 Bruit et vibration

Bruit

Cette problématique fait l'objet d'études détaillées, tant pour le bruit ferroviaire, que pour le cumul avec le bruit routier, et aussi pour les incidences en termes de nuisances sonores à proximité des gares du fait de l'évolution des conditions de trafic routier à proximité. L'étude d'impact fournie à l'Ae comporte des éléments à la fois synthétiques et complets et un ensemble d'annexes de l'étude acoustique (cartes en situation avec et sans projet, tableaux d'évolution du bruit modélisé pour chacun des bâtiments etc.).

L'état initial est établi à partir d'un modèle qui a été calé grâce à la réalisation de mesures en 24 points le long de la ligne en 2024, en prenant des options favorables aux riverains en cas d'écart entre les modélisations et les mesures. Les niveaux de bruit nocturne sont souvent supérieurs au bruit de jour, du fait de la circulation de trains de fret pendant la nuit. On recense 68 points noirs de bruit (PNB) (68 des 90 bâtiments qui dépassent les seuils respectent les critères d'antériorité et sont donc réglementairement retenus comme PNB).

On compte 1 037 bâtiments proches de la voie classés en ambiance non modérée. Pour les bâtiments plus en retrait l'ambiance est qualifiée de très modérée pour 142 bâtiments, modérée pour 2 887 et modérée de nuit pour 13. Il n'est pas indiqué si cette classification est fondée sur une approche par zones homogènes, ce que recommande l'Ae dans sa note de 2015 sur le bruit des infrastructures terrestres[15]. Le dossier ne cartographie pas la situation des bâtiments par rapport aux valeurs de référence de l'OMS, au-delà desquels des effets sur la santé sont documentés. Il ne localise pas non plus les établissements accueillant des populations sensibles tels les établissements de santé, de soins et d'action sociale, les établissements d'enseignement ou d'accueil de petite enfance pouvant se trouver à proximité de la ligne et des gares.

Les émissions résultant des dispositifs de sonorisations en gare notamment les annonces sonores ne sont pas traitées (en raison du faible nombre de trains sur la ligne ces annonces devraient être peu nombreuses).

[15] https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150708_-_Note_sur_le_bruit_des_infrastructures_-_delibere_cle234991.pdf

L'analyse des incidences compare une situation avec le trafic fret sans trafic voyageurs et une situation de projet en situation cible tranche 2 pour les circulations de trains régionaux voyageurs (en définissant les matériels employés, modèle Z 27500-4) et sans évolution du matériel de fret, alors que celui-ci connaitra des progrès (freins en composites moins bruyants), ce qui aboutit à un calcul majorant du bruit réellement perçu[16], favorable aux riverains. 4 097 points de calcul sont modélisés, avec des augmentations ne dépassant pas 2 dB (et sans augmentation la nuit) et sans modification de l'ambiance sonore préexistante pour les bâtiments, ce qui conduit SNCF Réseau à conclure qu'aucune protection à la source n'est nécessaire.

De même il n'y pas de création de nouveaux PNB. SNCF Réseau a aussi conduit une analyse de sensibilité en cas de forte évolution du fret (hypothèse à horizon 2045 de 77 trains sur chacun des tronçons de la ligne pour 9 à 26 aujourd'hui), en intégrant cette fois l'évolution attendue du matériel de fret (freins composites). L'analyse conduit à identifier 49 PNB (contre 68 aujourd'hui). L'intérêt de cette simulation est à souligner.

Il est indiqué que les PNB de la ligne seront intégrés au programme national de résorption des PNB, mais sans indication de calendrier dans le dossier.

Des analyses sont aussi faites pour le bruit routier, avec des évolutions comprises entre - 17 dB et + 8,5 dB, en raison des modifications de certaines conditions de circulation locales près des gares, sans modification de l'ambiance sonore préexistante à l'état initial. Le bruit cumulé fer et route évolue entre - 3,5 dB et + 2 dB.

Conduite avec des calculs majorants, favorables à la protection des riverains, l'analyse conclut à un respect de la réglementation et donc à l'absence de nécessité d'une protection à la source. Cette analyse ne tient cependant pas compte du fait qu'un nombre important d'habitations et de bâtiments sensibles sont soumis à des niveaux de bruit relativement importants (plus de 1 000 en ambiance sonore non modérée, et probablement plus au regard des valeurs de référence de l'OMS) et pourront connaître une augmentation du bruit (de jour). Il a été indiqué aux rapporteurs que des facteurs allaient influer favorablement sur le bruit total perçu par les riverains en particulier la modernisation du matériel de fret (obligation réglementaire[17]). Ces éléments de contexte pourraient utilement être présentés dans le dossier. Une analyse identifiant les secteurs les plus exposés au bruit devrait donc être conduite pour déboucher sur un programme, priorisé le cas échéant, de mise en place de protections, de préférence à la source. De plus le programme de résorption des PNB (qui connaîtront aussi une augmentation du niveau de bruit déjà élevé) devrait être conduit rapidement, en prévision de l'augmentation du trafic sur la ligne.

L'Ae recommande de :

- *compléter l'état initial par un positionnement des bâtiments notamment ceux accueillant des populations sensibles et des secteurs exposés par rapport aux valeurs de référence de l'OMS et par les facteurs généraux d'évolution du bruit ferroviaire dans les années à venir,*
- *identifier les secteurs les plus exposés (au regard des valeurs de référence de l'OMS) pour définir un programme, priorisé le cas échéant, de mise en place de protections (de préférence à la source) pour ceux-ci.*

[16] Même si la différence entre ce scénario de référence qui n'évolue pas et le projet n'est pas elle-même forcément majorante.

[17] Il a ainsi été indiqué aux rapporteurs que le remplacement sur les wagons de fret des freins en fonte par des freins en composite conduirait à diminuer le bruit de nuit de l'ordre de 6 dB sur la ligne.

L'Ae recommande par ailleurs aux pouvoirs publics de veiller à ne pas autoriser de nouvelles constructions de logements et bâtiments sensibles à proximité de la voie ferrée dans les secteurs exposés.

Vibrations

L'état initial a été établi en faisant des mesures sur onze points, montrant des niveaux très inférieurs aux seuils de dommage aux structures, et un dépassement des seuils de gêne par perception tactile sur seulement deux points (PF23 et PF3), le PF3 correspondant à une ancienne maison de garde barrière près du passage à niveau 57. En situation de projet, les trains de voyageurs provoquent beaucoup moins de vibration que les trains de fret et seul le PF3 connaît des dépassements du seuil de gêne par perception tactile pour les trains voyageurs (pour deux passages par jour). Le dossier conclut qu'il n'y a pas d'incidences supplémentaires en termes de vibration et pas de nécessité de mesure y remédiant, ce que l'Ae partage.

2.2.5 Consommation énergétique et émission de gaz à effet de serre

Le dossier présente un bilan assez détaillé des émissions de gaz à effet de serre (GES) en phase travaux. Elles sont estimées, en analyse de cycle de vie, à 29,6 kt CO_2e, dont 13,5 pour les passerelles, 4,8 pour les travaux sur les voies ferrées, 4,4 pour la construction des PEM, 3,35 pour les aménagements des quais. Une mesure de réduction est définie par l'optimisation des besoins de matériaux (gestion des déblais et remblais). Des pistes d'optimisation sont évoquées par le dossier sans fournir de données et sans engagement : emploi de ciment bas carbone, de matériaux recyclés (acier, cuivre, béton), préfabrication de certains éléments (modules pour les passerelles), transport de matériaux par voie ferrée. Elles seront à concrétiser dans le futur sur la base des éventuels retours d'expériences des aménagements réalisés lors de la phase anticipée.

Les incidences en exploitation sont étudiées sur la période 2021-2140 en termes de consommation énergétique et d'émissions de gaz à effet de serre. Le dossier fait état d'une baisse des émissions du transport routier de 4,35 kt CO_2e du fait du report modal, et d'une hausse de 7,05 kt CO_2e des émissions du transport par train, soit au total une légère hausse des émissions de 2,7 kt CO_2e en exploitation, témoignant d'une insuffisante fréquentation du nouveau service ferroviaire. Ce bilan n'est pas satisfaisant pour une opération de développement de l'offre de transports en commun. Les hypothèses et modalités de calcul de ce bilan ne sont pas présentées dans le dossier (les informations communiquées aux rapporteurs font état d'un calcul utilisant les méthodologies et hypothèses usuelles et fondé sur les perspectives d'évolution des trafics modélisées dans le cadre du projet). Les émissions liées à la consommation électrique des trains étant indépendantes de leur fréquentation, une augmentation de celle-ci par report modal semble une piste d'amélioration du bilan carbone au regard de l'opportunité apportée par le projet, en explorant donc les leviers à mobiliser dans cette optique (cf. § 2.2.2).

L'Ae recommande de :

- ***préciser les mesures d'optimisation des émissions de la phase travaux, en s'appuyant sur les éventuels retours d'expérience des travaux réalisés en phase anticipée et plus largement de travaux similaires lors de projets ferroviaires, définir un objectif maximal d'émissions revu et mettre en place un suivi de ces émissions pendant la réalisation des travaux pour s'assurer de l'atteinte de l'objectif,***

- ***présenter les hypothèses de calcul du bilan des émissions de GES de la phase d'exploitation et d'étudier puis mettre en œuvre des mesures pour l'améliorer en particulier en renforçant l'attractivité du nouveau service ferroviaire pour les voyageurs, et assurer un suivi de ce bilan.***

2.2.6 Risques naturels et technologiques

Risques naturels

À l'échelle de l'aire d'étude éloignée, la majorité des communes sont concernées par un risque d'inondations par débordement de cours d'eau. Elles sont couvertes par un plan de prévention des risques d'inondations (PPRi) approuvé à l'exception de Pont-Saint-Esprit[18] et Villeneuve-lès-Avignon[19]. Les aménagements en gare de Bagnols-sur-Cèze, Roquemaure, Aramon[20], Remoulins et Marquerittes sont situés en partie ou intégralement en zone inondable). De plus, l'ensemble des sites sont exposés au risque de ruissellement. Les surfaces imperméabilisées supplémentaires sont estimées pour chaque site aménagés (gare, PN et PEM). La gestion des eaux pluviales est largement améliorée par la réalisation de réseaux de collecte, de noues et d'espaces végétalisés, et le recours à de matériaux perméables. Des bassins de rétention sont prévus pour les PEM de Pont-Saint-Esprit et de Villeneuve-Lès-Avignon. Ils ne sont pas localisés et le mode de traitement est sommairement décrit. Les paramètres ayant servi à leur dimensionnement ne sont pas présentés, ce qui ne permet pas d'apprécier la prise en compte des effets du dérèglement climatique (occurrence et intensité des fortes précipitations).

En phase de travaux, les principales mesures portent sur la localisation du stockage des matériaux et des engins (MR42-Positionnement des stockages de matériaux au regard des zones inondables) pour limiter les risques d'embâcle et de pollution. En cas d'alerte orange Vigicrues[21], leur déplacement est prévu sans que les lieux de repli ne soient à ce jour indiqués.

En phase exploitation, la sensibilité des aménagements aux risques d'inondation est faible, les quais étant au-dessus de la cote de référence des PPRI et les autres aménagements étant réalisés majoritairement en déblai. La situation en gare d'Aramon n'est pas décrite. La transparence hydraulique est inchangée voire améliorée en gare de Bagnols-sur-Cèze avec la création de deux passages sous voies drainant les eaux de l'amont de la voie ferrée vers le PEM.

Les passages à niveau situés en zone inondable sont au nombre de quatorze[22]. En l'absence de modification de la topographie des zones concernées, l'incidence sur l'inondabilité est considérée comme négligeable.

Seule la commune du Teil est concernée par un PPR Mouvements de terrain approuvé, toutefois, les aménagements envisagés dans la gare ou à proximité ne sont pas concernés. À l'échelle de la ligne, l'exposition au retrait et gonflement des argiles est globalement moyenne.

La ligne Rive Droite du Rhône est concernée par une sismicité faible à modérée sur le périmètre du projet (source : Géorisques). Les dispositions constructives des ouvrages prennent en compte les conclusions des études géotechniques bien qu'elles ne soient pas détaillées dans l'étude d'impact.

[18] PPRi prescrit.
[19] Pas de PPRi.
[20] Non décrit dans le volet loi sur l'eau.
[21] Stations de mesures en gare du Teil, Bagnols-sur-Cèze et Roquemaure.
[22] PN 31, 34, 35, 36, 42, 47, 48, 49, 52, 55, 57, 59, 62, 63, 65.

La vulnérabilité du projet à ce risque étant jugée faible, aucune mesure spécifique n'est prévue. Au regard de l'ampleur et de la nature des interventions (terrassements limités en volume et profondeur, …), les travaux ne sont pas susceptibles d'engendrer des incidences sur ce risque.

Cependant le dossier n'évoque pas l'important séisme qui a eu lieu le 11 novembre 2019 au Teil (le plus intense connu en France depuis 1967), qui pourrait conduire à rehausser la qualification du risque sismique dans cette zone, ce qui devrait alors être pris en compte le cas échéant. Le dossier devrait évoquer le retour d'expérience tiré de ce séisme et comment il en a été tenu compte.

Les communes de Villeneuve lès-Avignon et Pont-Saint-Esprit sont dotées de PPR Feux de forêt approuvés ; ce risque ne concerne pas spécifiquement les secteurs faisant l'objet d'aménagements. Le risque d'incendie lié à l'augmentation de la circulation des trains ne fait pas l'objet de mesure spécifique hormis les obligations légales de débroussaillage. Une étude a été confiée à l'Office national des forêts afin de définir précisément les linéaires concernés.

L'Ae recommande de détailler :

- ***le dimensionnement des bassins de rétention des eaux pluviales créés en gare de Bagnols-sur-Cèze et de Villeneuve-lès-Avignon en prenant en compte les incidences du changement climatique ;***
- ***la mesure relative à la gestion des engins et des matériaux en cas d'alerte Orange Vigicrue en indiquant les lieux de stockage de repli.***

Risques technologiques, pollution des sols

Le dossier recense les sources de risques technologiques, en signalant la présence à Aramon du site Sanofi Winthrop, relevant du seuil haut de la directive Seveso[23], et qui fait l'objet d'un Plan de prévention des risques technologiques (PPRT). Le zonage réglementaire du PPRT ne recoupe pas l'aire d'étude rapprochée au niveau de la gare d'Aramon, dont la réouverture ne pose donc pas de problème à ce titre. En revanche le zonage recoupe le tracé de la ligne et le règlement du PPRT impose qu'un éventuel trafic de voyageurs soit limité à 15 aller-retours (30 passages) par jour : le projet prévoyant à cet endroit 19 passages par jour est donc conforme au règlement du PPRT et à son objectif de maintenir les risques à un niveau acceptable.

Un autre risque est le risque pyrotechnique pendant les travaux, du fait de la possible découverte de bombes n'ayant pas explosé suite aux bombardements de la deuxième guerre mondiale (été 1944 en particulier), les gares ayant été souvent des cibles. SNCF Réseau a conduit des études approfondies, en exploitant en particulier les données historiques. Ces études concluent au fait que le risque pyrotechnique n'est pas à écarter pour certaines des gares : Le Teil, Pont-Saint-Esprit, Laudun-L'ardoise, Villeneuve-lès-Avignon, Aramon, même si les nombreux travaux et remaniements des sols intervenus en huit décennies tendent désormais à limiter ce risque. En conséquence le maître d'ouvrage prévoit une sécurisation pyrotechnique avant la réalisation des travaux de terrassement sur ces sites (mesure de réduction MR 45).

[23] Nom de la ville italienne où eut lieu en 1976 un grave accident industriel mettant en jeu de la dioxine. Ce nom qualifie la directive européenne de 1982 relative aux risques d'accidents majeurs liés à des substances dangereuses. Mise à jour le 24 juillet 2012, elle porte désormais le nom de « Seveso 3 » et est entrée en vigueur le 1er juin 2015. Elle impose d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, classés en « seuil bas » et « seuil haut » en fonction des quantités et des types de produits dangereux.

Concernant le risque de pollution des sols, SNCF Réseau a conduit des études détaillées à partir des données existantes (de l'ordre de 300 sites d'anciennes activités industrielles, artisanales et de services – base Casias – Géorisques, huit sites pollués – Basol dans l'aire d'étude rapprochée), de l'historique des sites (dont les risques liés aux activités ferroviaires) et de visites de terrain. Des stratégies ciblées d'investigation ont été définies sur les gares, avec des réalisations de sondages, sauf au Teil, au nombre de six à dix-huit selon les gares. Les résultats sont présentés de manière précise dans l'étude d'impact, les enjeux apparaissant modérés sur cinq des neuf gares (Pont-Saint-Esprit, Laudun-L'ardoise, Roquemaure, Villeneuve-lès-Avignon, Marguerittes) et négligeables ailleurs. Quelques anomalies, en général superficielles sont identifiées, les teneurs dépassant les valeurs limites pour acceptation des terres en installations de stockage de déchets inertes (ISDI) et nécessitant alors un stockage en ISDI aménagée ou en biocentre (pour traitement biologique des hydrocarbures). La situation des passages à niveau ne présente aucun risque particulier.

Une mesure de réduction est donc prévue au titre de la gestion des terres polluées (dite MR 46), avec des diagnostics de présence d'amiante et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) dans les enrobés de voirie avant les chantiers et un traitement réglementaire des déchets d'enrobés en cas de contamination, ainsi que des diagnostics complémentaires de pollution des sols, pour la préciser et en particulier les volumes concernés, sur les sites de Pont-Saint-Esprit, Laudun-L'ardoise, Roquemaure, Villeneuve-lès-Avignon.

La démarche concernant les risques liés aux sols (engins pyrotechniques, pollution) est très documentée et convaincante.

2.2.7 Eaux superficielles et souterraines

État des lieux

Le dossier présente l'état initial de la ressource en eau à la fois à l'échelle de l'ensemble du territoire et des grands ensembles le formant, dont la vallée du Rhône, et de l'environnement de chaque site d'intervention, gares et passages à niveau.

Concernant les eaux souterraines, 13 masses d'eaux affleurantes et deux sous couverture sont identifiées au niveau du territoire. Le dossier présente pour chaque site les nappes d'eaux présentes, souvent des nappes alluviales, situées à 2 à 7 m de profondeur. L'état chimique des eaux souterraines est bon, sauf pour la nappe des alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières. L'état quantitatif est bon sauf pour les alluvions de la Cèze. Les usages sont répertoriés, cinq captages pour l'alimentation en eau destinée à la consommation humaine sont identifiés dans l'aire d'étude rapprochée des gares, le périmètre de protection éloigné de deux d'entre eux étant recoupé par les aménagements (à Marguerittes et Aramon), et onze pour les passages à niveaux (douze passages à niveau se situent en périmètre de protection de ces captages). Le dossier décrit ces captages et les prescriptions associées à leurs périmètres de protection.

Concernant les eaux superficielles, le tracé de la ligne recoupe onze masses d'eau, 29 tronçons de cours d'eau, dont le Rhône et plusieurs de ses affluents (Ardèche, Cèze, Gardon etc.) et le Vistre fleuve côtier débouchant dans le canal du Rhône à Sète. Le dossier présente l'état de qualité des cours d'eau, bon en général au niveau chimique et souvent entre moyen et médiocre pour l'état écologique. L'hydrographie locale est présentée pour chaque site : plusieurs gares sont situées à l'ouest du Rhône, à des distances comprises entre 100 et 900 m et le site de deux d'entre elles est

traversé ou proche d'un cours d'eau : Bagnols-sur-Cèze (ruisseau de la Mayre non visible sur site), Roquemaure (Vallat de la Croze, cours d'eau intermittent enterré à partir de la voie ferrée). De plus quelques passages à niveau sont situés à proximité immédiate de cours d'eau (PN 23, 25, 27, 34, 35, 39, 55, 59, 65).

Les enjeux sont qualifiés de fort pour les nappes souterraines peu profondes et vulnérables aux pollutions, en particulier dans les périmètres de protection des captages, et pour les passages à niveau situés à proximité de cours d'eau.

Incidences et mesures mises en œuvre

Concernant la phase de travaux, l'étude d'impact présente des mesures, systématiques pour certaines (prévention des pollutions accidentelles, des entraînements de matières en suspension, des pollutions dues aux bétons ou aux remblais) ou renforcées dans certaines situations, dont l'absence de stockage de produits polluants en périmètre de protection rapprochée des captages (concerne pour cette tranche les PN 16 et 17). Les passages à niveaux situés à proximité des cours d'eaux ne seront concernés que pendant la tranche 2 et le dossier indique que les mesures de prévention à employer seront précisées lors de la demande d'autorisation environnementale des travaux de ladite tranche.

En exploitation des aménagements spécifiques sont prévus pour la phase anticipée et la tranche 1 sur les sites du Teil, Pont Saint-Esprit, Bagnols-sur-Cèze, Roquemaure, Villeneuve-lès-Avignon : mise en place de revêtements semi-perméables, et selon les sites de bassins de rétention-infiltration, noues et jardins de pluie ou bassins de rétention avant rejet au réseau existant, les ouvrages étant dimensionnés pour gérer un ratio de 100 l/m² imperméabilisé, appliqué selon le dossier usuellement dans le Gard, dans l'objectif de gestion d'une pluie trentennale. Enfin le dossier présente les mesures prévues pour l'entretien ; absence d'utilisation de produits phytosanitaires pour l'entretien des espaces publics et des infrastructures ferroviaires (pour celles-ci une maintenance préventive par traitement mécanique est privilégiée, seuls des herbicides pouvant être utilisés, dans des conditions restrictives (dont l'absence d'utilisation en périmètre de protection de captage) et sans utilisation de glyphosate depuis 2021). L'étude conclut à des incidences potentielles négligeables pour les eaux souterraines et superficielles.

2.2.8 Milieux naturels, habitats naturels et biodiversité

L'aire d'étude élargie recoupe de nombreux zonages environnementaux : treize zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff)[24] dans lesquelles des plans nationaux d'actions sont instaurés[25] et cinq sites Natura 2000[26]. La trame verte et bleue est recoupée par seize passages à niveau. Les principaux impacts se traduisant par la hausse de la fréquence des trains de voyageurs et les nuisances afférentes en termes de vibrations, de nuisances sonores, le dossier conclut que le projet n'entraîne pas d'augmentation de l'effet barrière par rapport à celui actuellement issu de la ligne et de sa fréquentation par des trains de fret.

[24] L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

[25] Aigle de Bonelli, Vautour percnoptère, Outarde canepetière, Pie grièche, Lézard ocellé ; chauves-souris et odonates.

[26] Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

L'identification de zones humides relève d'analyses bibliographiques complétées par des relevés de terrain. Les enjeux sont jugés modérés aux abords de cinq passages à niveaux (3, 25, 40, 49 et 65).

Les aménagements des gares et des PEM étant situés en zone urbanisée, les principales incidences identifiées en phase travaux sont : la dégradation de zones humides (Villeneuve-lès-Avignon), la destruction de 70 pieds d'Aristoloche clématite[27] (Roquemaure), le dérangement ou la destruction d'espèces protégées ou de leurs habitats[28] liés à des abattages d'arbres (Remoulins, Pont-Saint-Esprit, Bagnols-sur-Cèze) ou à des interventions nocturnes (Laudun-L'ardoise), objets d'une demande de dérogation au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement. Malgré les enjeux forts pour ces espèces, les incidences brutes sont jugées faibles à modérées sauf pour les chauves-souris au PEM de Bagnols-sur-Cèze où elles sont fortes. La séquence Éviter – Réduire – Compenser est mise en œuvre de manière proportionnée notamment avec le déplacement de la population d'Aristoloche clématite ou la mise en place de haies multi stratifiées, composées de végétaux locaux identifiés par le Conservatoire botanique méditerranéen. De même l'abattage de deux arbres d'alignement à Pont-Saint-Esprit fait l'objet d'une compensation via la plantation de 21 arbres (extension d'un alignement existant et création d'un nouvel alignement). Le dossier ne prévoit pas le passage d'un écologue en cas d'arrêt des travaux au-delà d'une période définie par celui-ci selon la date de mise en œuvre des travaux afin de s'assurer de l'absence d'espèces à enjeux. En phase exploitation, la principale incidence est l'éclairage nocturne faisant l'objet de mesures d'adaptation selon les normes en vigueur.

Au passage à niveau 49 où la présence d'une zone humide est avérée, une mesure d'évitement est mise en place. Pour les travaux aux abords immédiats de zones humides, le calendrier des travaux est adapté pour réduire les impacts en période de sortie d'hibernation, de reproduction ou de nidification (septembre à février). Les autres travaux portant sur de la signalisation et de la reprise de voirie sur les emprises existantes, les incidences sont jugées négligeables comme en phase exploitation.

Évaluation des incidences Natura 2000 :

Les passages à niveau PN3, 7, 8, 9, 10, 16, 17,18, 31, 34, 36, 40, 41, 54, 55, 57 et 59, les aménagements en gare et PEM de Bagnols-sur-Cèze Roquemaure, Villeneuve-lès-Avignon et Aramon sont situés dans des sites Natura 2000 ou à proximité de ceux-ci (aucune de ces gares n'est située en zone Natura 2000, les distances étant de l'ordre de 200 à 300 m pour les plus proches, une fois de l'ordre de 100 m.

Au regard de la localisation et de la nature des travaux, des usages en phase d'exploitation, le dossier conclut que le projet n'est pas susceptible d'affecter l'état de conservation des sites Natura 2000 L'Ae souscrit à cette conclusion.

2.2.9 Paysage et patrimoine

Le contexte paysager est décrit de manière détaillée, d'abord au niveau du grand paysage, marqué du nord au sud par :

[27] Aristolochia clematitis, plante-hôte secondaire de la Diane (Zerynthia polyxena), papillon protégé.

[28] Chardonneret élégant, Verdier d'Europe, Moineau domestique, Fauvettes à tête noire et mélanocéphale, Serin cini, Mésanges charbonnière et bleue, Rougegorge familier, Étourneau sansonnet, Choucas des tours, Rossignol philomèle, Bergeronnette grise, Rougequeue noir, Rougequeue à front blanc, chauves-souris sp. Tarente de Maurétanie, Lézard des murailles et Couleuvre de Montpellier.

- la vallée du Rhône et son urbanisation entre la corniche et la voie ferrée en Ardèche, puis un paysage de plaine au niveau du Gard rhodanien, parfois étroite, plus large au niveau d'Aramon,
- entre Remoulins et Nîmes : la plaine des Costières sur 30 km, les garrigues, la vallée du Gardon qui s'élargit à l'aval de Remoulins.

Deux sites inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco sont recensés à l'échelle éloignée : Avignon et le Pont du Gard (la gare de Remoulins est située en dehors de sa zone tampon).

Le paysage local est ensuite décrit pour chacune des gares, souvent situées en tissu urbain (résidentiel mais aussi d'activités), distantes de 300 à 700 m des centres villes, sauf la gare de Laudun-L'ardoise, située dans un pôle urbain secondaire. Certaines gares peuvent se trouver proches de zones agricoles. Des particularités sont documentées, en particulier les alignements d'arbres.

Le patrimoine est aussi décrit au niveau de l'ensemble de la ligne : six sites classés et neuf inscrits, cinq sites patrimoniaux remarquables (SPR) (Viviers, Pont-Saint-Esprit, Bagnols-sur Cèze, Villeneuve-lès-Avignon, Nîmes), 35 monuments historiques en Ardèche et 160 dans le Gard. Pour chaque gare, le dossier présente et cartographie les périmètres des SPR, les sites inscrits et classés, les monuments historiques et leurs périmètres de protection, zones de présomption de prescriptions archéologiques. Pour quatorze passages à niveau, des enjeux sont identifiés : périmètres de SPR et monuments historiques. Les enjeux sont qualifiés de faible en général et modérés au sein des périmètres des SPR et de protection des monuments historiques.

Le dossier analyse les incidences des travaux et aménagements, et les mesures prévues, dont les actions de végétalisation et l'utilisation de matériaux locaux. Un des enjeux concerne les alignements d'arbres protégés au titre de leurs valeurs patrimoniale, culturelle et naturelle avec, en compensation d'abattages limités (deux), des extensions ainsi que la plantation d'un nouvel alignement à Pont-Saint-Esprit, déterminés en cohérence avec les prescriptions de l'architecte des bâtiments de France (périmètre de protection d'un monument historique).

Concernant le paysage d'ensemble (et les vues lointaines), les incidences sont faibles ou très faibles. Des photomontages fournis l'attestent. Pour la bonne compréhension du public ces montages devraient être complétés, pour ceux correspondant à des vues lointaines, par une légende indiquant l'emplacement des aménagements. Un soin particulier a été apporté à la passerelle prévue à la gare de Villeneuve-lès-Avignon, qui aura une hauteur de 12,3 m (proche de celle de la gare, 11,3 m) et sera visible depuis la Tour Philippe le Bel : la teinte et l'apparence du béton (« brut de décoffrage ») ont été fixées par l'architecte des bâtiments de France. Le photomontage fourni est difficilement lisible, n'indiquant pas l'emplacement de l'aménagement. Les passerelles prévues en phase 2 pour les gares de Pont-Saint-Esprit, Bagnols-sur-Cèze et Aramon seront d'un gabarit proche et leur insertion paysagère devra être définie ultérieurement.

Dans l'ensemble le soin apporté à l'insertion paysagère des aménagements est bien documenté et de qualité.

L'Ae recommande que les photomontages en vue lointaine soient complétés par une localisation indiquant l'emplacement des futurs aménagements (flèche).

Figure 146 : Contexte paysager - gare de Villeneuve-lès-Avignon

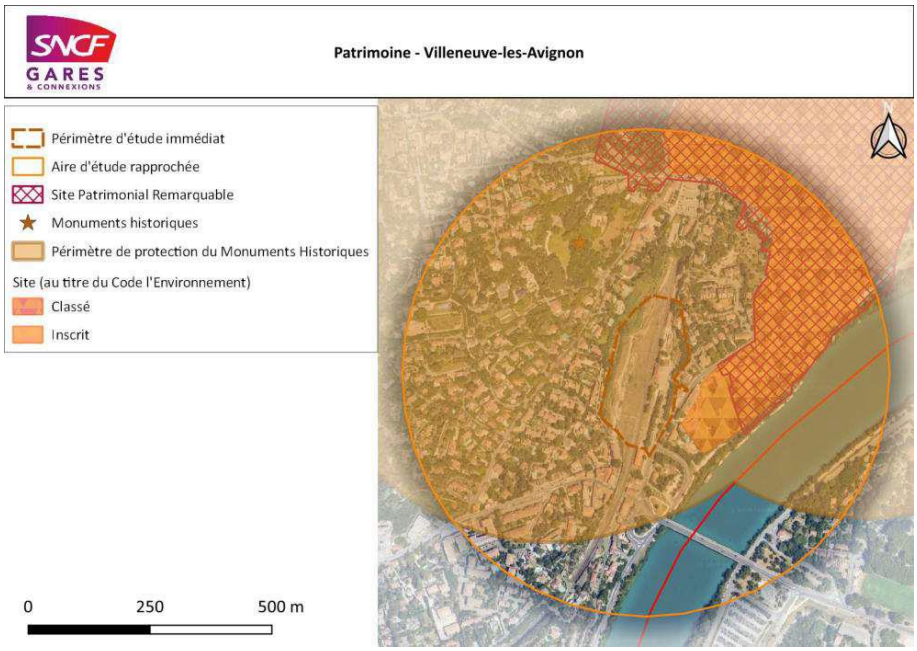


Figure 67 : Modélisation 3D des aménagements du PEM de Villeneuve-lès-Avignon

Figure 4 : Villeneuve-lès-Avignon, contexte paysager, carte des enjeux patrimoniaux, modélisation 3D des aménagements du PEM (source : dossier)

2.2.10 Effets cumulés

La liste des projets qui présentent un impact cumulé avec le projet a été établie le 15 octobre 2024. Six projets ayant fait l'objet d'un avis de l'Ae et des MRAe ont été retenus[29] auxquels a été ajouté le contournement du Teil dans le cadre de l'amélioration de la liaison entre Aubenas et l'autoroute A7. Les effets cumulés sont analysés en phases chantier et exploitation

En phase travaux, les incidences négatives les plus fortes portent sur la circulation, le bruit et les risques de pollution de la ressource en eau et les émissions de GES. Cette analyse ne s'appuie sur aucune donnée chiffrée présentée dans le dossier, ce qui ne permet pas en l'état d'apprécier la réalité des effets cumulés et la cohérence des séquences ERC.

Au regard de la nature des aménagements à réaliser (nature des travaux, volume et nature des matériaux mobilisés), aucune mutualisation n'a été envisagée avec les chantiers environnants

[29] Liaison Est-Ouest (LEO) au sud d'Avignon, déviation de Laudun-L'ardoise sur la RN580, construction d'un ensemble immobilier "Jardin de Maransan" à Bagnols-sur-Cèze, construction d'un parc photovoltaïque au sol sur la commune de Saint-Nazaire, extension du site Vilmorin de la Costière sur le territoire de la commune de Lédenon, projet d'augmentation des capacités de stockage de produits chlorés de la société HYDRAPRO sur la commune de Lédenon.

L'Ae recommande de compléter l'analyse des effets cumulés avec des données quantitatives pour faciliter la compréhension du public.

2.2.11 Changement climatique

Le dossier fait référence à la trajectoire d'adaptation au changement climatique (TRACC) et au scénario de réchauffement retenu de + 4 °C en moyenne sur la France métropolitaine. Il analyse les effets du projet sur le changement climatique notamment en termes d'émission de gaz à effet de serre (cf.2.2.5) et sa vulnérabilité.

Les principaux risques de dégâts liés à l'augmentation des températures, la sécheresse, l'alternance gel/dégel (hivers doux), et à la hausse du risque d'incendie sont la dégradation des fondations des ouvrages (routes, quais, passerelles), les impacts sur la végétation mise en place, l'altération des infrastructures ferroviaires (rails, caténaires).

En l'absence d'étude de vulnérabilité dans les documents d'aménagement et de planification (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, schéma de cohérence territoriale), cette analyse reste sommaire.

2.3 Analyses spécifiques aux infrastructures de transport

Le dossier comporte les éléments requis par la réglementation pour les infrastructures de transport d'un niveau d'investissement important.

Il analyse ainsi les conséquences possibles en termes de développement de l'urbanisation (cf. § 2.2.1 de cet avis), d'impact sur l'agriculture (qui est nul du fait de la réalisation des travaux sur des espaces déjà artificialisés), de consommation énergétique et d'émissions de gaz à effet de serre (cf. 2.2.6 de cet avis). Cette partie rappelle aussi les projections des déplacements avec et sans projet.

Il comporte une analyse des coûts et avantages collectifs du projet, avec une monétarisation de certains d'entre eux. Le bilan pour les acteurs du projet, sur la période 2022 à 2140, actualisé à un taux de 3,2 % conduit à une valeur actualisée nette négative de 657 M€ (conditions de 2022), dont - 602 M€ pour la puissance publique du fait des subventions d'exploitation nécessaires, - 135 M€ pour l'investissement et un gain de 52 M€ pour les usagers. Le poids des subventions d'exploitation nécessaires pour services ferroviaires régionaux, détermine très largement ce bilan. Les avantages pour les usagers du train, qui bénéficient de cette subvention, apparaissent cependant très faibles, ce qui témoigne de la faible fréquentation attendue du projet.

Il a été indiqué aux rapporteurs d'une part que ce bilan était comparable à celui de la réouverture d'autres lignes de desserte fine du territoire au trafic de voyageurs. Cette comparaison est contestable, la ligne de la rive droite du Rhône n'étant pas une ligne de desserte fine du territoire, mais une ligne du réseau structurant pour le fret, dont l'infrastructure en elle-même ne requiert pas de régénération dans le cadre du projet. Le dossier indique d'autre part que la méthode réglementaire utilisée ne prenait pas en compte des effets non quantifiables, importants dans des projets de ce type : création d'emplois, désenclavement de certains territoires, déplacements en transport en commun facilités, plus attractifs et plus confortables (par rapport aux trajets en car), accès facilité aux pôles d'emploi, d'enseignement, de services de santé, et donc aussi effet de renforcement de la cohésion sociale.

Le bilan collectif fortement négatif devrait quoi qu'il en soit, conduire les porteurs de projet et les collectivités à se questionner sur les différents leviers à actionner pour accroître la fréquentation attendue du projet, insuffisante en l'état, le report modal en lien notamment avec la mise en place du SERM d'Avignon, et ce faisant, les bénéfices socio-économiques et environnementaux de l'investissement public.

L'Ae recommande pour la bonne information du public de documenter comment le projet se situe en termes de rentabilité socio-économique par rapport à des projets similaires, par exemple en utilisant des ratios pertinents, et de chercher à mobiliser des leviers pour augmenter la fréquentation du projet.

2.4 Suivi du projet, de ses incidences et des mesures

Le dossier présente les modalités de suivi des mesures en phase chantier, pour tous les compartiments (dont les déchets, les conditions de circulation, la qualité de l'eau, le suivi des milieux naturels, des mesures en matière de paysage, de cadre de vie (bruit, émissions de poussières)), avec la nature des actions correctives envisagées. Une mission de coordination environnementale du chantier sera mise en place.

Pour la phase d'exploitation, il est prévu un suivi des aménagements paysagers, un suivi à cinq ans de l'évolution des déplacements et un bilan socio-économique, et un ensemble de mesures de suivi des milieux naturels. Pour ceux-ci il est ainsi prévu un suivi sur 30 ans (années N+2, +5, +8, +12, + 16, 20, + 25, + 30) des arbres replantés à Pont-Saint-Esprit en compensation de l'abattage de deux arbres d'alignement, quatre indicateurs de résultats et leurs objectifs associés étant définis (ce suivi permettra aussi de s'assurer du maintien en bon état de conservation des arbres d'alignement conservés). De même la transplantation de pieds d'Aristoloche clématite fera l'objet d'un suivi pendant sa réalisation, après replantation et pendant 30 ans.

Ces suivis concernant les milieux naturels apparaissent sur le principe de bonne qualité et adaptés aux enjeux, il conviendra de veiller à leur bonne mise en œuvre dans la durée, à la réalisation d'actions correctives le cas échéant et à la capitalisation des résultats (dépôt des données de biodiversité sur la plateforme Depobio, …).

Enfin le dossier présente les modalités de surveillance et entretien des ouvrages d'assainissement et gestion des eaux pluviales et d'intervention en cas de pollution accidentelle.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est clair et bien illustré par des cartes et des tableaux. Il est proportionné au projet et à ses incidences. Compte tenu du nombre important de documents constituant le dossier, un récapitulatif des pièces pourrait être ajouté afin de faciliter la bonne information du public.

L'Ae recommande de prendre en compte les conséquences des recommandations du présent avis.

1.5. SAGE Ardèche

-------- Message transféré --------
Sujet :[INTERNET] Fwd: AENV - Ligne ferroviaire Rive Droite du Rhône - Demande d'avis à un organisme
Date : Fri, 7 Nov 2025 11:34:50 +0100
De :> sage (par Internet) <sage@ardeche-eau.fr>
Répondre à :sage <sage@ardeche-eau.fr>
Pour :frederic.ribiere@gard.gouv.fr
Copie à : Floriane MORENA <direction@ardeche-eau.fr>

Bonjour,

Nous avons été destinataires d'une demande d'avis concernant le projet cité en objet et vous en remercions.

Toutefois, après analyse rapide du projet, nous considérons qu'il n'a pas d'impact sur notre territoire de compétence, à savoir le bassin hydrographique de la rivière Ardèche.

Nous ne rendrons donc pas d'avis sur ce dossier.

Cordialement

Simon LALAUZE
Chargé de mission SAGE Ardèche et Gestion quantitative
Etablissement Public Territorial du Bassin Versant de l'Ardèche
4, allée du Château – 07200 Vogüé
04.75.37.82.20 – 07.44.50.38.86
www.ardeche-eau.fr

1.6. Commune de Théziers

-------- Message transféré --------
Sujet :[INTERNET] Ligne ferroviaire Rive Droite du Rhône - Saisine des conseils municipaux, des collectivités territoriales et leurs groupements
Date : Tue, 2 Dec 2025 10:46:59 +0000
De :> contact (par Internet) <contact@theziers.fr>
Répondre à :contact <contact@theziers.fr>
Pour :frederic.ribiere@gard.gouv.fr <frederic.ribiere@gard.gouv.fr>

Bonjour,

Le dossier est approuvé par la Commune de Théziers.

Bien cordialement.

Maurine FERRARI
Accueil

Mairie de Théziers
1 place de la Mairie
30390 THEZIERS
04 66 57 54 72

1.7. Communauté de communes du Pont du Gard

DE-2025-097

REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT du GARD

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PONT DU GARD

Séance du 15 décembre 2025

NOMBRE DE MEMBRES		
en exercice	présents	qui ont pris part à la délibération
30	18	21

Date de la convocation
9 décembre 2025

Objet de la délibération : Avis relatif à la demande d'autorisation environnementale pour la réouverture de la ligne rive droite du Rhône au trafic voyageur

L'an deux mille vingt-cinq et le quinze décembre à dix-huit heures trente, le Conseil communautaire de la Communauté de communes du Pont du Gard, s'est réuni au nombre prescrit par la loi à la salle des Fêtes à Saint-Bonnet du Gard sous la présidence de Pierre PRAT, Président de la Communauté de communes du Pont du Gard.

PRESENTS : Pierre PRAT, Numa NOEL, Jean-Jacques ROCHETTE, Louis DONNET, Martine LAGUERIE, Thierry BOUDINAUD, Fabrice FOURNIER, Alexandra MORAND, Eric TREMOULET, Philippe MARCHESI, Florence BIOT, Thierry ASTIER, Nicolas CARTAILLER, Elisabeth VIOLA, Jean-Marie MOULIN, Didier GILLES, Murielle GARCIA-FAVAND et Olivier SAUZET.

ABSENTS MAIS AVAIENT DONNE PROCURATIONS : Isabel ORBEA à Pierre PRAT, Véronique ZIMMER à Jean-Jacques ROCHETTE et Myriam CALLET à Olivier SAUZET.

ABSENTS EXCUSES : Florian ANTONUCCI, Martine ESCOFFIER, Didier VIGNOLLES, Antonella VIACAVA, Jacques VIGNAL, Christelle ARMANDI, Claude MARTINET, Carole GALINY et Laurence TRAPIER.

Il a été procédé, conformément à l'article L. 5211-1 du Code général des collectivités territoriales, à l'élection d'un secrétaire pris dans le sein du conseil : M. Didier GILLES ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions qu'il a acceptées.

AVIS RELATIF A LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE POUR LA REOUVERTURE DE LA LIGNE RIVE DROITE DU RHONE AU TRAFIC VOYAGEUR

Rapporteur : Philippe MARCHESI

Vu le Code général des collectivités territoriales,
Vu le Code de l'environnement et notamment son article R. 181-18 relatif à l'obligation de consulter les autorités et services compétents pour avis sur les projets soumis à autorisation environnementale,
Vu les statuts de la Communauté de communes du Pont du Gard,
Vu le dossier de demande d'autorisation environnementale déposé le 10 avril 2025 par la SNCF Gares & Connexions auprès de la DDTM 30 – SEN – Service Eau et Nature,
Vu l'avis du bureau communautaire en date du 8 décembre 2025,
Considérant que le dossier présente des mesures de protection et de prévention des impacts environnementaux jugées conformes aux exigences réglementaires et adaptées aux spécificités du site,
Considérant que, après examen du dossier, il n'a été relevé aucun obstacle majeur à la réalisation du projet au regard des enjeux environnementaux et des prescriptions applicables.

Le Vice-Président expose à l'assemblée communautaire que la SNCF Gares & Connexions – Direction Occitanie a déposé un dossier de demande d'autorisation environnementale (AIOT) pour la réouverture de la ligne ferroviaire rive droite du Rhône au trafic voyageur.

Conformément à l'article R. 181-18 du Code de l'environnement, l'administration compétente, DDTM 30 – Service Eau et Nature, sollicite l'avis relatif à la demande d'autorisation environnementale pour la réouverture de la ligne rive droite du Rhône au trafic voyageur de la Communauté de communes du Pont du Gard.

Accusé de réception en préfecture
030-243000684-20251215-DE-2025-097-DE
Date de télétransmission : 19/12/2025
Date de réception préfecture : 19/12/2025

Après examen des pièces transmises, le projet ne présente pas de risques majeurs pour les milieux naturels et les ressources en eau. Les mesures compensatoires et de protection de l'environnement proposées par le maître d'ouvrage sont jugées satisfaisantes et conformes aux exigences réglementaires. Le dossier contient les éléments techniques nécessaires à l'évaluation des impacts et des mesures correctives.

Il est proposé au conseil communautaire d'émettre un avis favorable relatif à la demande d'autorisation environnementale pour la réouverture de la ligne rive droite du Rhône au trafic voyageur et d'autoriser le Président à signer tout document afférent à ce dossier.

Le conseil communautaire après en avoir délibéré à l'unanimité :

- EMET un avis favorable relatif à la demande d'autorisation environnementale pour la réouverture de la ligne rive droite du Rhône au trafic voyageur.
- DIT que le présent avis sera transmis à la DDTM 30 - SEN Service Eau et Nature.
- AUTORISE le Président à signer tout document nécessaire à la mise en œuvre de la présente délibération.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an susdits.

Signé (pour copie conforme),
Le Président,
Pierre PRAT

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PONT DU GARD

Le secrétaire de séance
Didier GILLES

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes dans un délai de deux mois à compter de sa notification. La juridiction administrative compétente peut notamment être saisie via une requête remise ou envoyée au greffe du tribunal administratif ou aussi par l'application Télérecours citoyen accessible à partir du site www.telerecours.fr.

Accusé de réception en préfecture
030-243000684-20251215-DE-2025-097-DE
Date de télétransmission : 19/12/2025
Date de réception préfecture : 19/12/2025

1.8. Commune de Marguerittes

VILLE DE MARGUERITTES

Objet : Enquête publique – Réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire de la rive Droite du Rhône

Contribution de la commune de Marguerittes

La ville de Marguerittes est fortement engagée pour bénéficier de la réouverture aux voyageurs de la ligne SBCF Rive Droite du Rhône et celle de sa halte ferroviaire autour de laquelle elle porte un projet de Pôle d'Echange Multimodal.

En termes de vie quotidienne, de mobilité et de pouvoir d'achat, cette réouverture est évidemment attendue avec impatience par les habitants de la commune.

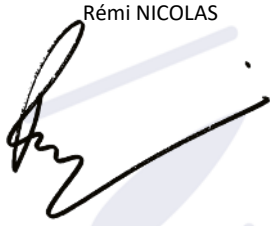
Bien que conscient de la nécessité d'étudier l'impact environnemental d'une telle évolution, je ne peux qu'imaginer qu'il soit limité, cette ligne ferroviaire étant déjà en service et voyant quotidiennement circuler une quarantaine de convois.

Par ailleurs, on peut espérer un effet environnemental positif de cette réouverture aux voyageurs par la réduction de circulation de véhicules particuliers qu'elle permettra sur les axes routiers, et notamment la RD6086 pour ce qui concerne la commune et le bassin de vie de Marguerittes.

Enfin, le plan local de développement des déplacements doux et/ou collectif est directement dépendant de cette réouverture.

Aussi, la commune de Marguerittes est tout à fait favorable à ce que les autorisations environnementales soient accordées dans les meilleurs délais.

Rémi NICOLAS



Maire de Marguerittes

MAIRIE DE MARGUERITTES
14 Rue Gustave de Chanaleilles
30320 Marguerittes

Tél. : 04 49 29 59 59
accueil@marguerittes.fr
www.marguerittes.fr

1.9. Commune de Pont Saint Esprit

Délibération n° 12 du CM du 09/12/2025 – Avis sur la demande d'autorisation environnementale relative au projet de réouverture de la ligne Droite du Rhône au trafic voyageur.

SÉANCE DU CONSEIL MUNICIPAL DU 09 décembre 2025 à 18H30.

Le Conseil Municipal de la commune de Pont-Saint-Esprit s'est réuni à la Cazerne au lieu habituel de ses délibérations, sous la présidence de son maire, Valère SEGAL, et suivant la convocation qui lui a été adressée le 3 décembre 2025.

	Présents	Absents	Représentés par
BARBATO Alain		X	Gérard GUILLEN
BARRAL Sylvie	X		
BARRERE Charlotte		X	Marie-Laure FRENEIX
BOFF Natacha	X		
BOMMENEL Karine	X		
CARLI François	X		
CARMINATI Jérôme	X		
CONAN Claude		X	François CARLI
DELWARTE Aurélie	X		
ESCLEYNE Océane		X	Karine BOMMENEL
FABRE Ludivine	X		
FEGER Michel	X		
FRENEIX Marie-Laure	X		
GAILLARD Laëtitia	X		
GALISSAIRE Jennifer	X		
GEMTU CHANTRY Olivia	X		
GODART Nathalie		X	
GUILLEN Gérard	X		
HERY Thibault	X		
LAPEYRONIE Claire	X		
MEURIN Pierre		X	
MOREL Jean-Pierre	X		
NICOLAS Ludovic		X	Aurélie DELWARTE
ONDE Michel	X		
OUSTRIC Stéphane		X	Jérôme CARMINATI
POUS Michel	X		
RANDRIANSOLONANDRASANA Vérah	X		
RAVELOSON Mireilla	X		
ROUQUETTE Hervé	X		
SAVELLI Françoise	X		
SEGAL Valère	X		
TEVAR Maria-Christina	X		
VAUQUOY Stéphane	X		

Le Conseil Municipal réuni à la majorité de ses membres en exercice a, conformément aux dispositions de l'article L 2121.15 du Code Général des Collectivités Territoriales, désigné Natacha BOFF pour remplir la fonction de secrétaire de séance.

AR Prefecture
083-218300202-20251209-12_DE-DE
Publié le 11/12/2025

COMMUNE DE PONT-SAINT-ESPRIT (GARD)

Délibération du Conseil municipal du 9 décembre 2025 N° 12.

Elu rapporteur : Monsieur Hervé ROUQUETTE.

OBJET : Avis sur la demande d'autorisation environnementale relative au projet de réouverture de la ligne Rive Droite du Rhône au trafic voyageur.

Le Conseil municipal,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales (C.G.C.T.) ;
VU le Code de l'environnement et notamment l'article R. 181-38 ;
VU les pièces du dossier de demande d'autorisation environnementale déposé par la Maîtrise d'Ouvrage (SNCF Gares et Connexions, SNCF Réseau, Collectivités Territoriales), en date du 25 septembre 2025 ;
VU la nécessité pour la commune de Pont-Saint-Esprit, traversée par la ligne Rive Droite du Rhône, de formaliser son avis sur ce projet structurant pour le territoire.

CONSIDERANT l'intérêt général du projet confirmé par l'Évaluation Socio-Économique qui montre un bénéfice pour la collectivité (Taux de Rentabilité Interne Socio-Économique positif) ;
CONSIDERANT l'impact positif du projet en termes de report modal de la route vers le rail, contribuant à la réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre à l'échelle globale de l'exploitation et à l'amélioration de la qualité de l'air ;
CONSIDERANT l'amélioration des conditions de mobilité pour les habitants et l'attractivité du territoire grâce à la desserte directe de la gare de Pont-Saint-Esprit ;
CONSIDERANT l'avis de la commission urbanisme, grands projets et commerce du 28 novembre 2025 et l'avis de la commission des finances, affaires administratives et sécurité du 1er décembre 2025.

Entendu l'exposé de l'élu rapporteur et après en avoir délibéré,

DECIDE

- D'émettre un avis favorable de principe sur la demande d'autorisation environnementale du projet de réouverture de la ligne Droite du Rhône au trafic voyageur, conditionné au respect des engagements suivants, basés sur les études transmises :

  - Nuisances Sonores et Vibratoires

Le Conseil municipal prend note que l'augmentation du trafic ferroviaire voyageur (TER) sera partiellement compensée par une **signature sonore plus faible** du nouveau matériel roulant par rapport au FRET et demande l'engagement formel de SNCF Réseau à mettre en œuvre la **totalité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation** prévues dans l'étude acoustique de **SIXENSE** pour les zones d'habitation où un dépassement des seuils réglementaires est identifié ou prévisible, notamment par l'installation de dispositifs anti-bruit si nécessaire.

AR Prefecture
030-213002025-20251209-12_CM_09122025-DE
Reçu le 11/12/2025
Publié le 11/12/2025

➢ Sécurité et Intermodalité à la Gare

Le Conseil municipal réaffirme la nécessité d'une **concertation étroite** avec les services de la commune sur les aménagements définitifs des **Passages à Niveau (PN 16, PN 17, PN 18, PN 20)** situés sur le territoire communal, pour garantir l'intégration des accès et la sécurité et demande une confirmation de la **mise en œuvre rapide de la passerelle piétonne (Phase Cible - Tranche 2)**, indispensable à l'accessibilité universelle et à la sécurité des voyageurs.

➢ Gestion des Eaux et Risques Inondation

Le Conseil municipal prend note que le projet est soumis à la Loi sur l'Eau en raison des impacts sur les **milieux aquatiques** et les **Zones d'Expansion de Crue (ZEC)** et demande l'application rigoureuse des mesures de **gestion des eaux pluviales** (traitement des eaux de plateforme et des parkings) et de la **conservation du volume de stockage des crues** afin de ne pas aggraver le risque inondation sur le territoire de la commune et de respecter les prescriptions du **Volet Loi sur l'Eau.**

➢ Espèces protégées

Le Conseil municipal prend note de la demande de dérogation concernant les espèces protégées et demande la confirmation de la replantation de 21 arbres d'alignement adaptés aux conditions climatiques du milieu (Micocouliers, Tilleuls, Erables) indiqué dans les mesures compensatoires au niveau du Pôle d'échanges multimodal de Pont-Saint-Esprit.

➢ Alignements d'Arbres et Compensation Végétale

Le Conseil municipal prend acte de la demande d'autorisation de coupe d'arbres d'alignement au titre de l'article L. 350-3 du Code de l'Environnement, notamment pour les aménagements du PEM et demande un engagement ferme sur la **réalisation intégrale des mesures de compensation** (reboisement/replantation) prévues dans le **Volet Alignements d'arbres (Pièce F)**, et insiste pour que ces compensations soient **localisées** prioritairement sur le territoire communal de Pont-Saint-Esprit.

- De charger Monsieur le Maire de transmettre le présent avis, intégrant ses réserves et exigences, à l'autorité préfectorale compétente pour être annexé au dossier de demande d'autorisation environnementale.

AR Prefecture

030-213002025-20251209-12_CM_09122025-DE
Reçu le 11/12/2025
Publié le 11/12/2025

COMMUNE DE PONT-SAINT-ESPRIT (GARD)

Délibération du Conseil Municipal du 09/12/2025 **N° 12**

OBJET : Avis sur la demande d'autorisation environnementale relative au projet de réouverture de la ligne Droite du Rhône au trafic voyageur.

POUR : 31 élus présents ou représentés (Unanimité des suffrages exprimés).
CONTRE : 0.
ABSTENTION : 0.

Fait et délibéré en séance, les jours, mois et an sus-indiqués.

Le Maire,
Valère SEGAL,

La Secrétaire de Séance,
Natacha BOFF,

Délibération transmise en Préfecture, le : 11 DEC. 2025
Publiée, le : 11 DEC. 2025
Rendue exécutoire, le : 11 DEC. 2025
Conformément aux lois n° 82.213 du 2 Mars 1982
et n° 82.620 du 22 juillet 1982

Le Maire,
Valère SEGAL,

La Secrétaire de Séance,
Natacha BOFF,

AR Prefecture
030-213002025-20251209-12_CM_09122025-DE
Reçu le 11/12/2025
Publié le 11/12/2025

Le Maire certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire de [illegible] et informe qu'il peut faire l'objet d'un recours auprès du tribunal Administratif de Nîmes dans un délai de deux mois à compter de sa publication et sa transmission aux services de l'Etat.
Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique « Télérecours Citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr

1.10. Commune de Remoulins

VILLE DE REMOULINS

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 13 janvier 2026

Délibération n°2026-006

Nombre de conseillers	Présents	Votants
19	11	13
Date de convocation		
9 janvier 2026		
Objet de la délibération		
Avis d'enquête publique sur l'autorisation environnementale pour la réouverture de la ligne Rive Droite du Rhône au traffic voyageur		

L'an deux mille vingt-six, le treize janvier, le conseil municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sur la convocation qui leur a été adressée par Monsieur Nicolas CARTAILLER,

Présents : Nicolas CARTAILLER, Pierre de QUEYLARD, Elisabeth VIOLA, Corinne LEFEBVRE, Bachir EL KHALFI, Jacques CORCESSIN, Roland VIOLA, Luc VINCENT, Laure ZEROUALI, Carole GALINY, Sabine HUGUES,

Absents excusés : Elma PIRAZZI, Eric GONSSARD, N'Fissa BENSAID, Ghislaine REBOLLO, Manon BLOQUE, Cécile FABRE

Absents représentés : Stéphane MATEO donne procuration à Nicolas CARTAILLER, Florian BOISSIN donne procuration à Sabine HUGUES

Secrétaire de séance : Laure ZEROUALI

VU le Code général des collectivités territoriales,
VU le Code de l'environnement et notamment son article R.181-18 relatif à l'obligation de consulter les autorités et services compétents pour avis sur les projets soumis à autorisation environnementale,
VU le dossier de demande d'autorisation environnementale déposé le 10 avril 2025 par la SNCF Gares & Connexions auprès de la DDTM 30 – SEN – Service Eau et Nature,
CONSIDERANT que le dossier présente des mesures de protection et de prévention des impacts environnementaux jugées conformes aux enjeux environnementaux et des prescriptions applicables.

Monsieur le Maire rappelle que le projet de réouverture de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône à la circulation des voyageurs s'inscrit pleinement dans les objectifs de développement durable et de transition écologique poursuivis par les politiques publiques nationales et territoriales. Il contribue de manière significative au renforcement de l'offre de transports collectifs, à la réduction de l'usage de la voiture individuelle et à la limitation des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements.

Pour la commune de Remoulins, la réouverture de la gare aux voyageurs à l'horizon 2030 constitue un enjeu structurant de développement local. Elle permettra d'améliorer durablement l'accessibilité du territoire, de faciliter les déplacements quotidiens des habitants vers les pôles d'emploi de Nîmes et d'Avignon, de renforcer l'attractivité résidentielle et économique de la commune et de promouvoir des modes de déplacement plus durables.

Ce projet participe également à un aménagement plus équilibré du territoire et au renforcement de la cohésion entre les différents bassins de vie et d'emploi concernés.

VILLE DE
REMOULINS

Au regard des éléments figurant au dossier d'enquête publique, et sous réserve du strict respect des prescriptions environnementales ainsi que des mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues, le projet présente un intérêt public majeur, justifiant pleinement l'émission d'un avis favorable par le Conseil municipal.

Le conseil municipal, après en avoir délibéré, décide à l'unanimité des membres présents et représentés :

- **D'émettre** un avis favorable relatif à la demande d'autorisation environnementale pour la réouverture de la ligne rive droite du Rhône au trafic voyageur.
- **De transmettre** l'avis à la DDTM 30 – SEN – Service Eau et Nature.
- **D'autoriser** Monsieur le Maire à signer tout document nécessaire à la mise en œuvre de la présente délibération.

Le secrétaire de séance,
Laure ZEROUALI

Délibéré les jour, mois et an susdits,
Pour copie conforme
Le Maire,
Nicolas CARTAILLER

MAIRIE DE REMOULINS
30 (Ga

La présente délibération, à supposer que celle-ci fasse grief, pourra faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou de sa notification, d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif de Nîmes ou il peut aussi être saisi par l'application informatique « Télérecours Citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr ou d'un recours gracieux auprès de la commune de Remoulins, étant précisé que celle-ci dispose d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit implicite ou explicite, pourra elle-même être déférée au tribunal administratif dans un délai de deux mois. Conformément aux termes de l'article R. 421-7 du Code de justice administrative, les personnes résidant outre-mer et à l'étranger disposent d'un délai supplémentaire de distance de respectivement un et deux mois pour saisir le tribunal.

1.11. Commune de Bourg Saint Andéol

BOURG-SAINT-ANDÉOL

Le Maire

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DE L'ARDECHE
COMMUNE DE BOURG-SAINT-ANDEOL
Extrait du registre des délibérations
Séance du conseil municipal du 21 janvier 2026

Nombre de conseillers : En exercice : 29 Présents : 22 Absents excusés avec procuration : 7 Absents excusés sans procuration : 0 Patrick GUERIN est élu secrétaire de séance	L'an deux mille vingt-six, le vingt et un janvier à dix-huit heures trente, le conseil municipal, dûment convoqué le quinze janvier, s'est réuni en séance publique en mairie, 4 place de la Concorde, sous la présidence de Madame Françoise GONNET TABARDEL, Maire. **Titulaires présents** : **Le Maire** : Françoise GONNET TABARDEL **Les Adjoints** : GUERIN Patrick - MARCE Emilie - MAUBERT Jean-Pierre - DEVE-COLLETTE Alexandra - CHABANIS Alexandre - BOUVIER Marlène **Les Conseillers Municipaux** : QUINSON Michel - BEAU Jacky - ADRAGNA Patrick - DEFFES Alain - BEYDON Gérard - HUGUES Nicole - BOF Monique - VAN WYNENDAELE Pascal - GUINAULT Thérèse - BRENIERE Emmanuelle - SAUJOT Bénédicte - COMBE Orlane - SERRE Jean-Marc - GARCIA Patrick - COAT Jean-François **Absents ayant donné procuration** : BLADIER Yvon (procuration à GUERIN Patrick) - CARILLION Alain (procuration à DEFFES Alain) - THERON Gérard (procuration à ADRAGNA Patrick) - SCHUSCHITZ Wendy (procuration à COMBE Orlane) - LANDRAUD Maryline (procuration à GARCIA Patrick) - HARIM Mina (procuration à SERRE Jean-Marc) - GARCIA Christine (procuration à COAT Jean-François) **Absents** : //

Délibération N° 2026_01_21_06

Objet : Avis sur la consultation du public concernant le projet de réouverture de la ligne SNCF rive droite du Rhône au trafic voyageur

Rapporteur : Madame le Maire, Françoise GONNET TABARDEL

Madame le Maire, Françoise GONNET TABARDEL, indique qu'une consultation du public concernant le projet « réouverture de la ligne SNCF rive droite du Rhône au trafic voyageur » présentée par la SNCF Gares et Connexions se déroule sur une durée de 3 mois consécutifs du 24 novembre 2025 au 24 février 2026.

La réouverture de cette ligne aux circulations voyageurs a été identifiée comme prioritaire à la suite des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRIM), organisés par la Région Occitanie en 2016.

Ceci constitue une opportunité majeure pour notre territoire en offrant une alternative concrète et crédible aux déplacements en voiture. Cette ligne permettrait de faciliter les déplacements des travailleurs, des étudiants et des touristes, contribuant au développement économique local. Elle

Hôtel de Ville - 4 Place de la Concorde - 07700 BOURG-SAINT-ANDÉOL - Tél. 04 75 54 85 00 - Fax 04 75 54 85 82 - e-mail : dgs@bsa-ville.fr

permettra aussi de réduire la congestion routière et les émissions de gaz à effet de serre associées, améliorant ainsi la qualité de l'air et la santé publique.

Le dossier transmis dans le cadre de la consultation du public, présentant les incidences et les mesures associées à la réouverture aux trains de voyageurs de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône, met en lumière les impacts environnementaux, sociaux et économiques, ainsi que les mesures mises en place pour atténuer les impacts du projet. Il montre que celui-ci ne présente pas de risques majeurs pour les milieux naturels, les populations et la ressource en eau. Les études réalisées permettent en effet de conclure que les impacts environnementaux sont maîtrisés et que les mesures proposées sont adéquates pour préserver la biodiversité, la santé publique et la qualité de l'eau.

Le projet présenté n'inclut toutefois pas la réouverture des gares de Viviers et de Bourg Saint Andéol, malgré l'importance de la population de ces communes, et l'intérêt potentiel pour le développement du territoire, notamment l'accessibilité directe des centres-villes concernés, qui jouent un rôle de porte d'entrée économique et touristique (grotte Chauvet...).

En effet, l'objectif de la Région AURA vise dans un premier temps à apporter la réponse la plus rapide possible à la réouverture de la gare du Teil, pour un coût de travaux de 2,3 millions d'euros, et un coût d'études de 300 000€.

Par conséquent, Madame le Maire propose à l'assemblée

- d'émettre un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale portant sur le projet de réouverture aux trains de voyageurs de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône en Ardèche et dans le Gard.
- de rappeler que la réouverture de la gare de Bourg Saint Andéol doit être intégrée à cette ligne ferroviaire, afin de permettre une desserte de voyageurs à notre territoire et ainsi faciliter la mobilité de ses habitants.

Après avoir entendu les explications de Madame le Maire, Françoise GONNET TABARDEL et en avoir délibéré,

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L 2121-29 ;

Vu le Code de l'environnement, notamment ses articles L. 181-1, L. 181-10-1, R. 181-36 et suivants ;

Le dossier de demande d'autorisation environnementale déposé le 10 avril 2025 par SNCF Gares & Connexions auprès de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Gard ;

Considérant que le dossier de consultation du public concernant le projet « réouverture de la ligne SNCF rive droite du Rhône au trafic voyageur » présentée par la SNCF Gares et Connexions met en exergue que les impacts environnementaux sont maîtrisés et que les mesures proposées sont adéquates pour préserver la biodiversité, la santé publique et la qualité de l'eau.

Considérant que le vœu de la réouverture de la gare de Bourg-Saint-Andéol présente un lien direct et spécifique avec l'intérêt local, en ce qu'elle emporte des conséquences réelles pour la collectivité et les habitants de Bourg-Saint-Andéol, et qu'elle constitue un enjeu pour le développement du territoire, notamment par l'amélioration de l'accessibilité directe de la commune, laquelle joue un rôle de porte d'entrée économique et touristique, en particulier vers des sites d'envergure tels que la grotte Chauvet,

Considérant que ce vœu n'a pas de caractère décisoire et ne fait pas grief,

LE CONSEIL MUNICIPAL

EMET un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale portant sur le projet de réouverture d'une ligne ferroviaire aux circulations voyageurs en Ardèche et dans le Gard.

SOUHAITE la réouverture de la gare de Bourg-Saint-Andéol afin que celle-ci soit intégrée dans la liaison ferroviaire reliant Le Teil à Avignon.

AUTORISE Madame le Maire à signer tout document relatif à l'exécution de cette présente délibération.

Adopté à l'unanimité (29 Pour)

Pour : Françoise GONNET TABARDEL - Patrick GUERIN - Emilie MARCE - Jean-Pierre MAUBERT - Alexandra DEVE COLLETTE - Yvon BLADIER - Alexandre CHABANIS - Marlène BOUVIER - Michel QUINSON - Jacky BEAU - Patrick ADRAGNA - Alain DEFFES - Gérard BEYDON - Nicole HUGUES - Monique BOF - Alain CARILLION – THERON Gérard - Pascal VAN WYNENDAELE - Thérèse GUINAULT - Emmanuelle BRENIERE – SAUJOT Bénédicte - Wendy SCHUSCHITZ - Orlane COMBE – SERRE Jean-Marc - Maryline LANDRAUD - Patrick GARCIA – HARIM Mina - Jean-François COAT - Christine GARCIA

Le Maire,

Françoise GONNET TABARDEL

Le secrétaire de séance,

Patrick GUERIN

M. le Maire certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire de cet acte, et informe qu'il peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal Administratif de Lyon (184 Rue Duguesclin, 69003 Lyon) dans un délai de deux mois à compter de sa publication et sa transmission aux services de l'État. Le requérant peut saisir le Tribunal administratif de Lyon de manière dématérialisée, par le biais de l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible depuis le site internet www.telerecours.fr, et ce en application de l'article R421-1 du Code de justice administrative.

1.12. Communauté de communes du Rhône aux Gorges de l'Ardèche

22 AV
3,5

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
DU RHÔNE AUX GORGES DE L'ARDÈCHE

2 Avenue du Maréchal LECLERC
07700 Bourg Saint Andéol
Tél : 04 75 54 57 05

Mail : contact@ccdraga.fr

Extrait du registre des délibérations du conseil communautaire
Du 29 janvier 2026

Nombre de conseillers : - en exercice : 35 - présents : 25 - votants : 32	L'an deux mille vingt-six, le vingt-neuf janvier à dix-sept heures trente le conseil communautaire, dûment convoqué le vingt-deux janvier s'est réuni en séance publique au siège de la communauté de communes, avenue du Maréchal Leclerc sous la présidence de Madame Françoise GONNET TABARDEL, Présidente.
M. Daniel Archambault Est élu secrétaire de séance	***Titulaires présents*** : **ADRAGNA Patrick, ARCHAMBAULT Daniel, BEAU Jacky, CHABANIS Alexandre, CHAUTARD Olivier, CHAZAUT Bernard, COAT Jean-François, CROIZIER Jean-Paul, DUMARCHE Brigitte, GARCIA Patrick, GONNET TABARDEL Françoise, GUERIN Patrick, HALLYNCK Dominique, LAURENT Jérôme, MARCE Emilie, MATHON Christophe, MATTEI Martine, ORENES LERMA José, PRADIER LAGET Jérôme, PUJUGUET Brigitte, RIEU Roland, RIFFARD VOILQUE Martine, SALVI Corinne, SAPHORES Pierre, STACCIOLI Gino** **Absents excusés ayant donné procuration : CHAIX Marie-Pierre (procuration à MATTEI Martine), LEBRETON Frédéric (procuration à RIFFARD VOILQUE Martine), SAUJOT BEDIN Bénédicte (procuration à GONNET TABARDEL Françoise), TRIOMPHE Sylvain (procuration à SALVI Corinne), BERRAUD Yves (procuration à ARCHAMBAULT Daniel), BOF Monique (procuration à ADRAGNA Patrick), GUINAULT Thérèse (procuration à MARCE Emilie)** **Absents non excusés : PELOZUELO Christiane, ROSSI Angélique, LANDRAUD Maryline.**
Délibération **N° 2026-015**	***Votes*** : - Pour :31 - Contre :0 - Abstentions : **1 (LAURENT Jérôme)**
Objet : Avis sur la consultation du public concernant le projet « réouverture de la ligne SNCF rive droite du Rhône au trafic voyageur »	

Vu

- La motion de soutien n°2021-142 relative à la liaison ferroviaire Le Teil / Pont Saint Esprit / Nîmes avec desserte de la gare du Teil votée lors du conseil communautaire du 16 décembre 2021
- Le Code de l'Environnement, notamment ses articles L. 181-1, L. 181-10-1, R. 181-36 et suivants ;
- Le dossier de demande d'autorisation environnementale déposé le 10 avril 2025 par SNCF Gares & Connexions auprès de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Gard ;

Considérant

- l'engagement de la Communauté de Communes DRAGA en faveur de la réouverture de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône
- la volonté de la Communauté de mettre en place des actions en faveur de la mobilité

Mme la Présidente indique qu'une consultation du public concernant le projet « réouverture de la ligne SNCF rive droite du Rhône au trafic voyageur » présentée par la SNCF Gares et Connexions se déroule sur une durée de 3 mois consécutifs du 24 novembre 2025 au 24 février 2026.

La réouverture de cette ligne aux circulations voyageurs a été identifiée comme prioritaire à la suite des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRIM), organisés par la Région Occitanie en 2016.

Ceci constitue une opportunité majeure pour notre territoire en offrant une alternative concrète et crédible aux déplacements en voiture. Cette ligne permettrait de faciliter les déplacements des travailleurs, des étudiants et des touristes, contribuant au développement économique local. Elle permettra aussi de réduire la congestion routière et les émissions de gaz à effet de serre associées, améliorant ainsi la qualité de l'air et la santé publique.

Le dossier transmis dans le cadre de la consultation du public, présentant les incidences et les mesures associées à la réouverture aux trains de voyageurs de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône, met en lumière les impacts environnementaux, sociaux et économiques, ainsi que les mesures mises en place pour atténuer les impacts du projet. Il montre que celui-ci ne présente pas de risques majeurs pour les milieux naturels, les populations et la ressource en eau. Les études réalisées permettent en effet de conclure que les impacts environnementaux sont maîtrisés et que les mesures proposées sont adéquates pour préserver la biodiversité, la santé publique et la qualité de l'eau.

Le projet présenté n'inclut toutefois pas la réouverture des gares de Viviers et de Bourg Saint Andéol, malgré l'importance de la population de ces communes, et l'intérêt potentiel pour le développement du territoire, notamment l'accessibilité directe des centres-villes concernés, qui jouent un rôle de porte d'entrée économique et touristique (grotte Chauvet...).

En effet, l'objectif de la Région AURA vise dans un premier temps à apporter la réponse la plus rapide possible à la réouverture de la gare du Teil, pour un coût de travaux de 2,3 millions d'euros, et un coût d'études de 300 000€.

Mme la Présidente propose au conseil communautaire de donner un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale portant sur le projet de réouverture aux trains de voyageurs de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône en Ardèche et dans le Gard.
Il est également proposé au conseil communautaire de rappeler que la réouverture des gares de Bourg Saint Andéol et Viviers doit être intégrée à cette ligne ferroviaire, afin de permettre une desserte de voyageurs à notre territoire et ainsi faciliter la mobilité de ses habitants.

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE
Après en avoir délibéré à 31 voix pour, 0 contre et 1 abstention (LAURENT Jérôme)

- Emet un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale portant sur le projet de réouverture d'une ligne ferroviaire aux circulations voyageurs en Ardèche et dans le Gard.
- Demande la réouverture des gares de Bourg Saint Andéol et Viviers, afin que celles-ci soient intégrées dans la liaison ferroviaire reliant Le Teil à Avignon
- Donne pouvoir à la Présidente pour toutes les démarches et signatures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Le secrétaire de séance
M. Daniel ARCHAMBAULT

Fait les jours, mois et an susdits,
Pour extrait certifié conforme
La Présidente certifie sous sa responsabilité
Le caractère exécutoire de cet acte
La Présidente
Françoise GONNET TABARDEL

1.13. Commune de Villeneuve-lès-Avignon

Cet avis a été formulé directement au registre dématérialisé par Mme le maire de la commune (observation n°345). Il n'a donc pas été répertorié au titre des avis reçus dans le cadre de l'instruction administrative sur la plateforme en ligne. Sa teneur est la suivante :

« La commune de Villeneuve-lès-Avignon émet un avis favorable de principe sur la demande d'autorisation environnementale du projet de réouverture de la ligne Droite du Rhône au trafic voyageur considérant :

- l'intérêt général du projet qui démontre un bénéfice pour la collectivité ;

- l'impact positif du projet en termes de report modal de la route vers le rail, contribuant à la réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre à l'échelle globale de l'exploitation et à l'amélioration de la qualité de l'air ;

- l'amélioration des conditions de mobilité pour les habitants et l'attractivité du territoire

En effet, la commune s'est impliquée dès le début du projet dans l'élaboration du projet de construction du pôle d'échange multimodal en concertation avec l'autorité organisatrice des mobilités à savoir la région Occitanie, la SNCF gares et connexions et le Grand Avignon et en lien avec les services de DRAC pour le respect des vues de monuments historiques et la qualité architecturale; elle souhaite l'aboutissement rapide de ce projet.

La commune rappelle l'importance du débroussaillement le long des voies ferroviaires afin d'éviter tout départ d'incendie notamment dans les zones urbaines et qui tient compte également de la biodiversité.

La commune prend note que 3 arbres doivent être supprimés le long de la voie et sera attentive à ce que soit replanté au moins un nombre équivalent d'arbres

La commune prend note également que l'augmentation du trafic ferroviaire voyageur (TER) sera partiellement compensée par une signature sonore plus faible du nouveau matériel roulant par rapport au FRET et demande l'engagement formel de SNCF Réseau à mettre en œuvre la totalité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues dans l'étude acoustique de SIXENSE pour les zones d'habitation où un dépassement prévisible, notamment par l'installation de dispositifs anti-bruit. »

1.14. Commune de Viviers

VIVIERS

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

N° 2026-009

24/02/2026

Séance publique du 23 février 2026

Le 23 février 2026 à 18 heures trente, le Conseil Municipal de VIVIERS s'est assemblé à l'Hôtel de Ville, sous la présidence de Madame Martine MATTEI, Maire.

Nombre de Conseillers Municipaux :
- en exercice : 27
- présents à la séance : 25
Date de l'envoi et de l'affichage de la convocation : 17.02.26

Étaient présents : Mme MATTEI Martine - Mme CHAIX Marie-Pierre – M. LEBRETON Frédéric - Mme RIFFARD-VOILQUE Martine - M. SAPHORES Pierre – Mme COMBIER Marie-Christine – M. HAUSHERR François – Mme LARMANDE Véronique – M. WNUK Stanislas - Mme DAHMANI Samira - Mme FAURE-ALLIRAND Estelle – Mme ROCHE Patricia - Mme SIRVENT Eliane – M. RANCHON Denis – Mme BOUGUERRA Nadia - M. ROYERE Christian – Mme BOZIER Sylvie – Mme MARSENI Habibâ - M. SERRE Claude – Mme BOYER Isabelle – M. LAVIS Christian - M. HALLYNCK Dominique – Mme STEL Julie - M. SAEZ Jean-Pierre – M. GUILLERM Stéphane

Absente : Mme PORQUET Céline

Procurations :
- M. MURCIA Antoine à Mme STEL Julie

Secrétaire de séance : Mme Estelle FAURE-ALLIRAND

OBJET : AVIS SUR LA CONSULTATION DU PUBLIC CONCERNANT LE PROJET « REOUVERTURE DE LA LIGNE SNCF RIVE DROITE DU RHONE AU TRAFIC VOYAGEUR »

Rapporteur : Monsieur Pierre SAPHORES

Vu

- Le vœu pour la réouverture de la voie ferrée sur une partie de la rive droite du Rhône entre Le Teil et Le Pouzin avec une desserte de Viviers et Bourg-Saint-Andéol, adopté par délibération du conseil municipal n° 2021-036 le 23 mars 2021,

- La motion de soutien n° 2021-095 relative à la liaison ferroviaire Le Teil / Pont Saint Esprit / Nîmes avec desserte de la gare du Teil, votée lors du conseil municipal du 15 décembre 2021,

- Le Code de l'Environnement, notamment ses articles L. 181-1, L. 181-10-1, R. 181-36 et suivants,

- Le dossier de demande d'autorisation environnementale déposé le 10 avril 2025 par SNCF Gares & Connexions auprès de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Gard,

Considérant

- la volonté de la Commune de mettre en place des actions en faveur de la mobilité,

- l'engagement de la Commune en faveur de la réouverture de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône, depuis de nombreuses années,

- Madame le Maire indique qu'une consultation du public concernant le projet « réouverture de la ligne SNCF rive droite du Rhône au trafic voyageur » présentée par la SNCF Gares et Connexions se déroule sur une durée de 3 mois consécutive du 24 novembre 2025 au 24 février 2026,

- la réouverture de cette ligne aux circulations voyageurs qui a été identifiée comme prioritaire à la suite des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRIM), organisés par la Région Occitanie en 2016. Ceci constitue une opportunité majeure pour notre territoire en offrant une alternative concrète et crédible aux déplacements en voiture. Cette ligne permettrait de faciliter les déplacements des travailleurs, des étudiants et des touristes, ainsi que l'accès facilité aux pôles santé d'Avignon et Nîmes notamment, particulièrement pour la population âgée, tout en contribuant également au développement économique local.

Elle permettra aussi de réduire la congestion routière et les émissions de gaz à effet de serre associées (le chemin de fer étant le mode de déplacement motorisé le moins émetteur de CO^2), améliorant ainsi la qualité de l'air et la santé publique.

- le dossier transmis dans le cadre de la consultation du public, présentant les incidences et les mesures associées à la réouverture aux trains de voyageurs de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône qui met en lumière les impacts environnementaux, sociaux et économiques, ainsi que les mesures mises en place pour atténuer les impacts du projet. Il montre que celui-ci ne présente pas de risques majeurs pour les milieux naturels, les populations et la ressource en eau,

- les études réalisées permettant en effet de conclure que les impacts environnementaux sont maîtrisés, notamment le bruit généré par le train de voyageurs étant moins élevé qu'avec le trafic du fret, et que les mesures proposées sont adéquates pour préserver la biodiversité, la santé publique et la qualité de l'eau,

- le projet présenté n'inclut toutefois pas la réouverture des gares de Viviers et de Bourg Saint Andéol qui se trouvent sur le passage des trains, malgré l'importance de la population de ces communes, et l'intérêt potentiel pour le développement du territoire, notamment l'accessibilité directe des centres-villes concernés, qui font l'objet d'un plan de revitalisation « Petites Villes de Demain » et qui jouent un rôle de porte d'entrée économique et touristique (Tourisme de nature des Gorges de l'Ardèche, grotte Chauvet...). En effet, l'objectif de la Région AURA vise dans un premier temps à apporter la réponse la plus rapide possible à la réouverture de la gare du Teil, pour un coût de travaux de 2,3 millions d'euros, et un coût d'études de 300 000 €,

- Il convient de souligner l'intérêt de l'utilisation du train pour améliorer la mobilité des habitants de la commune et par conséquent la diminution de l'usage de la voiture individuelle,

- La commune de Viviers s'est engagée très tôt en faveur de la réouverture au trafic voyageurs de la voie ferrée de la rive droite du Rhône en réservant notamment pour une halte ferroviaire un terrain sis au Sud de l'ancienne gare dès 2007, qui a fait l'objet d'une étude de l'Ecole des Ponts (2009) en vue de l'implantation d'un pôle d'échanges multimodal.,

- La circulation des trains de voyageurs et la desserte du Teil est un premier pas, il apparaît nécessaire de la prolonger jusqu'à rejoindre Lyon, ce qui permettra, outre une offre voyageurs plus cohérente, de résoudre des problèmes de saturation du trafic existant sur la rive gauche (entre Valence et Pierrelatte en particulier), ainsi que des saturations entre Lyon et Valence d'ores et déjà prévues à moyen terme (cf. carte article https://reporterre.net/TGV-complets-billets-hors-de-prix-pourquoi-prendre-le-train-est-devenu-une-galere).

Madame le Maire propose au conseil municipal de donner un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale portant sur le projet de réouverture aux trains de voyageurs de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône en Ardèche et dans le Gard.

Il est également proposé au conseil municipal de rappeler que la réouverture des gares de Bourg Saint Andéol et Viviers doit être intégrée à cette ligne ferroviaire, afin de permettre une desserte de voyageurs à notre territoire et ainsi faciliter la mobilité de ses habitants.

Après en avoir délibéré, le conseil municipal :

➢ ***EMET*** *un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale portant sur le projet de réouverture d'une ligne ferroviaire aux circulations voyageurs en Ardèche et dans le Gard,*

➢ ***DEMANDE*** *la réouverture des gares de Bourg Saint Andéol et Viviers, afin que celles-ci soient intégrées dans la liaison ferroviaire reliant Le Teil à Avignon,*

➢ ***DONNE*** *pouvoir à Madame le Maire ou son représentant pour toutes les démarches et signatures nécessaires à l'exécution de la présente délibération,*

➢ ***VOTE*** *à l'unanimité.*

Délibéré le 23 février 2026
Pour extrait conforme au registre des délibérations du conseil municipal
Le Secrétaire de Séance
Estelle FAURE-ALLARD

Martine MATTEI
Maire de Viviers

1.15. Avis de l'Architecte des Bâtiments de France

PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction Régionale
des Affaires Culturelles
d'Occitanie
Unité Départementale
de l'Architecture et du Patrimoine du Gard

Monsieur **Frédéric RIBIÈRE**
DDTM
Chargé d'études hydraulique
89 rue Wéber
30900 NÎMES

Affaire suivie par : Antoine PAOLETTI
Tél : 04 66 29 50 18

V/Réf. : votre mail du 7 janvier 2026

N/Réf. : AP/ D2026-004

Nîmes, le 13 février 2026

ENQUÊTE PUBLIQUE AVIS DES PPA

Objet : Réouverture de la ligne rive droite
du Rhône au trafic voyageur

Monsieur,

Après avoir étudié le dossier concernant les travaux associés à l'ouverture de la ligne ferroviaire « Rive droite du Rhône », je vous fais part de mon avis favorable sur l'ensemble du dossier.

Mon service a été régulièrement consulté au sujet de ces travaux en abords de Monuments Historiques.

Nos prérogatives ont été intégrées aux études architecturales et aux futures autorisations d'urbanisme, qui seront déposées auprès des Mairies concernées.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

L'Architecte des Bâtiments de France
Chef de l'U.D.A.P. du Gard

Antoine PAOLETTI

Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine du Gard
6 Rue du Mail – CS 40044 - 30020 Nîmes - Tél : 04 66 29 50 18 - mail : udap.gard@culture.gouv.fr

II. Réponses du maître d'ouvrage

Ne figurent ci-après que les réponses qui ont été formulées pendant la période de consultation, à l'exception des courriers se contentant d'accuser réception des avis formulés.

2.1 ARS

1.2. REPONSES DE LA MAITRISE D'OUVRAGE A L'AVIS DE L'ARS AUVERGNE-RHONE-ALPES

Mobilités et urbanisme favorable à la santé – Gare du Teil

L'ARS recommande une attention particulière à la qualité des aménagements : lutte contre les îlots de chaleur, créer un ilot de fraicheur, continuités piétonnes, sécurité des accès routiers.

Il est à noter que ces aménagements sont transitoires afin de permettre la desserte voyageurs de la gare du Teil dans le cadre du présent projet de réouverture de la ligne Rive Droite du Rhône. Ces aménagements présentent un caractère réversible dans l'optique d'une réouverture future du tronçon Nord de la Rive Droite du Rhône en région Auvergne-Rhône Alpes.

A ce titre, le projet ne prévoit pas d'aménagement spécifique en gare du Teil visant à lutter contre les îlots de chaleur ou à créer des îlots de fraicheur.

Les aménagements projetés s'intègrent dans la trame viaire existante de la commune sans toutefois intervenir en dehors des emprises ferroviaires. Les accès piétons aux aménagements de la halte s'inscrivent dans la continuité des aménagements piétons de la commune.

Nuisance et risques sanitaires

Concernant les nuisances sonores, l'autorité environnementale a demandé une analyse spécifique du bruit. L'augmentation de trafic sur le tronçon ardéchois restera modérée (environ 4 à 5 trains aller-retour par jour) et les modélisations indiquent :

- une augmentation très faible des niveaux sonores, généralement inférieure à +0,5 dB(A) ;
- l'absence de création de nouveaux Points Noirs Bruit ;
- un impact acoustique globalement limité.

L'ARS n'a pas d'objection à formuler à cette analyse, mais souligne toutefois que :

- Les documents ne facilitent pas le repérage des établissements sensibles au bruit tels que les établissements de santé, de soins et d'action sociale, les établissements d'enseignements ou les établissements d'accueil de petite enfance pouvant se trouver en proximité immédiate du tracé de la ligne ferroviaire.

L'annexe 3 de l'étude acoustique de l'étude d'impact (pièce C1 du dossier) localise les bâtiments sensibles à proximité de la ligne sur l'ensemble du linéaire concerné par le projet entre Le Teil et Nîmes.

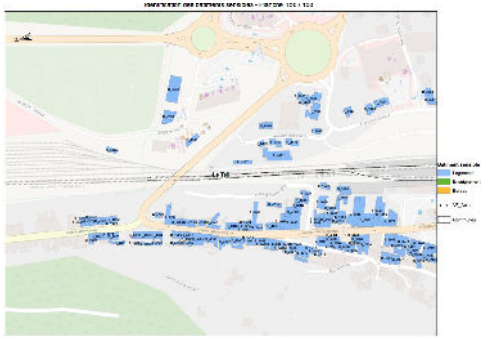


Figure 1 : Extrait de l'Annexe 3 de l'étude acoustique - Identification des bâtiments sensibles

Nuisance et risques sanitaires

- Le dossier ne fait pas référence aux seuils recommandés en 2018 par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) au-delà desquels l'exposition au bruit est jugée nocive pour la santé, indépendamment des valeurs réglementaires existantes. Pour le trafic ferroviaire, ces valeurs sont de 54 dB (Lden) et de 44 dB (Lnight).

Conformément à la réglementation en vigueur, la conduite de l'étude acoustique s'est placée dans la configuration d'une modification significative d'une infrastructure existante au regard des modifications apportées susceptibles d'entraîner une augmentation des niveaux sonores de plus de 2 dB(A) entre les situations à terme sans aménagement et à terme avec aménagement.

Par ailleurs, l'étude acoustique a également évalué la multi-exposition (malgré l'absence d'objectif réglementaire) permettant de montrer que les évolutions acoustiques considérant les circulations ferroviaires et routières sont inférieures à 2 db(A).

Les mesures d'Evitement, Réduction et Compensation proposées notamment en phase chantier sont en lien avec l'analyse des impacts acoustiques réglementaires du projet de réouverture de la ligne Rive Droite du Rhône.

Nuisance et risques sanitaires

- Les émissions sonores par les dispositifs de sonorisation de la gare du Teil, notamment pour les annonces sonores, n'ont pas été abordées. Ces émissions doivent s'effectuer dans le respect de la tranquillité du voisinage (dispositions du code de la santé publique en matière de prévention des risques liés aux bruits).

Les aménagements prévus au Teil ne prévoient pas de dispositifs de sonorisation. Dans ce contexte, aucune émission n'est attendue en lien avec les annonces sonores en halte du Teil. Ainsi en exploitation, la halte n'est pas susceptible d'engendrer de nuisances spécifiques pour le voisinage.

Cadre de vie et urbanisation induite

La gare rénovée peut devenir un levier de revitalisation urbaine, notamment en lien avec les efforts de reconstruction post-séisme. Le projet peut favoriser l'habitat de proximité, les commerces et les mobilités douces.

Il conviendra toutefois :

- de prévenir l'étalement urbain,
- de maintenir une offre de logements accessibles,
- de garantir une planification urbaine cohérente autour de la gare.

Il serait utile que ces aménagements soient pensés dans une démarche d'urbanisme favorable à la santé (voir le guide ISADORA de l'École des Hautes Etudes en Santé Publiques) et d'adaptation au changement climatique.

Comme indiqué dans le dossier d'étude d'impact, la contribution du projet aux dynamiques du territoire reste relativement modérée au regard des projections de trafic attendus.

Par ailleurs, les porteurs de projet ont vocation à n'intervenir que sur leur périmètre de compétences. Ainsi il appartient à la commune du Teil, via notamment son document d'urbanisme de garantir une planification urbaine cohérente autour de la gare afin de prévenir l'étalement urbain et maintenir une offre de logements accessibles.

2.2. REPONSES DE LA MAITRISE D'OUVRAGE A L'AVIS DE L'ARS OCCITANIE

Protection de la ressource en eau

Les remarques de l'ARS Occitanie n'appelle pas de réponse spécifique du maître d'ouvrage.

Environnement sonore et établissements sensibles

Il est toutefois relevé que le dossier ne permet pas d'identifier aisément les établissements recevant du public (ERP) sensibles et en particulier ceux dédiés aux activités de soins. Les informations relatives à la nature des bâtiments, à leur statut d'ERP sensibles et aux niveaux sonores associés sont réparties entre plusieurs tableaux de résultats et cartographies distinctes, sans tableau de synthèse croisant ces éléments. Cette dispersion complique l'interprétation des données acoustiques et l'appréciation globale de l'exposition au bruit des établissements de santé ou assimilés, tant en situation actuelle qu'en situation projetée.

L'annexe 3 de l'étude acoustique de l'étude d'impact (pièce C1 du dossier) localise les bâtiments sensibles à proximité de la ligne sur l'ensemble du linéaire concerné par le projet entre Le Teil et Nîmes.

Nuisance et risques sanitaires

Cependant et du point de vue sanitaire, il est rappelé que les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS, 2018) recommandent pour le bruit ferroviaire des niveaux Lden ≤ 54 dB(A) de jour et Ln ≤ 44 dB(A) de nuit. Les niveaux sonores supérieurs à ces valeurs guides traduisent un enjeu potentiel de confort et de qualité du sommeil pour les patients, sans toutefois révéler de risque sanitaire aigu ni d'incompatibilité réglementaire.

Conformément à la réglementation en vigueur, la conduite de l'étude acoustique s'est placée dans la configuration d'une modification significative d'une infrastructure existante au regard des modifications apportées susceptibles d'entraîner une augmentation des niveaux sonores de plus de 2 dB(A) entre les situations à terme sans aménagement et à terme avec aménagement.

Par ailleurs, l'étude acoustique a également évalué la multi-exposition (malgré l'absence d'objectif réglementaire) permettant de montrer que les évolutions acoustiques considérant les circulations ferroviaires et routières sont inférieures à 2 db(A).

Les mesures ERC proposées notamment en phase chantier sont en lien avec l'analyse des impacts acoustiques réglementaires du projet de réouverture de la ligne Rive Droite du Rhône.

Déplacements actifs et accessibilité

L'aménagement de la gare de Villeneuve-lès-Avignon, prévu en phase 1, s'inscrit dans la même logique. À terme, chacune des gares concernées par le projet comportera un pôle multimodal, ce qui est satisfaisant. Il est recommandé que ces Pôles d'échanges multimodaux soient accompagnés par des liaisons en périphéries favorables aux déplacements actifs (cheminement piéton et voie cyclable protégés), afin qu'ils puissent jouer pleinement leur rôle.

Il appartient aux collectivités et notamment la commune de Villeneuve-lès-Avignon, via notamment son document d'urbanisme de garantir une planification urbaine cohérente autour de la gare en accompagnant la réouverture de la gare avec des liaisons favorables aux déplacements actifs.

Maîtrise du risque lié aux espèces allergisantes

Il est recommandé de compléter ces dispositions par des mesures opérationnelles spécifiques visant à limiter la dissémination des graines d'ambroisie, telles que la limitation des surfaces de sols nus, la remise en état rapide des zones terrassées et le nettoyage des engins et des roues en sortie de chantier, conformément au plan d'action retenu par l'arrêté préfectoral n° 30-2023-07-05-00002 du 5 juillet 2023 relatif à la lutte contre les ambroisies.

En phase d'aménagement paysager, il est également recommandé de privilégier des espèces végétales non allergisantes et de vérifier l'absence d'essences reconnues comme fortement allergisantes, notamment les espèces de type Cupressus.

En lien avec la mesure MR18 présentée à l'étude d'impact, en cas de détection dans l'emprise des aménagements, la gestion de l'ambroisie fera l'objet de précisions au stade de la préparation des travaux. Un objectif de limitation de la dissémination des graines d'ambroisie sera intégré dans les documents de consultation des entreprises et donnera lieu à des modalités de gestion spécifiques.

La palette végétale développée dans le cadre des aménagements du projet privilégiera les espèces végétales non allergisantes et pourra être adaptée au regard de cet enjeu sanitaire.

Maîtrise du risque de prolifération des moustiques

Il est toutefois recommandé de veiller particulièrement à la conception et à l'entretien des dispositifs de gestion des eaux afin d'éviter toute stagnation prolongée (supérieure à 3-4 jours) même de petite surface, susceptible de constituer des gîtes larvaires pour les moustiques, notamment le moustique tigre, aujourd'hui implanté dans le département.

Conformément aux recommandations de la DDTM du Gard, les temps de vidange des ouvrages de gestion des eaux pluviales sont inférieurs à 48h permettant d'éviter toute stagnation prolongée susceptible de favoriser le développement des moustiques, notamment le moustique tigre.

	Projet RDR	Liaison Est-Ouest (LEO) au sud d'Avignon	Déviation de Laudun-l'Ardoise sur la RN580	Construction d'un ensemble immobilier "Jardin de Maransan" à Bagnols-sur-Cèze	Construction d'un parc photovoltaïque au sol sur la commune de Saint-Nazaire	Extension du site de Vilmorin sur la territoire de la commune de Lédenon	Projet d'augmentation des capacités de stockage de produits chlorés de la société HYDRAPRO sur la commune de Lédenon	Effets cumulés
Risques technologiques	Phase chantier : Pas d'incidence notable Phase exploitation : Pas d'aggravation des aléas des risques technologiques Pas d'augmentation de la vulnérabilité des personnes.	Phase chantier : Pas d'incidence notable. Phase exploitation : Augmentation du risque associé au transport de produits dangereux.	Phase chantier : Pas d'incidence notable. Phase exploitation : Augmentation du risque associé au transport de produits dangereux.	Pas d'incidence notable.	Incidences non connues.	Pas d'incidence notable.	Phase chantier : Risques d'accidents liés à l'activité du site. Phase exploitation : Risques d'accidents liés à l'activité du site (site Seveso seuil haut) : risque incendie, risque d'intoxication, risque de pollution accidentelle, risque d'intoxication, risque de mélange incompatible entraînant la formation d'un nuage toxique. Forte augmentation des quantités de produits classés comme comburants, et mise en place d'une nouvelle unité de dilution avec présence de stockage en cuves d'acide et de base.	Pas d'effet cumulé dû au projet RDR sur le risque technologique

L'Ae recommande pour la bonne information du public de documenter comment le projet se situe en termes de rentabilité socio-économique par rapport à des projets similaires, par exemple en utilisant des ratios pertinents, et de chercher à mobiliser des leviers pour augmenter la fréquentation du projet.

Le projet de réouverture de la ligne Rive Droite du Rhône se situe dans la moyenne des opérations comparables de desserte fine du territoire, comprenant les besoins typiques de reprise de l'infrastructure, de mise aux normes et d'aménagements d'accessibilité mais également d'exploitation.

Le projet ne présente pas de surcoût atypique et s'inscrit dans les standards observés pour des lignes régionales réouvertes ou modernisées.

L'Ae recommande de prendre en compte les conséquences des recommandations du présent avis.

Au regard de la procédure de consultation du public en cours, il n'est pas possible de modifier des pièces d'ores et déjà consultable. Le présent mémoire présente les réponses des maîtres d'ouvrage aux recommandations de l'autorité environnementale et ne remet pas en question les conclusions présentées dans le dossier d'étude d'impact.

2.2 CNPN

Pièce D – DDEP
Mémoire en réponse à l'avis du CNPN

Réouverture de la ligne Rive Droite du Rhône au trafic voyageur
Mémoire en réponse à l'avis du Conseil National de Protection de la Nature en date du 26/12/2025
30 janvier 2026

Table des matières

1 AVIS DU CNPN 3

2 MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DU CNPN 4

1) INTEGRER DES SUIVIS ECOLOGIQUES ET RENFORCER LES SUIVIS DES CHANTIERS POUR S'ASSURER QUE L'ENSEMBLE DES MESURES PREVUES DANS LE DOSSIER SONT BIEN APPLIQUEES ET QUE LES IMPACTS SONT EFFECTIVEMENT MODERES. 5
2) RENFORCER LA VEGETALISATION ASSOCIEE AUX PLANTATIONS D'ARBRES A PONT-SAINT-ESPRIT, ET ASSURER LE MAINTIEN DE CELLE-CI DANS LE TEMPS. 5
3) AJOUTER AU MOINS 20 ABRIS A CHIROPTERES, Y COMPRIS CERTAINS CIBLANT LES PLUS GRANDES ESPECES. 5
4) PREVOIR DES ACTIONS DE GESTION DES ESPECES DE LA FLORE EXOTIQUE ENVAHISSANTE SUR LES ESPACES REMANIES ET REMIS EN VEGETATION, POUR LAISSER LA POSSIBILITE AUX ESPECES CIBLEES PAR LA REMISE EN VEGETATION, DE SE DEVELOPPER ET AINSI DE CONCURRENCER LES ESPECES EXOTIQUES. 7
5) AMENAGER DES PETITS POINTS D'EAU (AU MOINS TEMPORAIRES) POUR LA FAUNE EN BORD DE ZONE DE TRAVAUX ET EN FIN DE CHANTIER, DANS LES ZONES DE PRAIRIES HUMIDES. 14
6) ASSURER LE SUIVI DE LA TRANSPLANTATION DE L'ARISTOLOCHE CLEMATITE ET LA GESTION DE LA STATION POUR S'ASSURER DES MEILLEURES CHANCES POUR SON DEVELOPPEMENT. 15
7) COMPLETER LE PROJET PAR UNE COMMUNICATION ET UN AFFICHAGE SUR LA COMPENSATION AYANT ETE MISE EN PLACE, SUR LE SITE MEME QUI EST A PROXIMITE DU PASSAGE DES VOYAGEURS. 15

ÉLEMENT D'INFORMATION COMPLEMENTAIRE : TABLEAU DE SYNTHESE DES MESURES PROPOSEES. 16

2 MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DU CNPN

1) Intégrer des suivis écologiques et renforcer les suivis des chantiers pour s'assurer que l'ensemble des mesures prévues dans le dossier sont bien appliquées et que les impacts sont effectivement modérés.

Le CNPN indique au sein du chapitre « Mesures d'accompagnement et de suivi » de son avis :
« *Ces mesures sont en effet importantes mais doivent être renforcées : tout d'abord le suivi des zones de chantier qui est estimé à 12 jours au total, est sous-dimensionné au vu des travaux et de leur multiples sites, pour s'assurer que les mesures d'évitement et de réduction soient bien mises en place et respectées, suivre le chantier de transplantation d'Aristoloche avec l'écologue* ».

Le dossier de demande de dérogation indique dans les modalités techniques de réalisation de la mesure d'accompagnement MA6, que le Coordonnateur environnement passera en moyenne 40 minutes sur chaque site de travaux (20 minutes pour un site sans enjeu et jusqu'à 1h dans le cas contraire). Le dossier de dérogation étant basé uniquement sur la phase cible tranche 1, la durée des travaux à prendre en compte s'étend de 2026 à 2027. Il est alors proposé au sein du dossier de dérogation, 1 à 2 visites de chantier par semaine sur les zones où les travaux sont les plus impactant, à savoir au droit de la gare de Villeneuve-lès-Avignon, de la gare de Remoulins, du PN3 et du PN18.

Afin d'apporter une réponse à l'avis du CNPN, nous nous engageons à augmenter la fréquence de ces visites de chantier afin de s'assurer que l'ensemble des mesures prévues dans le dossier sont bien appliquées et que les impacts résiduels sont effectivement modérés.
Pour cela, il est proposé de réaliser **24 visites de chantier** au lieu des 12 proposées initialement, soit de doubler la fréquence de passage. Tel qu'évoqué précédemment, les visites au droit des sites à enjeux seront majoritaires par rapport aux autres sites.

2) Renforcer la végétalisation associée aux plantations d'arbres à Pont-Saint-Esprit, et assurer le maintien de celle-ci dans le temps.

Le MOA concerné s'engage à étudier la possibilité de mettre en œuvre une mesure visant à renforcer la végétalisation associée aux plantations d'arbres à Pont-Saint-Esprit. Cette végétalisation pourra prendre la forme d'une multi-strate (strate arborée existante, strate arbustive et buissonnante et strate herbacée à prévoir) comme cela avait été proposé à Bagnols-sur-Cèze, afin de diversifier les niches écologiques (sites de nidification, zones de nourrissage, abris, etc.) et de fait les espèces faunistiques ciblées (avifaune, chiroptères, insectes pollinisateurs, etc.

Les espèces locales adaptées aux conditions climatiques seront privilégiées, à savoir pour chaque strate proposée :
- Strate arbustive : Cornouiller sanguin, Viorne tin, Troène de France et Phillyrée à feuilles étroites, etc.
- Strate buissonnante et herbacée : Romarin officinal, Brachypode rameux, Sauge de Jérusalem, etc.

Au-delà de la palette végétale proposée la mesure vise à créer un milieu d'accueil favorable à la colonisation par la flore spontanée locale.

De plus, le CNPN indique dans son avis au chapitre « Mise en place de la séquence de compensation » : « *Ces espaces végétalisés devront de plus être suivis pour s'assurer du bon développement des végétaux, et être maintenus dans le temps, même en, cas de plus forte affluence et de besoin pour les véhicules. Un engagement clair doit être pris dans ce sens* ».

Ce suivi pourra être proposé en parallèle du suivi déjà prévu concernant les arbres plantés dans le cadre de la mesure compensatoire associée.

3) Ajouter au moins 20 abris à chiroptères, y compris certains ciblant les plus grandes espèces.

Le CNPN, dans son avis sur la séquence de compensation, indique que « *la pose de nichoirs peut fournir des refuges pour certaines espèces et doit être mise en place en compléments, en ciblant différentes espèces […] pendant une durée d'au moins 10 ans* ».

La mesure supplémentaire suivante, complémentaire à la plantation d'arbres d'alignement à Pont-Saint-Esprit, est ainsi proposée par la MOA concernée pour répondre aux demandes du CNPN :

Mesure de compensation supplémentaire – Aménagement de gîtes de substitution (gîtes arboricoles)
Code CEREMA : C1.1b (complémentaire à la mesure MC1 – 1.1a)
Thématique(s) concernée(s) : Milieux naturels

Espèce(s) concernée(s)
Chiroptères et avifaune arboricoles

Phasage de la mesure
Après la réalisation des travaux impactant les 2 arbres d'alignement dans la mesure où ils ont été réalisés en phase anticipée

Objectif de la mesure
Créer des habitats favorables aux espèces visées (chiroptères et avifaune) au droit d'arbres d'alignement maintenus, à proximité de ceux abattus.

Localisation
Au sein des emprises appartenant à la Communauté d'Agglomération du Gard Rhodanien (Pont-Saint-Esprit).
Il est à noter que les gîtes de substitution seront posés au droit des platanes d'alignement préservés au sein du PEM et non au droit des arbres plantés dans le cadre de la mesure compensatoire MC1, n'étant pas encore suffisamment favorables.

Modalités techniques
En plus de la mise en place de la mesure de compensation relative à la plantation de 21 arbres d'alignement à Pont-Saint-Esprit suite à l'abattage de 2 platanes ayant eu lieu en phase anticipée pour les besoins du PEM, il est proposé par la MOA concernée d'aménager des gîtes de substitution au droit des arbres préservés. Ces gîtes visent à favoriser le maintien des chiroptères dans le milieu tout en renforçant la mesure compensatoire déjà réalisée, les arbres plantés ne présentant pas encore de cavités naturelles (anfractuosités, décollements d'écorces, cavités, etc.). Les gîtes permettent d'offrir une solution d'habitat immédiate.

Ces gîtes sont proposés au droit des platanes préservés dans la mesure où il s'agit d'arbres de haut jet, les Micocouliers, Érables et Tilleuls plantés étant de jeunes sujets, ne pouvant pas accueillir de gîtes de substitution.

Les alignements d'arbres servent de couloir de déplacement pour les chiroptères. L'installation de ces nichoirs le long de cet axe permet de proposer un lieu de repos et de reproduction en plus.
Ils complèteront les cavités naturellement présentes.

Pour mémoire, le CNPN a recommandé de mettre en place 20 gîtes de substitution. Afin d'éviter les risques de collision du fait de la proximité de certains arbres avec les rails il est préférable de ne pas y implanter de gîtes mais de privilégier leur pose au droit des 2 alignements situés à proximité.

Il est donc considéré que proposer **16 gîtes offre une suffisamment bonne disponibilité pour les individus**, sans constituer une trop importante densité sur les arbres retenus (une moyenne de 2 à 3 gîtes par arbre est proposée dans la présente mesure).

Les recommandations suivantes sont à prendre en considération :

- Les gîtes peuvent être mis en place dès l'automne afin qu'ils puissent être utilisés durant l'hiver,
- En général, la pose se fait entre 2,50 et 6 m de hauteur,
- L'orientation n'a pas d'importance mais il est recommandé de privilégier, dans la mesure du possible, l'orientation vers le sud-est ou le nord-est. En effet, l'ouverture ne doit pas être exposée aux vents dominants et la pluie ne doit pas pouvoir y pénétrer, c'est pourquoi l'ouverture sera légèrement orientée vers le bas. Les gîtes ne devront pas non plus être exposés toute la journée au soleil ni à l'ombre permanente. Pour cela la couleur noire sera également à proscrire afin d'éviter la surchauffe,
- Les arbres disposant de gîtes ne doivent pas être éclairés directement la nuit, les chiroptères étant des espèces lucifuges. Il s'agira donc de s'assurer que les lampadaires présents ne sont pas orientés vers les gîtes mais vers le sol,
- Les branchages limitrophes pourront également être coupés afin de faciliter l'accès en vol direct par les individus.

En termes d'espèces cibles, au vu des milieux environnants, s'agissant d'un PEM en zone urbaine, les espèces susceptibles d'y chasser sont la **Pipistrelle commune**, la **Pipistrelle de Kuhl**, la **Noctule commune**, la **Noctule de Leisler**, **l'Oreillard gris** et la **Vespère de Savi**. En effet, ces espèces peuvent chasser aux alentours des éclairages urbains.
Les types de gîtes présentés dans la présente mesure ciblent ainsi ces espèces.

Afin de cibler ces différentes espèces de chiroptères dont les plus grandes (Noctule de Leisler, Noctule commune et Sérotine commune par exemple), tel que préconisé par le CNPN, les gîtes plats polyvalents type Schwegler 1FF (ouverts à la base avec un trou d'accès de 12x24 mm) et les gîtes type Schwegler 1FD (gîtes plats à double paroi frontale rainurée imitant les fissures profondes), seront associés à des gîtes à grand volume type Schwegler 1FW (grande chambre intérieure, 20 cm de diamètre et 38 cm de hauteur).

Il est ainsi proposé le ratio suivant :

- 9 gîtes 1FF ciblant les espèces suivantes :
  - Pipistrelle commune ;
  - Pipistrelle de Kuhl ;
  - Vespère de Savi ;
  - Sérotine commune ;
  - Noctule commune ;
  - Noctule de Leisler.
- 3 gîtes 1FW ciblant les espèces suivantes :
  - Noctule commune ;
  - Noctule de Leisler ;
- 4 gîtes 1FD ciblant les espèces suivantes :
  - Pipistrelle commune ;
  - Oreillard gris ;
  - Pipistrelle de Kuhl.

En termes d'emplacement, il est proposé dans le cadre du présent projet, la pose de gîtes au droit des arbres suivants :

- 10 gîtes au droit de l'alignement le plus à l'est constitué des 9 platanes les plus préservés des nuisances lumineuses (aucun lampadaire présent) et vibratoires, en équipant 4 arbres sur les 9 (soit environ 1 arbre sur 2) : 2 gîtes sur 3 arbres et 4 gîtes à grand volume type 1FW sur un arbre central ;
- 6 gîtes au droit de l'alignement central de 6 arbres au sein duquel 2 platanes ont été abattus en phase anticipée, répartis sur 3 arbres (chacun recevant 2 gîtes).

Lorsque plusieurs gîtes sont installés sur un même arbre, il est recommandé de les orienter différemment (par exemple 1 gîte à l'est, 1 au sud et 1 autre au nord-est) afin d'offrir aux individus un gradient thermique.

En termes de matériaux, le béton de bois labélisé biosourcé, constitué de béton-ciment et de bois, est à privilégier dans la mesure où il permet une meilleure durabilité et résistance aux évènement climatiques extrêmes.

Idéalement, il est préconisé que les gîtes artificiels soient mis en place avant les opérations d'abattage prévues afin que les individus puissent se reporter rapidement sur les arbres en disposant. Exceptionnellement, dans le cas présent, les travaux d'abattage ayant été réalisé en phase anticipée, ces gîtes seront installés en phase post-travaux.

La carte ci-dessous localise les surfaces intéressantes au droit desquelles, les gîtes artificiels pourront être disposés.

Ces localisations seront à affiner par l'écologue au moment de leur installation.

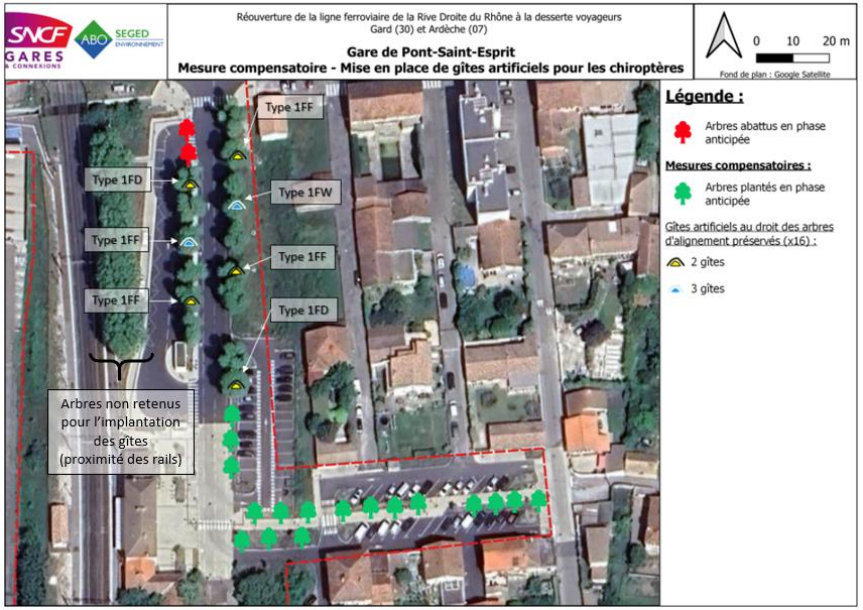


Figure 1 : Localisation des gîtes de substitution

Suivi

Pour que la mesure compensatoire soit efficace, elle doit couvrir au moins un cycle biologique significatif. Pour cela et tel que le CNPN le demande dans son avis, la MOA concernée s'engage au **maintien de ces gîtes afin qu'ils soient fonctionnels au moins pendant 10 ans**. Lors des campagnes d'entretien prévues, si un gîte est identifié comme dégradé, celui-ci sera remplacé ou réparé. Ces éventuelles réparation ou remplacements devront avoir lieu en début d'automne afin de ne pas déranger les individus. Ces campagnes seront réalisées par un écologue, sur une durée de 10 ans répartie selon les échéances fixes suivantes : N+1, N+3, N+5 et N+10, soit **6 campagnes de suivi au total** (4 années de suivi à raison de 2 campagnes les années N+1 et N+10 et d'1 campagne les années N+3 et N+5).
Les 2 campagnes par an seront réalisées de préférence :

- Au printemps afin de contrôler l'occupation des gîtes par les colonies de mise bas (vérification que les chiroptères utilisent les gîtes pour l'élevage des jeunes) ;
- En début d'automne pour suivre le succès de reproduction et l'utilisation des gîtes comme sites de transit.

La campagne unique aux années N+3 et N+5 aura lieu de préférence en début d'automne.
A noter qu'un contrôle en période d'hivernage est fortement déconseillé en raison du risque de réveiller accidentellement les individus en léthargie, pouvant leur être fatal.

Les indicateurs de contrôle cibleront :
- Le taux d'occupation des gîtes artificiels (via la détection d'individus, la présence de guano, etc.),
- La diversité spécifique présente (via l'analyse de guano, l'enregistrement des ultrasons, etc.),
- Le statut biologique des gîtes (pour déterminer l'usage des gîtes),
- Leur état fonctionnel.

Passé le délai de 10 ans, les nichoirs ne seront pas retirés si ces derniers sont occupés, sous peine de détruire des habitats d'espèces protégées. Les individus pourront naturellement se reporter sur les arbres plantés dans le cadre de la MC1, en cas d'apparition de cavités ou d'écorces propices.

En plus du suivi des gîtes, un entretien de chaque nichoir doit être réalisé afin de garantir leur fonctionnalité sur le long terme. **Cet entretien sera réalisé annuellement au droit des 16 gîtes**, entre septembre et octobre afin d'éviter les périodes sensibles de reproduction et d'hibernation des chiroptères. Cet entretien consistera en un nettoyage des gîtes : retrait des accumulations excessives de guano pour limiter les risques de parasitisme. De plus, si les gîtes sont colonisés par des espèces opportunistes telles que des frelons ou des guêpes, une évacuation sera pratiquée afin de les rendre de nouveau disponibles et fonctionnels pour les espèces ciblées.

Tel que précisé précédemment, tout gîte dégradé ou devenu inutilisable sera remplacé à l'identique ou réparé.

Coûts

Coût des nichoirs :
- Type Schwegler 1FF : 100 € l'unité
- Type Schwegler 1FW : 420 € l'unité
- Type Schwegler 1FD : 100 € l'unité

Soit **2 560 €** (9 gîtes type 1FF, 3 gîtes type 1FW et 4 de type 1FD).

Coût de l'installation :
Environ 550 €/j pour la pose. A raison de 3 journées nécessaires pour poser les 16 gîtes et d'une journée d'un écologue pour superviser la mesure : **2 200 €.**

Coût de l'entretien sur 10 ans :
Environ 550 €/j à raison d'une journée par an pendant 10 ans, soit **5 500 €.**

Coût du suivi sur 10 ans :
Environ 2 000 € par campagne de suivi (prospection et rédaction d'un compte-rendu), soit **12 000 €** (pour 6 campagnes).

TOTAL : 22 260€

4) Prévoir des actions de gestion des espèces de la flore exotique envahissante sur les espaces remaniés et remis en végétation, pour laisser la possibilité aux espèces ciblées par la remise en végétation, de se développer et ainsi de concurrencer les espèces exotiques.

Le CNPN, dans son avis sur les mesures d'accompagnement et de suivi, indique que « *Le suivi écologique devra aussi s'assurer que les actions mises en place concernant les espèces de flore exotique envahissantes ont été efficaces, et une possible mise en place de travaux de gestion de la repousse de cette flore devra être proposée* ».

Pour certaines espèces de flore exotique envahissante, le traitement initial, proposé dans le cadre de la mesure de réduction MR18 « Dispositif de lutte contre les espèces exotiques envahissantes » peut ne pas suffire à l'élimination totale des stations. En effet, des fragments racinaires restant dans le sol ou une dispersion des graines peuvent permettre à l'espèce de repousser.

C'est la raison pour laquelle il est nécessaire de prévoir un suivi de ces stations et de leur bonne élimination. **Les modalités de suivi sont ajoutées ci-dessous, à la MR18 présentée dans le dossier de demande de dérogation « espèces protégées »** :

MR 18 – Dispositif de lutte contre les espèces exotiques envahissantes (actions préventives et curatives)
Code CEREMA : R2.1f
Thématique(s) concernée(s) : Milieux naturels

Espèce(s) concernée(s)

Espèces végétales exotiques envahissantes (Buisson ardent (*Pyracantha coccinea*), Robinier faux-acacia (*Robinia pseudoacacia*), Séneçon du Cap (*Senecio inaequidens*), Yucca glorieux (*Yucca gloriosa*), Bambou indéterminé (*Bambusa sp.*), Vergerette du Canada (*Erigeron canadensis*), Canne de Provence (*Arundo donax*), Raisin d'Amérique (*Phytolacca americana*), Arbre des Hottentots (*Pittosporum tobira*), Cactus indéterminé (*Cactus sp.*), Buddleia de David (*Buddleja davidii*), Mimosa (*Acacia dealbata*), Oxalis articulé (*Oxalis articulata*)).

Phasage de la mesure

Phase travaux.

En cas de traitement nécessaire des EVEE, les opérations devront être réalisées impérativement avant la période de floraison des espèces afin d'éviter tout risque de dispersion des graines.
Les périodes de floraison (à éviter) des EVEE identifiées sont les suivantes ;
- Buisson ardent : avril à mai
- Robinier faux-acacia : mai à juin
- Séneçon du Cap : juillet à septembre
- Yucca glorieux : mai à juin
- Vergerette du Canada : juin à octobre
- Raisin d'Amérique : juin à août
- Canne de Provence : juin à août
- Arbre des Hottentots : juillet à août
- Buddleia de David : juillet à septembre
- Mimosa : février à mars
- Oxalis articulé : avril à mai.

Objectif de la mesure

Les emprises de travaux comprennent plusieurs espèces exogènes envahissantes. Conformément à la réglementation, le chantier devra mettre en place des mesures pour éviter leur propagation et les traiter de manière adaptée.

Localisation
Sur l'intégralité des emprises du chantier présentant cet enjeu (listées ci-dessous).

MOA concernée
Ensemble des MOA y compris les gestionnaires des voiries.

Modalités techniques
De nombreuses espèces végétales exotiques envahissantes ont été recensées au droit des zones d'étude de la phase cible -tranche 1 :

- Gare du Teil : Buisson ardent, Robinier faux-acacia, Séneçon du Cap, Yucca glorieux, Bambou indéterminé, Vergerette du Canada
- Gare de Pont-Saint-Esprit : Buisson ardent, Raisin d'Amérique, Robinier faux-acacia, Séneçon du Cap, Yucca glorieux, Canne de Provence, Vergerette du Canada
- Gare de Bagnols-sur-Cèze : Robinier faux-acacia, Canne de Provence
- Gare de Villeneuve-lès-Avignon : Arbre des Hottentots, Cactus indéterminé, Robinier faux-acacia, Yucca indéterminé
- PN3 : Buddleia de David, Raisin d'Amérique, Robinier faux-acacia
- PN7 : Mimosa, Robinier faux-acacia, Séneçon du Cap, Vergerette du Canada
- P N9 : Canne de Provence, Robinier faux-acacia
- PN10 : Séneçon du Cap, Yucca indéterminé
- PN17 : Robinier faux-acacia, Yucca indéterminé, Robinier faux-acacia, Oxalis articulé
- PN18 : Oxalis articulé, Séneçon du Cap

Les cartographies ci-dessous localisent ces espèces invasives au droit des zones d'étude :

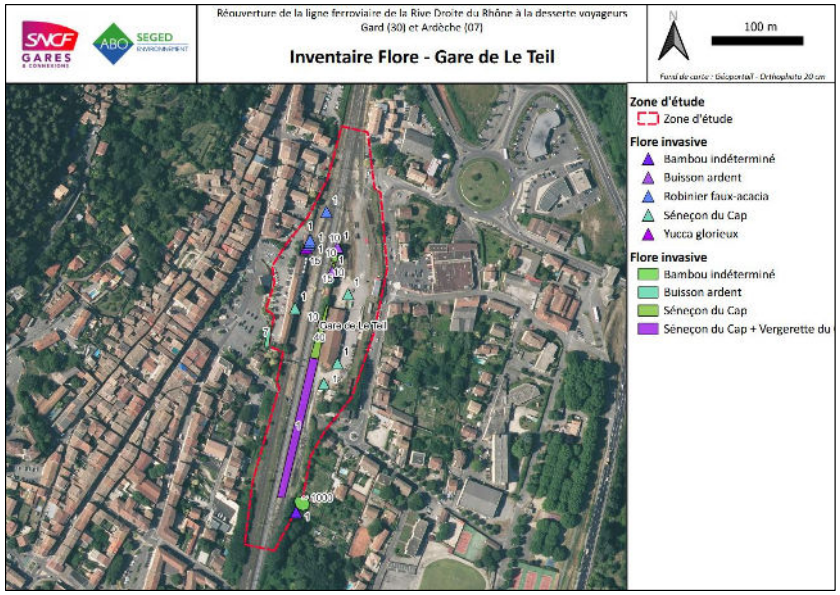


Figure 2 : Carte de la MR 18 au Teil (source : SEGED, 2025)

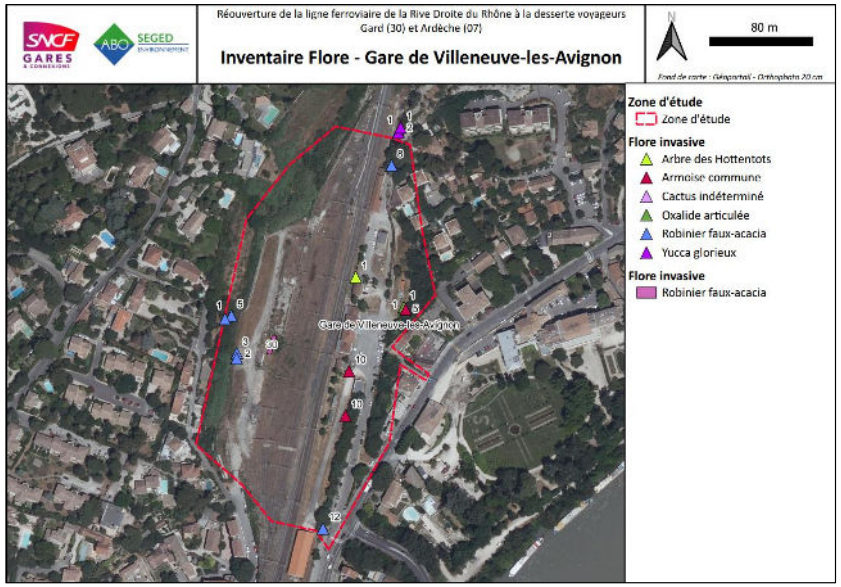


Figure 3 : Carte de la MR 18 à Villeneuve-lès-Avignon (source : SEGED, 2025)

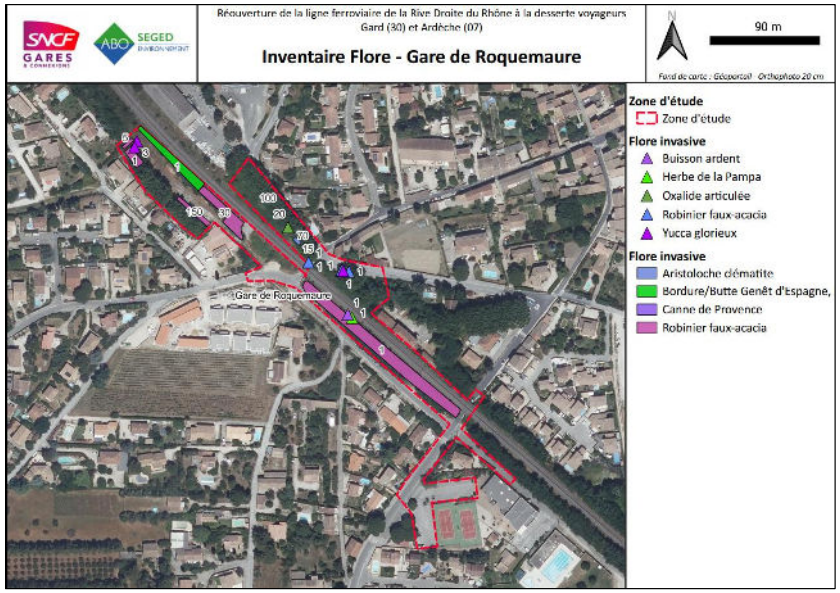


Figure 4 : Carte de la MR 18 à Roquemaure (source : SEGED, 2025)

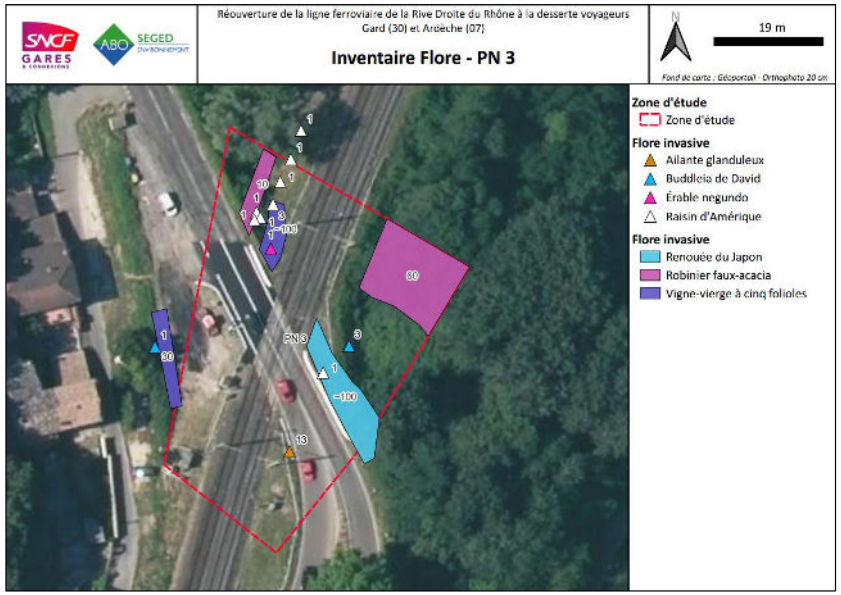


Figure 5 : Carte de la MR 18 au PN 3 (source : SEGED, 2025)

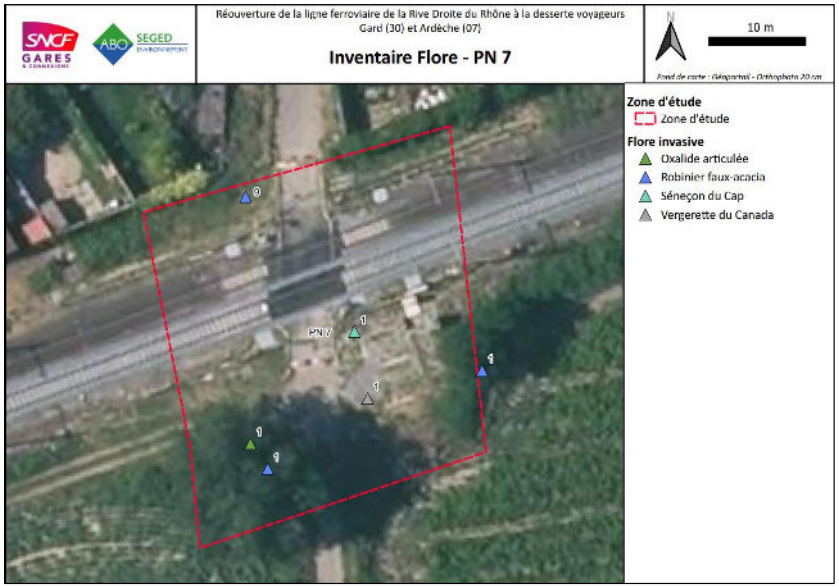


Figure 6 : Carte de la MR 18 au PN 7 (source : SEGED, 2025)

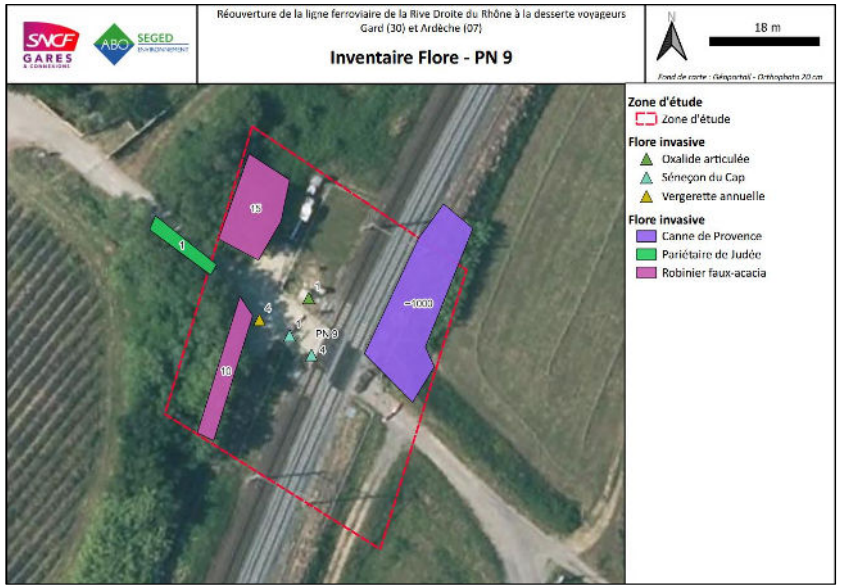


Figure 7 : Carte de la MR 18 au PN 9 (source : SEGED, 2025)

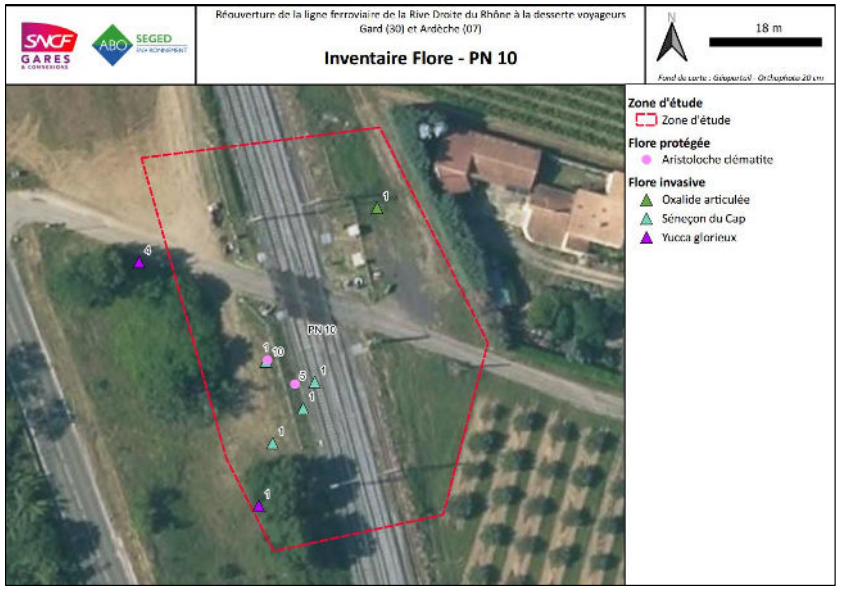


Figure 8 : Carte de la MR 18 au PN 10 (source : SEGED, 2025)

Figure 9 : Carte de la MR 18 au PN 17 (source : SEGED, 2025)

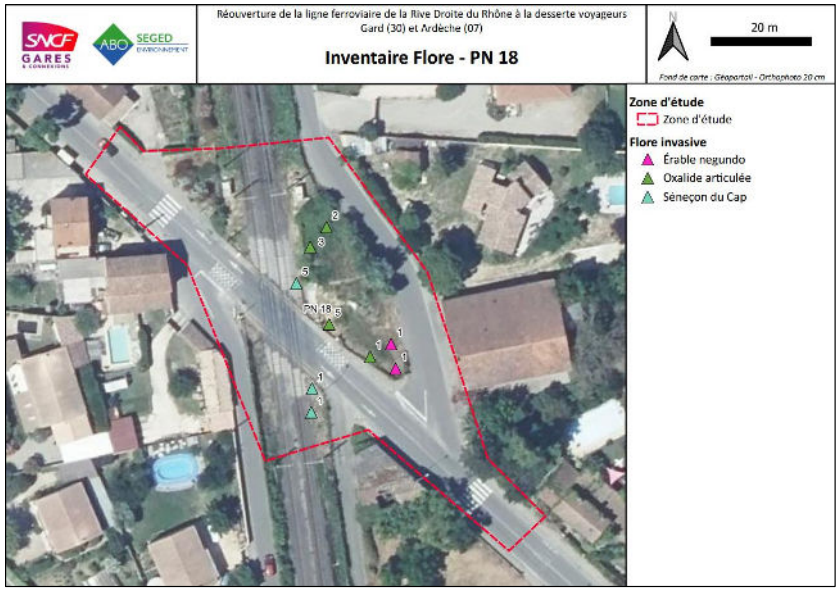


Figure 10 : Carte de la MR 18 au PN 18 (source : SEGED, 2025)

Nom scientifique	Nom vernaculaire	Catégorie en Occitanie	Catégorie en Auvergne-Rhône-Alpes
Pyracentha coccinea	Buisson ardent	Envahissante (modérée)	Envahissante émergente
Robinia pseudoacacia	Robinier faux-acacia	Envahissante (majeure)	Envahissante avérée
Senecio inaequidens	Séneçon du Cap	Envahissante (majeure)	Envahissante avérée
Yucca gloriosa	Yucca glorieux	Potentiellement envahissante (alerte)	-
Erigeron canadensis	Vergerette du Canada	Envahissante (modérée)	Envahissante avérée
Phytolacca americana	Raisin d'Amérique	Envahissante (modérée)	Envahissante potentielle
Arundo donax	Canne de Provence	Archéophyte (alerte)	Archéophyte
Pittosporum tobira	Arbre des Hottentots	Potentiellement envahissante (alerte)	-
Buddleja davidii	Buddleia de David	Envahissante (majeure)	Envahissante avérée
Acacia sp.	Mimosa indéterminé	-	-
Oxalis articulata	Oxalis articulé	Envahissante (modérée)	Envahissante émergent

(Source : Conservatoire Botanique National Pyrénées et Midi-Pyrénées – CEN Occitanie - INVMED / CBN Alpin)

Un plan de prévention et de lutte contre ces espèces sera mis en œuvre au droit des sites concernés. Ce plan s'articule autour de :

- La prévention : prise en compte du risque d'introduction d'espèces exotiques envahissantes

- Le contrôle : suivi spatial et temporel de l'apparition et du développement d'espèces exotiques envahissantes
- La gestion : mise en œuvre de techniques pour limiter voire éradiquer le développement d'espèces exotiques envahissantes. Une recherche des espèces permettra de recenser et localiser les individus avant le démarrage des travaux.

Ce plan sera exigé dans les NRE travaux.

La procédure à appliquer consiste en règle générale en un arrachage manuel des jeunes plants, par une coupe à la base et un arrachage du système racinaire.
Pour les plus gros sujets et massifs, il est préconisé une gestion mécanique. Dans ce cas, un décapage peut être utilisé, consistant à retirer une ou plusieurs couches de sol sans les mélanger et ce sur environ 50 cm de profondeur et 1 m autour des individus ou massifs d'individus. Un système de nettoyage des roues des engins et des godets devra alors être mis en place.

Les mesures générales sont les suivantes :

- Avant le démarrage du chantier, un repérage préalable des gisements d'espèces invasives sera effectué dans les emprises travaux (y compris les installations de chantier, éventuelles zones de stockage, etc.)
- À l'issue de ce repérage, les zones contaminées par des espèces invasives seront balisées et géolocalisées
- Une procédure de gestion de ces espèces sera proposée. Elle présentera les modalités de gestion, d'éventuel stockage provisoire et les filières de traitement envisagés. Les espèces pourront faire l'objet d'une récolte manuelle ou mécanique. Le contrôle chimique est à exclure
- Après validation de cette procédure, les fragments de végétaux (aériens et souterrains) seront arrachés et ramassés rigoureusement, la terre contenant des fragments de ces espèces sera décapée
- En cas de stockage provisoire sur le chantier, les stocks contaminés par des plantes invasives seront balisés et protégés pour éviter un risque de dissémination (bâchage en cas de risque d'envol de graines ou fragments). En ce qui concerne le transport de ces mêmes espèces, les bennes devront être étanches et bâchées
- Un système de nettoyage des roues des engins et des godets devra être mis en place avant toute intervention au droit des zones colonisées par les espèces invasives. Le nettoyage des engins devra être systématique lors des travaux de terrassement au droit des zones présentant des espèces invasives.

Plus généralement, l'apport de terres contaminées par des plantes exotiques ou invasives sera interdite.

Modalités de suivi

Un contrôle lors de l'arrachage des espèces envahissante permettra d'assurer le bon respect de la procédure.

Afin de s'assurer du bon traitement des EVEE et de leur élimination totale, une stratégie de surveillance des repousses avec une lutte répétée contre ces espèces si nécessaire, est proposée dans le cadre du suivi de la mesure.

Le but de ce suivi, qui sera réalisé en phase exploitation du projet, est de traiter les individus dès leur apparition afin d'éviter leur propagation :

- Avant qu'ils ne développement un système racinaire important afin de faciliter le traitement et limiter les impacts sur les espèces alentours et notamment les espèces végétales patrimoniales et protégées ;
- Avant qu'ils ne soient capables de fleurir afin d'éviter la production de graines.

Pour cela, le suivi de la mesure comprend des campagnes de surveillance, des opérations de traitement des repousses si nécessaires, selon un calendrier précis pour permettre l'intervention selon les périodes les plus propices.

Ces campagnes de suivi auront lieu **une fois par an, en période printanière, pendant 10 années (N+1, N+3, N+5, N+10),** afin de détecter le plus tôt possible les éventuelles repousses. En effet, plus le repérage intervient tôt, plus le traitement par la suite sera facile (développement racinaire réduit).

Il conviendra d'accorder une attention particulière aux pieds d'Oxalide articulée, recensés à proximité immédiate des stations d'Aristoloche clématite, faisant l'objet d'une mesure de transplantation, afin de maintenir les milieux favorables à cette espèce.

Les modalités de traitement des repousses sont les suivantes, par espèce recensée :

Espèce	Modalités de suivi		
	Gestion des repousses	Traitements des déchets	Période de traitement
Buisson ardent	Arrachage manuel ou mécanique	Les rémanents doivent être évacués et doivent être incinérés et non compostés.	Mai à Juillet
Robinier faux-acacia	- Arrachage manuel des petits individus, ou mécanique pour les plus gros - Cerclage des arbres adultes - Écorçage des arbres adultes - Arrachage/dessouchage mécanique des arbres adultes Il est important d'être le plus méticuleux possible dans le retrait des racines pour éviter les reprises. Le Robinier contient de la robine dans l'écorce et de la robinine dans les feuilles, les fleurs et les graines, qui sont des substances toxiques pour l'homme et les animaux (troubles intestinaux en cas d'ingestion).	Tous les déchets verts doivent être évacués de manière sécurisée vers un centre agréé, avec traitement par compostage/méthanisation préférentiellement.	Avril à juin pour l'arrachage et le cerclage. Automne pour l'écorçage
Séneçon du Cap	- Petites populations: arrachage des pieds - Grandes populations : arrachage des pieds et décapage du sol	Les déchets comportant des fleurs ou des graines, ils peuvent être valorisés en compostage industriel, en méthanisation mésophile ou thermophile.	Mai à novembre
Yucca glorieux	Arrachage des petits individus, ou mécanique pour les plus gros.	Les déchets verts issus des opérations de gestion peuvent être broyés et les résidus végétaux **mis en compost**.	Mai à Juillet
Vergerette du Canada	Arrachage des petits individus, ou mécanique pour les plus gros.	Les déchets verts peuvent être compostés normalement, s'ils ne contiennent ni fleurs, ni graines. Les déchets comportant des fleurs, graines ou racines, doivent être éliminés sur un site de compostage dans une usine de cofermentation avec phase d'hygiénisation ou par fermentation thermophile. L'élimination dans une usine d'incinération des déchets ménagers est toujours possible.	Mars à juin (avant la floraison)
Raisin d'Amérique	- Plants isolés : arrachage et déterrage manuel à l'aide d'une bêche, en veillant à extraire entièrement la racine - Surfaces fortement infestées: sectionner les plants	Evacuation sécurisée de tous les résidus vers un centre agréé (compostage/méthanisation à privilégier si possible).	Hors période de floraison et de fructification (entre janvier et juin)

Espèce	Modalités de suivi		
	Gestion des repousses	Traitements des déchets	Période de traitement
	manuellement ou mécaniquement.		
Canne de Provence	Arrachage manuel des petits individus. Plus les plus gros, arrachage mécanisé précédé par la coupe des parties aériennes.	Les rémanents doivent être évacués et doivent être incinérés et non compostés.	Toute l'année
Arbre des Hottentots	Arrachage manuel des individus et des tapis en veillant à ne laisser aucun fragment au sol pour éviter le bouturage.	Les déchets doivent être évacués vers des centres d'incinération ou de traitement par fermentation thermophile.	Juillet à janvier (hors période de floraison)
Buddleia de David	Arrachage manuel des jeunes plants avec les racines, dessouchage mécanique pour les plus gros sujets.	Les déchets comportant des fleurs ou des graines peuvent être valorisés en compostage industriel ou en méthanisation.	Mars à juillet (avant fructification)
Mimosa indéterminé	Arrachage manuel sur jeunes plants ou dessouchage mécanique sur les gros individus en s'assurant d'arracher toutes les racines.	Évacuation sécurisée de tous les résidus vers un centre agréé (compostage/méthanisation à privilégier si possible)	Janvier à avril (période de floraison)
Oxalide articulée	Arrachage manuel en soulevant le sol (grelinette) pour extraire les rhizomes et bulbilles.	Evacuation des résidus racinaires et bulbilles vers un centre agréé pour éviter toute reprise accidentelle.	Printemps / fin été (avant que les fleurs ne fanent pour éviter la dispersion des graines)

Coûts

Le **coût global de la mesure est estimé à environ 30 000 €** pour le traitement des EVEE, dans la mesure où une mutualisation est réalisable pour traiter plusieurs sites, mais que des repousses sont susceptibles d'apparaitre et devront être traitées.

L'objectif visé n'est pas l'éradication complète des EVEE traité, mais leur gestion et le contrôle pour assurer que les EVEE ne se répandent pas davantage (et prévention face au risque de dispersion).

Le suivi en phase exploitation est prévu sur 10 ans, à raison d'une fois par an aux années N+1, N+3, N+5 et N+10, soit 4 campagnes de suivi au droit des 9 sites.
Le **coût du suivi est ainsi estimé à 25 600 €** (6 jours par années estimés nécessaires, sur 4 années : 3 jours nécessaires pour réaliser 1 campagne de suivi et 15 jours de traitement éventuels ainsi qu'une journée de rédaction de compte-rendu).

5) Aménager des petits points d'eau (au moins temporaires) pour la faune en bord de zone de travaux et en fin de chantier, dans les zones de prairies humides.

Le CNPN, dans son avis relatif à la séquence de compensation, indique :
« *De plus, des aménagements des parties humides détectées en bord de chantier et devant être impactées ont été cités, il serait pertinent de prendre en compte la création et le reprofilage de points d'eau en faveur de la faune dans des situations propices en bord d'emprise des nouveaux aménagements* ».

Après analyse technique et écologique de la demande, cette mesure semble disproportionnée considérant les enjeux et impacts réels du projet et présente un intérêt environnemental limité.

En effet, la création de zones d'attractivité pour la faune (amphibiens, entomofaune, etc.) à proximité immédiate des zones de travaux exposerait les individus à un **risque accru de mortalité accidentelle ou de perturbation liée aux activités du chantier**.

De plus, la mise en place d'habitats temporaires poserait une difficulté réglementaire dans la mesure où si ces points d'eau créés s'avèrent effectivement fonctionnels et occupés par des espèces protégées, leur retrait en fin de chantier **constituerait une destruction d'habitats d'espèces éventuellement protégées**.

Enfin, seuls 2 secteurs du projet présentent des zones humides avérées, il s'agit du PN49 ayant fait l'objet d'une mesure d'évitement permettant de préserver ladite zone humide (et ne faisant pas l'objet du présent dossier de dérogation « espèces protégées » car concerné par la phase cible tranche 2 uniquement) et le PN3 au droit duquel la zone humide avérée est située **suffisamment loin de la zone de chantier pour que celle-ci soit évitée**, ce qui rend les aménagements compensatoires de ce type superflus.

6) Assurer le suivi de la transplantation de l'Aristoloche clématite et la gestion de la station pour s'assurer des meilleures chances pour son développement.

Le CNPN indique dans son avis : « *Par ailleurs, le dossier ne prévoit pas le suivi indispensable du développement de la station de remplacement de la station d'Aristoloche à la suite des interventions, permettant de s'assurer que les impacts ont effectivement été évalués comme modérés. Une vérification doit être effectuée au minimum jusqu'à l'année N+5 pour considérer que la transplantation a fonctionné* ».

Tel que cela est présenté au sein du dossier de dérogation « espèces protégées », le suivi proposé pour s'assurer que la transplantation a fonctionné, **s'étend sur 30 ans** à partir de l'année N+3 (la transplantation étant prévue dès N+2), soit **aux années N+3, N+5, N+10, N+15, N+22 et N+30**.

Pour rappel, les indicateurs quantifiables et objectifs visés définis sont les suivants :
- IQ1 : nombre de plants d'Aristoloche clématite
- IQ2 : surface de station d'Aristoloche clématite
- OV1 : obtenir un nombre de plants au moins égal au nombre initial avant transplantation
- OV2 : obtenir une station d'une surface au moins équivalente à la surface initiale avant transplantation.

La MOA concernée s'engage à respecter les modalités de suivi indiquées au sein du dossier de dérogation et maintient les modalités de suivi de la MA5 proposées dans ledit dossier.

7) Compléter le projet par une communication et un affichage sur la compensation ayant été mise en place, sur le site même qui est à proximité du passage des voyageurs.

La mise en place de panneaux informatifs est déjà prévue au droit de la gare de Roquemaure à proximité des stations d'Aristoloche clématite transplantées. Ce panneau de communication pourra être disposé directement au niveau du parking PEM pour garantir sa bonne visibilité vis-à-vis des voyageurs.

Il sera fait de même au droit de la gare de Pont-Saint-Esprit : un panneau de communication sera disposé sur le bâtiment voyageur en vue d'informer les voyageurs sur les mesures compensatoires mises en œuvre par la MOA concernée, à savoir les plantations d'alignements d'arbres et la mise en place de gîtes de substitution.

Un contrôle visuel des panneaux sera mis en place afin de s'assurer de leur maintien dans le temps.

Élément d'information complémentaire : Tableau de synthèse des mesures proposées.

Suite à l'avis du CNPN, il est proposé ci-dessous d'intégrer au présent mémoire en réponse, le tableau de synthèse des mesures permettant une nouvelle fois de témoigner des responsabilités de chaque mesure en termes de maîtrise foncière. Ce tableau, déjà présenté au chapitre 11 du dossier de demande de dérogation, est ici repris et complété avec les mesures supplémentaires (en vert dans le tableau) du présent mémoire. Les mesures de la phase anticipée ne sont pas présentées car déjà réalisées.

Code mesure	Code CEREMA	Localisation	Responsabilité MOA	Intitulé mesure	Phase de mesure	Coût des travaux	Coût du suivi	Coût total
Mesures d'évitement (phase cible – Tranche 1)								
ME 3	E3.1c	Toutes les emprises chantier	Tous les MOA	Autre : absence d'utilisation de produits phytosanitaires en phase chantier	Phase travaux	-	-	Inclus dans le budget des travaux
Mesures d'évitement (phase anticipée)								
ME 08	E1.1d	Gare de Pont-Saint-Esprit	CA Gard Rhodanien	Conservation de l'alignement d'arbres existants sur l'avenue de la gare	Phase travaux anticipée	-	-	Phase anticipée
Mesures de réduction (phase cible)								
MR 4	R2.1d	Tous les sites (gares, PEM et PN)	Tous les MOA	Dispositif préventif de lutte contre une pollution accidentelle	Phase travaux	-	-	Inclus dans le budget des travaux
MR 13	E1.1c	- Gare de Villeneuve-lès-Avignon - PN3	- SNCF G&C/Réseau - gestionnaires de voirie	Redéfinition des caractéristiques du projet	Phase conception	-	-	Inclus dans le budget des travaux
MR 14	E2.1a	- Gare du Teil - Gare et PEM de Roquemaure - Gare et PEM de Villeneuve-lès-Avignon - PN3	- SNCF G&C (gares et PEM) - SNCF Réseau et gestionnaires de voirie (PN3)	Balisage préventif et mise en défens des arbres à préserver et des zones sensibles identifiées	Phase travaux	3 000 €	-	3 000 €
MR 15	E2.1b	Toutes les emprises chantier	Tous les MOA	Limitation/positionnement adapté des emprises des travaux	Phase travaux	-	-	Inclus dans le budget des travaux
MR 16	R1.1a	Tous les sites (gares, PEM et PN)	Tous les MOA	Limitation/adaptation des emprises des travaux et/ou des zones d'accès et/ou des zones de circulation des engins de chantier	Phase travaux	-	-	Inclus dans le budget des travaux
MR 18	R2.1f	Tous les sites (gares, PEM et PN)	Tous les MOA	Dispositif de lutte contre les espèces exotiques envahissantes	Phase travaux	30 000 €	25 600 €	55 600 €
MR 19	R2.1h	Gare de Villeneuve-lès-Avignon	SNCF G&C et SNCF Réseau	Clôture et dispositif de franchissement provisoires adaptés aux espèces animales cibles (clôtures anti-amphibiens)	Phase travaux	10 000 €	-	10 000 €
MR 20	R2.1i	Gare de Villeneuve-lès-Avignon et Pont-Saint-Esprit	SNCF G&C et SNCF Réseau	Dispositif anti-retour au droit des arbres à abattre	Phase travaux	2 000 €	-	2 000 €
MR 22	R2.1k	Tous les sites et particulièrement Villeneuve-lès-Avignon	Tous les MOA	Dispositif de limitation des nuisances envers la faune	Phase travaux	Débroussaillage : inclus Abattage : inclus Effarouchement : inclus + 200 €	-	200 €
MR 23	R2.1o	Gare de Villeneuve-lès-Avignon	SNCF Réseau et G&C	Sauvetage avant destruction de spécimens	Phase travaux	2 250 €	-	2 250 €

Code mesure	Code CEREMA	Localisation	Responsabilité MOA	Intitulé mesure	Phase de mesure	Coût des travaux	Coût du suivi	Coût total
MR 24	R2.1r	Toutes les emprises chantier	Tous les MOA	Dispositif de repli du chantier	Phase travaux	-	-	-
MR 25	R2.2c	Toutes les emprises chantier	Tous les MOA	Dispositif de limitation des nuisances envers la faune en phase exploitation	Phase conception et Phase exploitation	10 000 €	48 000 € pour chaque zone concernée	Inestimable à ce stade (a minima 58 000 €)
MR 17	R3.1a R3.1b	Gares de Villeneuve-lès-Avignon, PN3, 18	SNCF Réseau et G&C Gestionnaires de voirie	Adaptation de la période des travaux sur l'année. Adaptation des horaires des travaux	Phase travaux	-	-	Inclus dans le budget des travaux
MR 21	R2.1j	Toutes les emprises chantier	Tous les MOA	Dispositif de limitation des nuisances envers les populations humaines	Phase travaux	-	-	Inclus dans le budget des travaux
Mesures de compensation								
MC 1	C1.1a	Gare de Pont-Saint-Esprit	CA du Gard rhodanien	Création ou renaturation d'habitats et d'habitats favorables aux espèces cibles et à leur guilde	Phase conception	Déjà réalisée, coût intégré aux travaux d'aménagements paysagers	16 000 €	16 000 €
Mesure de compensation supplémentaire	C1.1b	Gare de Pont-Saint-Esprit	CA du Gard rhodanien	Aménagement de gîtes de substitution (gîtes arboricoles)	Phase exploitation	4 760 €	17 500 €	22 260 €
Mesures d'accompagnement								
MA 5	A5b	Gare de Roquemaure	SNCF G&C	Action expérimentale de renforcement de population ou de transplantation d'individus / translocation manuelle ou mécanique	Phase conception	Supervision écologues: 2 400 € Tri des EVEE : 600 € Transplantation directe : 1 000 € Récolte graines : 2 000 € Replantation : 3 5 00 €	Suivi populations : 10 500 €	20 000 €
MA 6	A6.1a	Tous les sites	Tous les MOA	Organisation administrative du chantier	Phase travaux	450 € / visite à adapter (1 à 2 visites/semaine)	-	Inestimable à ce jour
MA 7	A7a	PEM de Pont-Saint-Esprit	Communauté d'Agglomération du Gard Rhodanien	Aménagements paysagers d'accompagnement du projet dans les emprises et hors emprises	Phase travaux	-	-	Intégré au coût des travaux des aménagements paysagers
MA 8	A9a	PN3, PN9, PN10, PN16, gare de Villeneuve-lès-Avignon	SNCF G&C et Gestionnaires de voirie	Suivi des zones de chantier en phase de mise en service	Phase exploitation	-	5 400 €	5 400 €
TOTAL des coûts des mesures d'évitement						-	-	-
TOTAL des coûts des mesures de réduction						57 450 €	A minima 73 600 €	A minima 131 050 €
TOTAL des coûts des mesures compensatoires						4 760 €	33 500 €	38 260 €
TOTAL des coûts des mesures d'accompagnement						A minima 9 500 €	15 900 €	A minima 25 400 €
Total des coûts des mesures ERC-A						A minima 71 710 € HT	A minima 123 000 € HT	A minima 194 710 € HT
Provision pour risque (≈7 %)								13 629,70 €
TOTAL DES COUTS DES MESURES ERC-A incluant la provision pour risque						A minima 208 339,70 € HT		

2.3 IGEDD

Réponse à l'avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la réouverture au trafic voyageurs de la voie ferrée de la rive droite du Rhône

Réouverture de la ligne Rive Droite du Rhône au trafic voyageur
Dossier de demande d'autorisation environnementale
10 février 2026

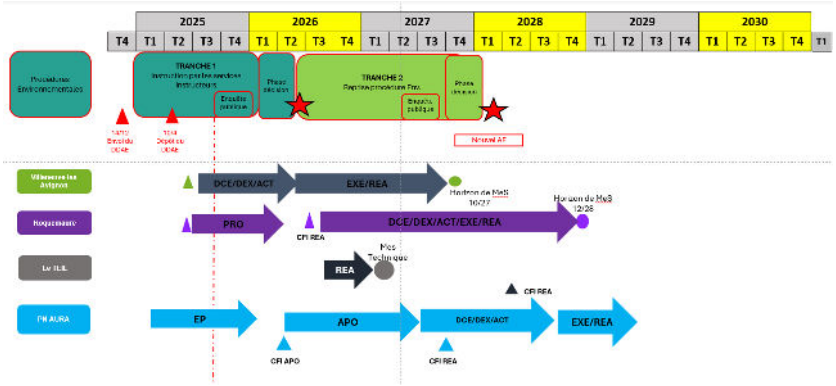
Table des matières

1 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE 2
2 REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE 17

2 REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

L'Ae recommande à chaque maître d'ouvrage de détailler précisément l'ensemble des phases transitoires des opérations qu'il porte afin que leur enchaînement et leur durée soient précisés dans le dossier.

Le planning détaillé par opération est présenté ci-après :



Concernant la phase ultérieure, nommée tranche 2, les opérations sont en cours d'étude et ne permettent pas de préciser le planning de réalisation envisagé.

L'Ae recommande de connecter les projets en gare avec les perspectives de développement des modes actifs dans les communes et de veiller à renforcer les accès en modes actifs et en transport en commun aux gares dès leur réouverture. L'insertion de la réouverture de ligne dans le projet de création du service express régional métropolitain d'Avignon pourrait également être présentée.

Les porteurs de projet ont vocation à n'intervenir que sur leur périmètre de compétence. Ainsi, il appartient aux communes, via notamment leur document d'urbanisme de garantir une planification urbaine cohérente autour de la gare en accompagnant la réouverture de la gare avec des liaisons favorables aux déplacements actifs et aux transports en commun.

Le Service Express Régional Métropolitain (SERM) de l'aire urbaine Avignon, labellisé en juillet 2024 par le ministère des Transports est en phase de préfiguration. A ce stade, le périmètre et les modalités d'intervention du SERM vis-à-vis de la Rive Droite du Rhône ne nous ont pas été communiqués.

L'Ae recommande de :

- **Compléter l'état initial par un positionnement des bâtiments notamment ceux accueillant des populations sensibles et des secteurs exposés par rapport aux valeurs de référence de l'OMS et par les facteurs généraux d'évolution du bruit ferroviaire dans les années à venir,**
- **Identifier les secteurs les plus exposés (au regard des valeurs de référence de l'OMS) pour définir un programme, priorisé le cas échéant, de mise en place de protections (de préférence à la source) pour ceux-ci.**

L'Ae recommande par ailleurs aux pouvoirs publics de veiller à ne pas autoriser de nouvelles constructions de logements et bâtiments sensibles à proximité de la voie ferrée dans les secteurs exposés.

L'annexe 3 de l'étude acoustique de l'étude d'impact (pièce C1 du dossier) localise les bâtiments sensibles à proximité de la ligne sur l'ensemble du linéaire concerné par le projet entre Le Teil et Nîmes.

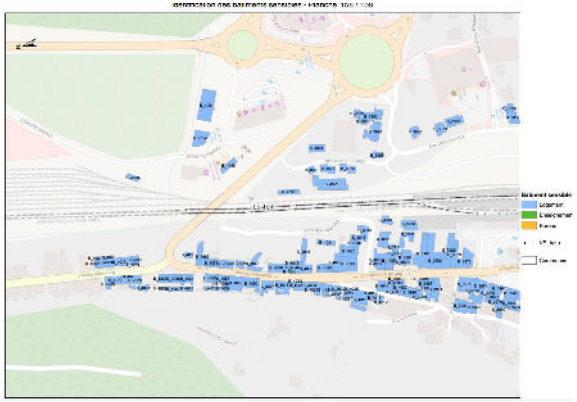


Figure 1 : Extrait de l'Annexe 3 de l'étude acoustique - Identification des bâtiments sensibles

Conformément à la réglementation en vigueur, la conduite de l'étude acoustique s'est placée dans la configuration d'une modification significative d'une infrastructure existante au regard des modifications apportées susceptibles d'entraîner une augmentation des niveaux sonores de plus de 2 dB(A) entre les situations à terme sans aménagement et à terme avec aménagement.

Par ailleurs, l'étude acoustique a également évalué la multi-exposition (malgré l'absence d'objectif réglementaire) permettant de montrer que les évolutions acoustiques considérant les circulations ferroviaires et routières sont inférieures à 2 db(A).

Les mesures d'Évitement, Réduction et Compensation proposées notamment en phase chantier sont en lien avec l'analyse des impacts acoustiques réglementaires du projet de réouverture de la ligne Rive Droite du Rhône.

SNCF Réseau respecte strictement la réglementation car le réseau ferré est un réseau linéaire de transport qui doit être traité de façon cohérente et homogène sur l'ensemble de territoire, dans un souci d'équité et d'égalité pour l'ensemble des riverains situés à proximité des voies ferrées. Il s'agit aussi d'une garantie sur l'usage des fonds publics, pour un bénéfice collectif.

En fonction des évolutions acoustiques liées au projet, Le préfet de département pourra redéfinir, par arrêté, la catégorie sonore de l'infrastructure. Les communes, à travers leurs documents d'urbanisme, veilleront à ne pas autoriser de nouvelles constructions de logements et bâtiments sensibles à proximité de la voie ferrée dans les secteurs exposés.

L'Ae recommande de :

- **Préciser les mesures d'optimisation des émissions de la phase travaux, en s'appuyant sur les éventuels retours d'expérience des travaux réalisés en phase anticipée et plus largement de travaux similaires lors de projets ferroviaires, définir un objectif maximal d'émissions revu et mettre en place un suivi de ces émissions pendant la réalisation des travaux pour s'assurer de l'atteinte de l'objectif,**
- **Présenter les hypothèses de calcul du bilan des émissions de GES de la phase d'exploitation et d'étudier puis mettre en œuvre des mesures pour l'améliorer en particulier en renforçant l'attractivité du nouveau service ferroviaire pour les voyageurs, et assurer un suivi de ce bilan.**

Émissions de GES en phase travaux

Dans le cadre du projet, les mesures mises en œuvre visant à réduire les besoins en matériaux (MR 2 : Optimisation des besoins en matériaux – Réutilisation des déblais dans les aménagements et MR 3 : Optimisation des besoins en matériaux – Gestion industrialisée des matériaux) concourent de manière indirecte à limiter les déplacements et réduire les émissions de gaz à effet de serre. En effet, la réutilisation ou la reconversion des matériaux sur site ou à proximité immédiate (réutilisation des bordures, poteaux de lignes aérienne de contact, déblais) permet de limiter les circulations de poids lourds (évacuation des déblais et import de matériaux de remblais).

Par ailleurs, l'optimisation de l'emploi des matériaux carbonés permettra de limiter les émissions de gaz à effet de serre. Les pistes d'optimisation recherchées et mises en œuvre dans la mesure du possible seront notamment :

- Développer l'achat de ciment et de liants hydrauliques bas carbone ;
- Augmenter la part de matériaux recyclés (acier et béton) ;
- Travailler avec du ciment CEM III haute performance plutôt qu'avec du CEM I ;
- Utilisation de cuivre recyclé/valorisé ;
- Favoriser la préfabrication pour réduire l'énergie consommée dans le chantier ;
- Favoriser dans la mesure du possible le transport de matériaux et des déchets par voie ferrée.

La faisabilité de ces mesures sera étudiée dans les phases ultérieures de conception. Par ailleurs, l'attribution des marchés de travaux prendra en compte le critère de performance environnementale associée à ces actions. En effet, SNCF intègre un critère de Responsabilité Sociétale des Entreprises pondéré à 20% de la notation finale dans le cadre de ses processus achats pour les marchés de travaux.

En complément et dans un objectif d'optimiser les émissions de GES en phase travaux, les maîtres d'ouvrage vont également explorer d'autres pistes telles que :

- L'électrification d'équipements et l'alimentation optimisée en électricité, quand elle est techniquement possible, réduisent les émissions directes par substitution au diesel et par lissage des puissances appelées.
- L'usage de procédés industrialisés et préfabrication in situ permettant de réduire les consommations d'énergie, les durées de chantier et les déplacements logistiques.

Afin d'évaluer les gains permis par cette réflexion, un dispositif de suivi opérationnel pourra être mis en œuvre avec notamment :

- Indicateurs d'activité et d'énergie : heures-engins par type, litres de carburant et kWh par installation, taux d'électrification temporaire, production électrique décarbonée éventuelle, consommations bases-vie.
- Indicateurs logistiques et matériaux : tonnages entrants/sortants, taux de réemploi/recyclage, distances et modes de transport, optimisation des tournées.

- Indicateurs de performance carbone : t CO2e mensuelles par lot et cumul vs "budget carbone", facteurs d'émission actualisés, analyse des écarts et plan d'actions.

Émissions de GES en phase exploitation

Les hypothèses de calcul du bilan des émissions de GES de la phase d'exploitation sont présentées ci-après :

Structure du parc roulant

D'après les hypothèses issues des fiches-outils de la DGITM, les facteurs d'émission et la valeur du carbone sont obtenues sur la base de l'évolution de la composition du parc automobile par interpolation linéaire entre chaque période avant 2070 (2022, 2030, 2050 et 2070). **En pratique, les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports sont considérées nulles à partir de 2050.** Le fait qu'il y ait encore des véhicules thermiques en 2050 (5%), mais pas d'émissions de gaz à effet de serre s'explique par la prise en compte des biocarburants.

Sont présentés ci-après la structure du parc roulant considérée aux différents horizons :

Parts du parc roulant VP	2022	2030	2050	2070
Thermique	98,3 %	76 %	5 %	0 %
Diesel	55,3 %	41 %	2 %	0 %
Essence	43 %	35 %	3 %	0 %
VE	1 %	16 %	94 %	100 %
VHR	0,7 %	8 %	1 %	0 %
Diesel	0 %	4 %	0,5 %	0 %
Essence	0,7 %	4 %	0,5 %	0 %

Les hypothèses de répartition du parc de véhicules supposent un basculement rapide vers les motorisations électriques pour respecter les objectifs du Plan Climat annoncé par le Ministre en juillet 2017, qui prévoient la fin des ventes des véhicules particuliers émettant des émissions de gaz à effet de serre en 2040. Pour accélérer cette transition, le scénario introduit des véhicules hybrides rechargeables mais ceux-ci cèdent rapidement la place aux véhicules électriques au fur et à mesure de l'amélioration de ces derniers. Les véhicules hybrides rechargeables fonctionnent en mode électrique pour 70 % de la distance et en mode thermique pour 30 %.

Facteurs d'émissions

La valorisation de l'effet de serre s'appuie sur les facteurs d'émission et le coût de la tonne de CO2éq fournis par les fiches-outils pour l'évaluation des projets de transport de la DGITM (fiche-outils de 2023 concernant le scénario de référence, fiche-outils de 2019 pour l'évolution de la valeur carbone, cf. slide suivante) qui précisent qu'elles reposent sur la fin des ventes des véhicules particuliers émettant des gaz à effet de serre en 2040.

Pour la voiture, les facteurs d'émission moyens sont appliqués, tandis que pour le train, sont utilisés le facteur d'émission de l'électricité, à savoir 0,049 kg de CO2éq par kWh, et une hypothèse de consommation moyenne de 13,5 kWh par kilomètre issu du guide « *Information GES des prestations de transport. Application de l'article L.1431-3 du code des transports. Guide méthodologique, septembre 2018* ».

Tableau 23 - Facteurs d'émission de $CO_{2éq}$ en g/km

Facteur d'émission en g de CO_2éq/km	2019	2030	2050	2070
Voitures	191	114	0	0
Trains électriques	662	662	0	0

Source : Fiches-outils du référentiel d'évaluation des projets de transport, DGITM, juin 2023 et Information GES des prestations de transport. Application de l'article L.1431-3 du code des transports. Guide méthodologique, septembre 2018

Tableau 24 - Evolution de la valeur du carbone

En € 2022 / t $CO_{2éq}$	2018	2030	2040	2060	2140
Valeur du carbone	58,96	273,66	546,20	1 026	1 026

Source : Fiches-outils du référentiel d'évaluation des projets de transport, DGITM, mai 2019

Tableau 10: Facteurs d'émission des carburants (effets amonts inclus)

Facteur d'émission en GES	2019	2030	2050	2070
Essence (kg/L)	2,80	2,67	0	0
Diesel (kg/L)	3,16	3,00	0	0
Électricité (kg/kWh)	0,049	0,049	0	0
GNV (kg/kg)	2,69	2,45	0	0
Moyenne VP (g/km)	**191**	**114**	**0**	**0**

Pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre du projet, les facteurs d'émission pris en compte sont les facteurs d'émissions « du puits à la roue », intégrant les effets amont (raffinage et transport du carburant). L'évolution des facteurs d'émission tient compte des taux d'incorporation en biocarburant dans la SNBC, de la répartition du parc roulant et des consommations unitaires. **Il n'y a plus d'émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports terrestres à partir de 2050.**

Report modal

Le report modal des automobilistes vers le train permet de réduire la consommation de carburant pour les voitures, ce qui a pour effet la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, les nouvelles circulations de trains impliquent une hausse de la consommation d'électricité, ce qui a pour effet une augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

Amélioration de l'attractivité

L'attractivité du nouveau service ferroviaire est conditionnée par l'action des Autorités Organisatrice des Mobilités que sont les régions Occitanie et AURA. A titre d'exemple durant la phase anticipée, la Région Occitanie a mis en place des tarifs spéciaux forfaitaires qui seront reconduit à priori après la phase intermédiaire (tranche 1).

De façon générale, les objectifs du projet sont de proposer une offre de service de transport en commun fiable, rapide et confortable répondant aux besoins de la population. Le projet a un sens environnemental, social, touristique et permet d'accompagner le développement économique.

L'Ae recommande de détailler :

- **Le dimensionnement des bassins de rétention des eaux pluviales créés en gare de Bagnols-sur-Cèze et de Villeneuve-lès-Avignon en prenant en compte les incidences du changement climatique ;**
- **La mesure relative à la gestion des engins et des matériaux en cas d'alerte Orange Vigicrue en indiquant les lieux de stockage de repli.**

Le dimensionnement des bassins de gestion des eaux pluviales créés en gare de Bagnols-sur-Cèze et de Villeneuve-lès-Avignon a été réalisé selon la méthode rationnelle, conformément au guide technique pour l'élaboration des dossiers loi sur l'eau dans le Gard.

Cette méthode permet d'estimer les débits de pointe dans la conception des systèmes de gestion des eaux pluviales, en tenant compte des caractéristiques du bassin versant.

Ainsi le dimensionnement des ouvrages respecte les recommandations et doctrines des services de la Police de l'Eau. Par ailleurs, le dimensionnement des ouvrages est compatible avec les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE, SAGE, etc). A ce titre, les documents supérieurs et doctrines prennent en compte les évolutions des épisodes extrêmes liés au changement climatique.

Les hypothèses prises en compte pour le dimensionnement des bassins sont les suivantes :

- Niveau de service 1 à 3 : gestion d'une pluie trentennale avec régulation des débits par restitution au réseau séparatif ;
- Niveau de service 4 : non aggravation des conditions des écoulements en aval ;
- Volume de rétention de 50 L/m² imperméabilisé ;
- Débit de fuite de 7 L/s/ha.

Au-delà de la pluie de dimensionnement, les ouvrages surverseront et entraineront une diffusion des eaux excédentaires sur le site suivant la topographie du secteur. Aucun rejet au réseau de la surverse ne sera mis en place, afin de favoriser la diffusion et le ralentissement des eaux.

Par ailleurs, la conception des aménagements vise également à limiter les ruissellements des eaux pluviales en aval, notamment par l'infiltration dès que possible des eaux pluviales au sein des emprises projet permettant de lutter contre les îlots de chaleur, recharger les masses d'eau souterraines), végétaliser sur les emprises PEM (choix d'espèces adaptées) ainsi que réduire la part de la voiture individuelle à l'échelle locale (réduction des gaz à effets de serre).

Les zones de repli dédiées au stockage sécurisé et au stationnement des engins seront précisées par les entreprises de travaux au cours de la phase de préparation des marchés. Cette définition sera soumise à validation de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre, afin d'assurer la cohérence avec l'organisation générale du chantier et les contraintes locales. Les zones de repli et leurs modalités d'accès seront indiquées dans le Plan de Respect de l'Environnement de chaque marché. Ce document précisera également les responsabilités, les délais de mise en sécurité et les modalités de coordination avec les autorités compétentes.

L'Ae recommande que les photomontages en vue lointaine soient complétés par une localisation indiquant l'emplacement des futurs aménagements(flèche).

Comme demandé par l'Autorité environnementale, les photomontages présentés dans le dossier sont complétés par la localisation des futurs aménagements, présentés sur les pages suivantes.

Avant
Bâtiment voyageur

Après
Bâtiment voyageur
Future passerelle

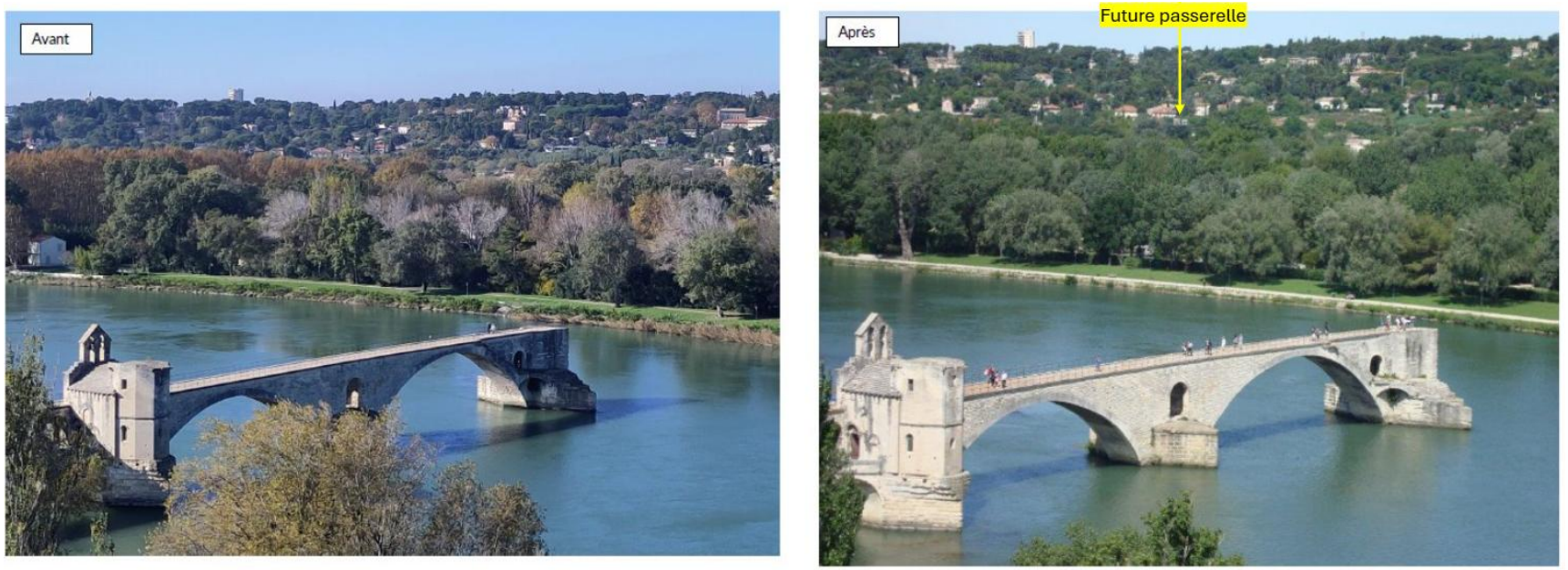


Figure 70 : Photomontage depuis le rocher des Doms

L'Ae recommande de compléter l'analyse des effets cumulés avec des données quantitatives pour faciliter la compréhension du public.

L'analyse des effets cumulés présentés dans la pièce C4 s'appuie sur les avis de l'autorité environnementale rendu sur les projets. Cette analyse est rappelée ci-après et l'analyse des effets cumulés a été enrichie par des données quantifiées du projet de réouverture de la ligne Rive Droite du Rhône.

Faute d'informations disponibles pour certains projets tiers, la quantification demeure partielle. Les cumuls identifiés — en particulier sur la circulation et, par effet induit, la santé et le cadre de vie — restent d'ampleur modérée au regard des niveaux de trafic attendus.

Par ailleurs, les impacts du projet étant relativement faibles, aucune incidence cumulative significative n'est envisagée avec d'autres opérations, notamment en matière de consommation d'espace, de gestion des ruissellements, d'usage des ressources ou de traitement des déblais.

	Projet RDR	Liaison Est-Ouest (LEO) au sud d'Avignon	Déviation de Laudun-l'Ardoise sur la RN580	Construction d'un ensemble immobilier "Jardin de Maransan" à Bagnols-sur-Cèze	Construction d'un parc photovoltaïque au sol sur la commune de Saint-Nazaire	Extension du site de Vilmorin sur la Costière le territoire de la commune de Lédenon	Projet d'augmentation des capacités de stockage de produits chlorés de la société HYDRAPRO sur la commune de Lédenon	Effets cumulés
Climat	Phase chantier : Pas d'incidence directe, perturbations dues aux émissions de gaz à effet de serre. (29 555 teqCO2) Phase exploitation : Augmentation des émissions de gaz à effet de serre (2 707 teqCO2)	Phase chantier : Pas d'incidence directe, perturbations dues aux émissions de gaz à effet de serre. Phase exploitation : Report du trafic de la rocade sud Charles de Gaulle au Sud d'Avignon : pas d'incidence notable.	Phase chantier : Pas d'incidence directe, perturbations dues aux émissions de gaz à effet de serre. Phase exploitation : Pas d'incidence notable	Phase chantier : Pas d'incidence directe, perturbations dues aux émissions de gaz à effet de serre. Phase exploitation : Réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce au développement de voies modes doux, ayant une incidence indirecte positive sur le climat	Phase chantier : Pas d'incidence directe, perturbations dues aux émissions de gaz à effet de serre. Phase exploitation : Pas d'incidence notable	Phase chantier : Pas d'incidence directe, perturbations dues aux émissions de gaz à effet de serre. Mesures de réduction (vitesse, engins aux normes et entretenus, réglage des moteurs). Phase exploitation : Rejets de gaz d'échappement des engins (tracteurs, etc.) Mise en place de panneaux PV sur le nouveau hangar permettant la réduction des émissions de GES à raison de 38 tCO2/an.	Phase chantier : Pas d'incidence directe, perturbations dues aux émissions de gaz à effet de serre. Phase exploitation : Pas d'incidence notable	Effets cumulés globalement neutres sur les changements climatiques
Eaux superficielles	Phase chantier : Risque de pollution lié à la phase chantier (rejet de MES, béton, déversement accidentel hydrocarbures) avec mesures correctrices en cas de pollution. Phase exploitation : Incidences faibles sur la réduction du ruissellement et de la pollution indirecte des eaux.	Phase chantier : Travaux en lit mineur de cours d'eau. Risque de pollution lié à la phase chantier (rejet de MES, béton, déversement accidentel hydrocarbures) avec mesures correctrices en cas de pollution. Phase exploitation : Franchissement en biais, présence de six piles dans le lit mineur, construction obstruant les quatre cinquièmes du lit : augmentation du risque inondation (confluence du Rhône et de la Durance).	Phase chantier : Gestion des eaux pluviales en phase travaux : lit de ballast, tranchées drainantes, ouvrages provisoires (fossés de collecte, bassins de traitement). Phase exploitation : Création de 4 bassins de gestion des eaux pluviales.	Phase chantier : Risque de pollution lié à la phase chantier (rejet de MES, béton, déversement accidentel hydrocarbures) avec mesures correctrices en cas de pollution. Phase exploitation : Création d'ouvrages de rétention / infiltration des eaux pluviales.	Phase chantier : Risque de pollution lié à la phase chantier (rejet de MES, béton, déversement accidentel hydrocarbures) avec mesures correctrices en cas de pollution. Phase exploitation : Incidences non connues.	Phase chantier : Risque de pollution lié à la phase chantier (rejet de MES, béton, déversement accidentel hydrocarbures) avec mesures correctrices en cas de pollution. Phase exploitation : Masses d'eau superficielles présentes à proximité du site : « Le Vistre de sa source à la Cubelle » et « Ruisseau Le Buffalon ». Suppression des rejets des eaux de drainage des serres au Valat Neuf. Respect d'une distance de 5m de large le long des cours d'eau.	Phase chantier : Les constructions prévues évitent les secteurs d'aléas forts du PPRi. Risque de pollution lié à la phase chantier (rejet de MES, béton, déversement accidentel hydrocarbures) avec mesures correctrices en cas de pollution. Phase exploitation : Risques potentiels de pollution des eaux de surface liés à l'activité du site, notamment par les effluents de la micro-station d'épuration projetée, lorsque le cours d'eau se mettra en charge. Collecte des eaux pluviales de ruissellement. Traitement des eaux de voiries avant rejet. Bassin de confinement en cas d'incident environnemental.	Pas d'effet cumulé prévisible sur les eaux superficielles Amélioration globale de la situation avec le recours à l'infiltration / collecte / traitement des eaux ruisselées dans les emprises du projet

	Projet RDR	Liaison Est-Ouest (LEO) au sud d'Avignon	Déviation de Laudun-l'Ardoise sur la RN580	Construction d'un ensemble immobilier "Jardin de Maransan" à Bagnols-sur-Cèze	Construction d'un parc photovoltaïque au sol sur la commune de Saint-Nazaire	Extension du site Vilmorin de la Costière sur le territoire de la commune de Lédenon	Projet d'augmentation des capacités de stockage de produits chlorés de la société HYDRAPRO sur la commune de Lédenon	Effets cumulés
Eaux souterraines	Phase chantier : Risque de pollution lié à la phase chantier (rejet de MES, béton, déversement accidentel hydrocarbures) avec mesures correctrices en cas de pollution. Phase exploitation : Pas d'incidences prévisibles	Phase chantier : Risque de pollution lié à la phase chantier (rejet de MES, béton, déversement accidentel hydrocarbures) avec mesures correctrices en cas de pollution. Rabattement de nappes. Phase exploitation : Incidence non connue	Phase chantier : Risque de pollution lié à la phase chantier (rejet de MES, béton, déversement accidentel hydrocarbures) avec mesures correctrices en cas de pollution. Rabattement de nappes. Phase exploitation : Bassins de rétention des eaux pluviales sur dalle béton pour éviter toute pollution de la nappe.	Phase chantier : Risque de pollution lié à la phase chantier (rejet de MES, béton, déversement accidentel hydrocarbures) avec mesures correctrices en cas de pollution. Phase exploitation : Incidences non prévisibles.	Phase chantier : Risque de pollution lié à la phase chantier (rejet de MES, béton, déversement accidentel hydrocarbures) avec mesures correctrices en cas de pollution. Phase exploitation : Incidences non prévisibles.	Phase chantier : Présence, à moins de 1,5 km du site, de captages d'alimentation en eau potable (AEP), et, sur le site, des périmètres de protection rapprochée (PPR) et aires d'alimentation (AAC) de ces captages, classés prioritaires au titre de la dégradation des eaux par des pollutions diffuses car présentant une qualité d'eau dégradée au regard des nitrates et des pesticides. Risque de pollution lié à la phase chantier Phase exploitation : Projet susceptible d'entraîner un risque de dégradation de la qualité des eaux souterraines par infiltration : Du fait des nouvelles activités envisagées, il est attendu une augmentation de la pression sur la ressource en eau dans un secteur à enjeu pour l'alimentation en eau potable. Mesures de récupération des eaux de bassin, drainage des eaux pluviales et de traitements adaptés.	Phase chantier : Site au sein du périmètre de protection rapprochée d'un captage d'alimentation en eau potable (AEP) (à 200m). Projet au sein de périmètres de protection éloignés de trois captages, qui sollicitent la nappe de la Vistrenque. Phase exploitation : Risques de pollution des eaux souterraines liés à l'activité du site. Les eaux de lavage des équipements de production des produits solides (et liquides en cas d'impossibilité de réemploi) sont et seront traitées comme déchets (stockage en container avant élimination) et évacuées vers les centres de traitement agréés.	Pas d'effet cumulé prévisible

	Projet RDR	Liaison Est-Ouest (LEO) au sud d'Avignon	Déviation de Laudun-l'Ardoise sur la RN580	Construction d'un ensemble immobilier "Jardin de Maransan" à Bagnols-sur-Cèze	Construction d'un parc photovoltaïque au sol sur la commune de Saint-Nazaire	Extension du site Vilmorin sur le territoire de la commune de Lédenon	Projet d'augmentation des capacités de stockage de produits chlorés de la société HYDRAPRO sur la commune de Lédenon	Effets cumulés
Sols et géologie	Phase chantier : Modification locale de la géologie et phénomènes de tassements. Risque de pollution lié à la phase chantier (rejet de MES, béton, déversement accidentel hydrocarbures) avec mesures correctrices en cas de pollution. Gestion des terres polluées dans le cadre du projet. Phase exploitation : Pas d'incidence notable.	Phase chantier : Modification locale de la géologie. Risque de pollution lié à la phase chantier (rejet de MES, béton, déversement accidentel hydrocarbures) avec mesures correctrices en cas de pollution. Gestion des terres polluées dans le cadre du projet. Phase exploitation : Pas d'incidence notable.	Phase chantier : Modification locale de la géologie. Risque de pollution lié à la phase chantier (rejet de MES, béton, déversement accidentel hydrocarbures) avec mesures correctrices en cas de pollution. Gestion des terres polluées dans le cadre du projet. Phase exploitation : Pas d'incidence notable.	Phase chantier : Modification locale de la géologie. Risque de pollution lié à la phase chantier (rejet de MES, béton, déversement accidentel hydrocarbures) avec mesures correctrices en cas de pollution. Gestion des terres polluées dans le cadre du projet. Phase exploitation : Pas d'incidence notable.	Phase chantier : Modification locale de la géologie. Risque de pollution lié à la phase chantier (rejet de MES, béton, déversement accidentel hydrocarbures) avec mesures correctrices en cas de pollution. Gestion des terres polluées dans le cadre du projet. Phase exploitation : Pas d'incidence notable.	Phase chantier : Modification locale de la géologie. Risque de pollution lié à la phase chantier (rejet de MES, béton, déversement accidentel hydrocarbures) avec mesures correctrices en cas de pollution. Gestion des terres polluées dans le cadre du projet. Phase exploitation : Pollution aux nitrates, produits phytosanitaires.	Phase chantier : Risque de pollution lié à la phase chantier (rejet de MES, béton, déversement accidentel hydrocarbures) avec mesures correctrices en cas de pollution. Gestion des terres polluées dans le cadre du projet. Phase exploitation : Risque de pollution des sols liés aux activités du site.	Pas de modification significative du sol et du sous-sol
Topographie	Pas d'incidence notable.	Phase chantier : Arasement au terrain naturel de la piste située au droit du seuil 68. Phase exploitation : Pas d'incidence notable.	Phase chantier : La hauteur des remblais pourra atteindre 6,8 m. Phase exploitation : Pas d'incidence notable.	Pas d'incidence notable.	Pas d'incidence notable.	Pas d'incidence notable.	Pas d'incidence notable.	Pas d' effet cumulé prévisible
Utilisation des ressources naturelles	Phase chantier : Consommation de ressources naturelles (matériaux de construction notamment) – **Environ 28 000 m3 de remblais (avec objectif de réutilisation des déblais)** Phase exploitation : Pas d'incidence notable.	Phase chantier : Le projet sera en très fort déficit de matériaux avec **un apport extérieur de 650 000 m³**. Phase exploitation : Consommation énergétique liée à l'éclairage.	Phase chantier : **Volume de 36 000 m³ de remblais (mais réutilisation de 75% des déblais).** Phase exploitation : Incidences non prévisibles.	Phase chantier : Consommation de ressources naturelles (matériaux de construction notamment). Phase exploitation : Consommation de la ressource en eau pour l'entretien des espaces verts.	Phase chantier : Consommation de ressources naturelles (matériaux de construction notamment). Phase exploitation : Consommation de la ressource en eau pour l'entretien des espaces verts.	Phase chantier : Consommation de ressources naturelles (matériaux de construction notamment). Phase exploitation : Les besoins en eau de l'entreprise sont supérieurs à **90 000 m³ par an** en 2019 (90% pour les cultures, 10% pour les process et les besoins domestiques). **Besoins à court/moyen terme à 2 500 à 3 000 m³** supplémentaires par an en fonction des conditions climatiques. Prélèvement total futur dans la nappe estimé **entre 50 et 55 000 m³/an**	Phase chantier : Consommation de ressources naturelles (matériaux de construction notamment). Phase exploitation : La création de l'unité de dilution des produits liquides nécessitera l'utilisation **d'environ 2 000 m³** d'eau potable par an. Consommation totale en eau du site après projet estimée à environ **3 000 m³/an.**	Pas d' effet cumulé prévisible

	Projet RDR	Liaison Est-Ouest (LEO) au sud d'Avignon	Déviation de Laudun-l'Ardoise sur la RN580	Construction d'un ensemble immobilier "Jardin de Maransan" à Bagnols-sur-Cèze	Construction d'un parc photovoltaïque au sol sur la commune de Saint-Nazaire	Extension du site Vilmorin sur le territoire de la commune de Lédenon	Projet d'augmentation des capacités de stockage de produits chlorés de la société HYDRAPRO sur la commune de Lédenon	Effets cumulés
Déchets	Phase chantier : Production de matériaux en déblais (25 000 m3 dont une partie sera réutilisée) Phase exploitation : Pas d'incidence notable.	Phase chantier : Extraction de 30 000 m³ de matériaux au niveau de la terrasse se situant en rive gauche entre le pont de la RN 570 et le viaduc de PLM Phase exploitation : Pas d'incidence notable.	Phase chantier : Volumes de déblais de 69 000 m³. Le taux de réemploi des déblais est estimé à 75 %. Les impropres et une partie des excédents seront réutilisés en merlons et aménagements paysagers (après purge des racines). L'excédent restant de terre végétale fera l'objet d'une évacuation en décharge agréée. Phase exploitation : Pas d'incidence notable.	Phase chantier : Projet excédentaire en travaux. Phase exploitation : Pas d'incidence notable.	Phase chantier : Incidences non prévisibles. Phase exploitation : Incidences non prévisibles.	Phase chantier : Projet excédentaire en travaux. Phase exploitation : Rejets d'eaux polluées par des engrais azotés et phytosanitaires.	Phase chantier : Projet excédentaire en travaux. Phase exploitation : Les eaux de lavage des équipements de production des produits solides (et liquides en cas d'impossibilité de réemploi) sont et seront traitées comme déchets (stockage en container avant élimination) et évacuées vers les centres de traitement agréés.	Pas d'effet cumulé prévisible
Zones d'intérêt écologiques	Phase chantier : Incidence faible avec mesure de réduction pour réduire les risques de pollution pouvant affecter la qualité des milieux naturels Phase exploitation : Pas d'incidence prévisible.	Phase chantier : Travaux au sein de la ZSC « La Durance » et de la ZPS « La Durance », à proximité de 5 ZSC et une ZPS. **Destruction de 6,4 km de linéaire de haies.** Phase exploitation : Incidence négative sur les continuités écologiques.	Phase chantier : Emprise travaux limitée au maximum et mise en défens des zones à enjeu écologique. Phase exploitation : Incidence non notable.	Incidences non connues.	Phase chantier : Cours d'eau La Cèze situé à environ 1,3 km au Sud de la zone d'implantation potentielle et correspondant à une zone Natura 2000 « La Cèze et ses gorges », une ZNIEFF de type 1 « rivière la Cèze entre Bagnols-sur-Cèze et Chusclan » et une ZNIEFF de type 2 « Vallée aval de la Cèze ». ZNIEFF de type 2 « Massif du Bagnolais » située à 500 m environ à l'Ouest de la zone d'implantation potentielle. Phase exploitation : Incidences non notables.	ZNIEFF de type I "Plaine de Manduel et Meynes", site Natura 2000 ZPS "Costières nîmoises Phase chantier : Aucun aménagement ne sera effectué dans la partie sud-est du site, seules des cultures plein champ, compatibles avec la proximité de l'outarde canepetière, pourront y être installées. Phase exploitation : Incidences non notables.	Incidences non notables.	Pas d' effet cumulé prévisible
Habitats naturels et flore	Phase chantier : Incidence faible avec mesure de réduction pour réduire les risques de pollution pouvant affecter la qualité des milieux naturels Phase et exploitation : Pas d'incidence notable. (destruction de 70 pieds d'Aristoloche clématite et destruction de 125 m² d'habitats de moindre importance)	Phase chantier : Pour la tranche 2, destruction de 37 ha de zones agricoles, 16 ha de boisements (ripisylve notamment) et 3 ha de zones rudérales. Mesures compensatoires via la recherche de zones de compensation. Phase exploitation : Passage en ZSC et ZPS : incidence négative sur la biodiversité locale, au niveau de la Durance et des espaces agricoles.	Phase chantier : Destruction de 9 ha d'habitats naturels (en plus de 2,37 ha de vignes) dont 3,5 ha de friches et 2,17 ha de forêt de chêne vert (habitat naturel d'intérêt communautaire). Végétalisation des talus et accotements, plantation de haies. Phase exploitation : Pas d'incidence notable.	Incidences non connues.	Phase chantier : Destruction d'un boisement qui accueille de la faune patrimoniale pour partie protégée en zone Est (papillons protégés, amphibiens, Lézard des murailles, potentiels gîtes et habitat de chasse à chiroptères). Des mesures de réduction sont prévues (calendrier adapté et emprises réduites). Phase exploitation : Incidences non notables.	Incidences non notables.	Incidences non notables.	Pas d'effet cumulé notable

	Projet RDR	Liaison Est-Ouest (LEO) au sud d'Avignon	Déviation de Laudun-l'Ardoise sur la RN580	Construction d'un ensemble immobilier "Jardin de Maransan" à Bagnols-sur-Cèze	Construction d'un parc photovoltaïque au sol sur la commune de Saint-Nazaire	Extension du site Vilmorin sur la Costière de territoire de la commune de Lédenon	Projet d'augmentation des capacités de stockage de produits chlorés de la société HYDRAPRO sur la commune de Lédenon	Effets cumulés
Zones humides	Pas d'incidences prévisibles sur les zones humides	Non étudié suffisamment dans l'étude d'impact du projet : incidence non estimée.	Pas d'incidence prévisible.	Incidences non connues.	Incidences non connues.	Incidences non connues.	Incidences non connues.	Pas d'effet cumulé prévisible
Faune	Lézard des Murailles et tarente de Mauritanie Phase chantier : Risque de dérangement en phase chantier et destruction d'habitat d'espèces avec mesures pour réduire les incidences sur la faune. Coupe d'arbres (3) à enjeu chitoptère Phase exploitation : Pas d'incidence prévisible.	Phase chantier : Travaux en lit mineur de cours d'eau, au droit de zones de frayères de l'Alose feinte et enjeu pour l'Apron du Rhône. Incidence sur l'avifaune avec les travaux au niveau de la ripisylve, sur les zones agricoles, les boisements et notamment avec le déplacement des pylônes de la ligne 63 000 V interceptée. Destruction d'arbres-gîtes (pour les chiroptères et notamment le Murin à oreilles échancrées). Phase exploitation : Passage en immédiat aval du seuil 68 qui concentre les zones de frayères, notamment de l'Alose feinte. Création d'une passe à poisson sur le seuil 68 pour limiter l'incidence. Incidence potentielle sur l'Agrion de Mercure.	Phase chantier : Lutte contre les espèces exotiques envahissantes. Mise en œuvre d'un calendrier des travaux adapté à la phénologie des espèces impactées. Mise en place d'un plan de gestion conservatoire des espèces de reptiles, odonates et de la Magicienne dentelée, pour lesquelles les incidences du projet ne peuvent pas être évitées. Acquisition foncière pour la mise en place de mesures compensatoires. Temps de vidange des bassins de rétention inférieur à celui du stade larvaire des moustiques. Phase exploitation : Pas d'incidence notable.	Incidences non connues.	Phase chantier : Effets notables sur la Magicienne dentelée, la Diane et le Lézard des murailles sans pour autant que des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation ne soient proposées. Projet inclus dans le périmètre du plan national d'actions en faveur du Lézard ocellé. Phase exploitation : Incidences non notables.	Phase chantier : Présence de l'Outarde canepetière à proximité immédiate du site. Respect de la période de sensibilité de l'Outarde canepetière dans le phasage des travaux. PNA Lézard ocellé Phase exploitation : Évitement d'installations et d'activités susceptibles de perturber l'espèce sur la zone concernée. Installation d'ménagements en faveur de la biodiversité (gîtes à chiroptères, écureuils, hérisson, reptiles, et nichoirs).	Incidences non notables.	Pas d'effet cumulé prévisible
Milieu humain / Economie	Phase chantier : Apport temporaire de clientèle grâce au personnel du chantier. Phase exploitation : Amélioration de l'attractivité des secteurs traversés	Phase chantier : Apport temporaire de clientèle grâce au personnel du chantier. Phase exploitation : Pas d'incidence notable.	Phase chantier : Apport temporaire de clientèle grâce au personnel du chantier. Phase exploitation : Pas d'incidence notable.	Phase chantier : Apport temporaire de clientèle grâce au personnel du chantier. Phase exploitation : Amélioration de l'attractivité du secteur.	Phase chantier : Apport temporaire de clientèle grâce au personnel du chantier. Phase exploitation : Incidences non notables.	Phase chantier : Apport temporaire de clientèle grâce au personnel du chantier. Phase exploitation : Incidences non notables.	Phase chantier : Apport temporaire de clientèle grâce au personnel du chantier. Phase exploitation : Incidences non notables.	Phase chantier Effets cumulés positifs en phase chantier avec la nouvelle clientèle Phase exploitation : Effets cumulés en lien avec la construction de l'ensemble immobilier « Jardin de Maransan » et l'amélioration de l'attractivité

	Projet RDR	Liaison Est-Ouest (LEO) au sud d'Avignon	Déviation de Laudun-l'Ardoise sur la RN580	Construction d'un ensemble immobilier "Jardin de Maransan" à Bagnols-sur-Cèze	Construction d'un parc photovoltaïque au sol sur la commune de Saint-Nazaire	Extension du site de Vilmorin sur la Costière le territoire de la commune de Lédenon	Projet d'augmentation des capacités de stockage de produits chlorés de la société HYDRAPRO sur la commune de Lédenon	Effets cumulés
Santé et cadre de vie	Phase chantier : Incidences liées au bruit, vibration, qualité de l'air (dégradation ponctuelle). Émissions de gaz à effet de serre par les engins de chantier. Vibrations dues à la phase travaux. Phase exploitation : Respect de la réglementation en matière de bruit Incidences négligeables sur le contexte vibratoire Amélioration globale de la qualité de l'air (report modal) avec cependant des secteurs présentant une augmentation limitée des émissions de polluants.	Phase chantier : Incidences liées au bruit, vibration, qualité de l'air (dégradation ponctuelle). Émissions de gaz à effet de serre par les engins de chantier. Vibrations dues à la phase travaux. Phase exploitation : Incidences liées au bruit et à la qualité de l'air, liées à l'augmentation locale du trafic au droit du linéaire et à la réduction de ce même trafic au niveau de la rocade sud Charles de Gaulle.	Phase chantier : Incidences liées au bruit, vibration, qualité de l'air (dégradation ponctuelle). Émissions de gaz à effet de serre par les engins de chantier. Vibrations dues à la phase travaux. Phase exploitation : Accroissement des émissions de polluants en raison de l'augmentation des distances parcourues et des vitesses de circulation **(+ 40 % à l'horizon 2020 et + 70 % à l'horizon 2040 pour les oxydes d'azote)**. Diminution de l'exposition des populations dans les zones densément peuplées. Dépassement des seuils de niveau de bruit au niveau de 6 bâtiments. Mise en œuvre de protections acoustiques : 2 écrans en béton de 80 et 100 m de long sur 2,5 m de hauteur et un merlon autour de la future zone commerciale de 160 m de long sur 3 m de hauteur. Une habitation fera l'objet d'un traitement par isolation de façade.	Phase chantier : Incidences liées au bruit, vibration, qualité de l'air (dégradation ponctuelle). Émissions de gaz à effet de serre par les engins de chantier. Vibrations dues à la phase travaux. Phase exploitation : Incidences non prévisibles.	Phase chantier : Incidences liées au bruit, vibration, qualité de l'air (dégradation ponctuelle). Émissions de gaz à effet de serre par les engins de chantier. Vibrations dues à la phase travaux. Phase exploitation : Incidences non notables.	Phase chantier : Incidences liées au bruit, vibration, qualité de l'air (dégradation ponctuelle). Émissions de gaz à effet de serre par les engins de chantier. Vibrations dues à la phase travaux. Phase exploitation : Légères émissions de polluants dues à l'installation de combustion, les tunnels plastiques équipés de chaudières à fuel mobiles, rejets de gaz d'échappement des engins (tracteurs, etc.) Mise en place de panneaux PV sur le nouveau hangar permettant la **réduction des émissions de GES à raison de 38 tCO2/an.**	Phase chantier : Incidences liées au bruit, vibration, qualité de l'air (dégradation ponctuelle). Émissions de gaz à effet de serre par les engins de chantier. Vibrations dues à la phase travaux. Phase exploitation : Incidences non notables.	Phase chantier Risque d'incidence cumulée en cas de phase travaux. Effets cumulés limités et temporaires. Phase exploitation Pas d' effet cumulé prévisible
Pollution lumineuse	Incidence limitée en zone urbaine.	Phase chantier : Incidences ponctuelles lors des phases chantier de nuit. Phase exploitation : Éclairage des voies.	Incidence limitée en zone urbaine.	Phase chantier : Incidences ponctuelles lors des phases chantier de nuit s'il y en a. Phase exploitation : Éclairage des espaces communs.	Phase chantier : Incidences ponctuelles lors des phases chantier de nuit s'il y en a. Phase exploitation : Incidences non connues.	Incidence limitée par rapport à l'existant.	Incidence limitée par rapport à l'existant.	Pas d'effets cumulés attendus

	Projet RDR	Liaison Est-Ouest (LEO) au sud d'Avignon	Déviation de Laudun-l'Ardoise sur la RN580	Construction d'un ensemble immobilier "Jardin de Maransan" à Bagnols-sur-Cèze	Construction d'un parc photovoltaïque au sol sur la commune de Saint-Nazaire	Extension du site Vilmorin sur la Costière de territoire de commune de Lédenon	Projet d'augmentation des capacités de stockage de produits chlorés de la société HYDRAPRO sur la commune de Lédenon	Effets cumulés
Circulation et stationnement	Phase chantier Perturbation des circulations en phase chantier. Phase exploitation : Incidence positive sur la mobilité, la desserte entre pôles urbains. Amélioration des conditions de circulation grâce au report modal vers les transports en commun. Pas de modification notable des circulations aux abords des gares (+171 veh/jour à l'horizon 2030) Évolution des conditions de circulation engendrant un report modal (fermeture de PN)	Phase chantier : Perturbation des circulations en phase chantier. Phase exploitation : Accroissement du trafic routier. Incidence positive sur l'accessibilité entre pôles urbains.	Phase chantier : Perturbation des circulations en phase chantier. Phase exploitation : Amélioration de la sécurité par la suppression du PN38 très accidentogène.	Phase chantier : Perturbation des circulations en phase chantier. Phase exploitation : Augmentation locale du trafic liée à l'augmentation du nombre de logements. Développement de voies modes doux. **Création de 119 places de stationnement.**	Phase chantier : Perturbation des circulations en phase chantier. Phase exploitation : Incidences non notables.	Phase chantier : Perturbation des circulations en phase chantier. Phase exploitation : Incidences non notables.	Phase chantier : Perturbation des circulations en phase chantier. Phase exploitation : Incidences non notables.	Effets cumulés limités en phase travaux avec l'augmentation du trafic (poids lourds chantier notamment déviation de la RN 580). Plan de circulation en phase chantier tenant compte du projet de déviation. Amélioration globale des conditions de circulations grâce au report modal avec l'ensemble immobilier « Jardin de Maransan ». Augmentation du stationnement avec l'ensemble immobilier « Jardin de Maransan ». Projet de transport pris en compte dans les études de flux du projet
Infrastructures et réseaux	Phase chantier : Risque d'endommagement des réseaux Phase exploitation : Gestion des eaux pluviales limitant les ruissellements à l'aval et la saturation des réseaux (infiltration préférentielle sur les surfaces des PEM)	Phase chantier : La mise en œuvre de la tranche 2 interfère directement avec une ligne 63 000 V deux circuits, nécessitant le déplacement d 'un tronçon d'environ 2,5 km. Phase exploitation : Pas d'incidences connues	Phase chantier : Risque d'endommagement des réseaux. Phase exploitation : **Augmentation des surfaces imperméabilisées de 31 659 m²** et donc augmentation des débits ruisselés : augmentation du débit de pointe global de l'ordre de 770 L/s (décennal) à 1 282 L/s (centennal). Compensation de 100 L/m² imperméabilisé et un débit de fuite de 7 L/s/hectare imperméabilisé.	Phase chantier : Pas d'incidence notable. Phase exploitation : Création de réseaux d'eau potable, d'eaux usées, d'eaux pluviales et d'électricité.	Phase chantier : Incidences non notables. Phase exploitation : Création de liaisons entre les deux postes de transformation et le poste de livraison par des câbles électriques, des câbles optiques et un réseau de mise à la terre. Raccordement depuis le poste source de Bagnols-sur-Cèze sur 2,5 km.	Incidences non notables.	Incidences non notables.	Pas d'effets cumulés attendus

	Projet RDR	Liaison Est-Ouest (LEO) au sud d'Avignon	Déviation de Laudun-l'Ardoise sur la RN580	Construction d'un ensemble immobilier "Jardin de Maransan" à Bagnols-sur-Cèze	Construction d'un parc photovoltaïque au sol sur la commune de Saint-Nazaire	Extension du site de Vilmorin sur la Costière le territoire de la commune de Lédenon	Projet d'augmentation des capacités de stockage de produits chlorés de la société HYDRAPRO sur la commune de Lédenon	Effets cumulés
Paysage / Patrimoine	Phase chantier : Dégradation temporaire du paysage urbain et mesures de réduction mises en œuvre pour limiter les incidences. Perturbations temporaires des accès aux monuments historiques. Phase exploitation : Amélioration du paysage urbain et renforcement de la présence du végétal. Développement d'un projet intégrant la présence des monuments historiques et adapté à la sensibilité paysagère du secteur. Abattage d'arbres d'alignement avec compensation dans le cadre des aménagements	Phase chantier : Dégradation temporaire du paysage urbain et mesures de réduction mises en œuvre pour limiter les incidences. Phase exploitation : Dégradation du paysage agricole et des abords de la Durance. Destruction de boisements.	Phase chantier : Dégradation temporaire du paysage urbain et mesures de réduction mises en œuvre pour limiter les incidences. Phase exploitation : Ouvrages et talus de la déviation avec enrochements en pierre et enherbés, aménagements paysagers	Phase chantier : Dégradation temporaire du paysage rural et mesures de réduction mises en œuvre pour limiter les incidences. Phase exploitation : Développement d'un projet intégrant la présence du monument historique (Manoir de Maransan) et adapté à la sensibilité paysagère du secteur.	Phase chantier : Dégradation temporaire du paysage rural et mesures de réduction mises en œuvre pour limiter les incidences. Phase exploitation : Covisibilités partielles depuis les axes routiers (RD148 et RN86), depuis le monument inscrit de la chapelle Saint-Jean-Baptiste à Vénéjan (zone Nord), depuis les abords du village de Saint-Nazaire (zone Est et Nord). Réalisation de plantations pour assurer un masque visuel.	Incidences non notables.	Incidences non notables.	Pas d'effets cumulés attendus
Risques naturels	Phase chantier et exploitation : En zone de PPRi avec aménagements au niveau du terrain naturel Gestion des eaux pluviales limitant les ruissellements à l'aval et la saturation des réseaux (infiltration préférentielle sur les surfaces des PEM et ouvrages de compensation) Pas d'incidence notable.	Phase chantier : Risques lors des travaux au sein du lit mineur de la Durance. Phase exploitation : Augmentation du risque sans mesures de réduction appropriées.	Phase chantier : Aucun engin ou stockage de matériaux ne sera implanté dans la zone inondable et celle de l'aléa de la crue de référence (crue 1856). Le chantier fera l'objet d'une alerte vigilance en cas de crue. Phase exploitation : Objectif de transparence hydraulique totale de la RN 580 pour le débit centennal. Création de 4 bassins et de fossés de collecte.	Phase chantier : Incidences non connues. Phase exploitation : Imperméabilisation des sols.	Phase chantier : Incidences non connues. Phase exploitation : Création de trois réserves incendie (citernes) de 60 m³ dans la zone Est et de 30 m³ dans les zones Nord et Ouest.	Phase chantier : Le projet, implanté sur un site traversé par un cours d'eau (Valat d'Agaout) et en quasi-intégralité en zone d'aléa inondation modéré et fort du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRi) de la commune de Lédenon. Pas d'incidence notable. Phase exploitation : Création de nouvelles surfaces imperméabilisés et mise en place de remblais. Mesures de compensation dans le respect de la règlementation.	Phase chantier : Projet concerné par le PPRi du bassin versant du Vistre pour la commune de Lédenon : risque inondation sur la partie Nord-Ouest du projet. Les constructions prévues évitent les secteurs d'aléas forts. Phase exploitation : **Augmentation de la surface imperméabilisée d'environ 1 325 m²** : les installations de régulation des eaux d'orage sont suffisamment dimensionnées. Compensation par une proposition de désimperméabilisation de surfaces situées en zone d'aléa inondation fort.	Pas d'effet cumulé significatif sur les risques naturels

	Projet RDR	Liaison Est-Ouest (LEO) au sud d'Avignon	Déviation de Laudun-l'Ardoise sur la RN580	Construction d'un ensemble immobilier "Jardin de Maransan" à Bagnols-sur-Cèze	Construction d'un parc photovoltaïque au sol sur la commune de Saint-Nazaire	Extension du site Vilmorin sur la Costière de territoire de la commune de Lédenon	Projet d'augmentation des capacités de stockage de produits chlorés de la société HYDRAPRO sur la commune de Lédenon	Effets cumulés
Risques technologiques	Phase chantier : Pas d'incidence notable Phase exploitation : Pas d'aggravation des aléas des risques technologiques Pas d'augmentation de la vulnérabilité des personnes.	Phase chantier : Pas d'incidence notable. Phase exploitation : Augmentation du risque associé au transport de produits dangereux.	Phase chantier : Pas d'incidence notable. Phase exploitation : Augmentation du risque associé au transport de produits dangereux.	Pas d'incidence notable.	Incidences non connues.	Pas d'incidence notable.	Phase chantier : Risques d'accidents liés à l'activité du site. Phase exploitation : Risques d'accidents liés à l'activité du site (site Seveso seuil haut) : risque incendie, risque d'intoxication, risque de pollution accidentelle, risque d'intoxication, risque de mélange incompatible entraînant la formation d'un nuage toxique. Forte augmentation des quantités de produits classés comme comburants, et mise en place d'une nouvelle unité de dilution avec présence de stockage en cuves d'acide et de base.	Pas d'effet cumulé dû au projet RDR sur le risque technologique

L'Ae recommande pour la bonne information du public de documenter comment le projet se situe en termes de rentabilité socio-économique par rapport à des projets similaires, par exemple en utilisant des ratios pertinents, et de chercher à mobiliser des leviers pour augmenter la fréquentation du projet.

Le projet de réouverture de la ligne Rive Droite du Rhône se situe dans la moyenne des opérations comparables de desserte fine du territoire, comprenant les besoins typiques de reprise de l'infrastructure, de mise aux normes et d'aménagements d'accessibilité mais également d'exploitation.

Le projet ne présente pas de surcoût atypique et s'inscrit dans les standards observés pour des lignes régionales réouvertes ou modernisées.

L'Ae recommande de prendre en compte les conséquences des recommandations du présent avis.

Au regard de la procédure de consultation du public en cours, il n'est pas possible de modifier des pièces d'ores et déjà consultable. Le présent mémoire présente les réponses des maîtres d'ouvrage aux recommandations de l'autorité environnementale et ne remet pas en question les conclusions présentées dans le dossier d'étude d'impact.