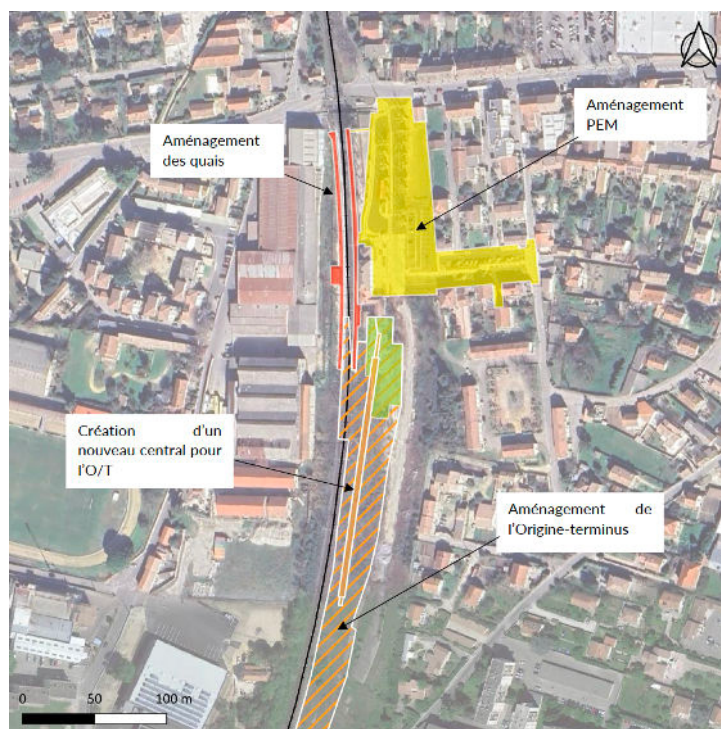


Départements du Gard et de l'Ardèche



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 IV **Réunions publiques**

Document établi le 13 mars 2026

Commissaire enquêteur: Jeanine RIOU

Sommaire

I. Réunions d'ouverture	4
1.1. Diaporama de présentation	4
1.2. Synthèse des échanges Villeneuve -lès-Avignon le 1 ^{er} décembre 2025.....	21
1.3. Synthèse des échanges Le Teil – 2 décembre 2025	26
II. Réunions de clôture	32
2.1. Diaporama de présentation.....	32
2. 2 Synthèse des échanges Le Teil – 11 février 2026	51
2.3 Synthèse des échanges Roquemaure 12 février 2026	57

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

I. Réunions d'ouverture

1.1. Diaporama de présentation

Accueil républicain

Mme Bories

Maire de Villeneuve-lez-Avignon

LIGNE
RIVE
DROITE
DU
RHÔNE



LIGNE
RIVE
DROITE
DU
RHÔNE

Consultation du public

Demande d'autorisation
environnementale

RÉUNION PUBLIQUE
D'OUVERTURE
VILLENEUVE-LEZ-AVIGNON

LUNDI 1^{ER} DÉCEMBRE 2025



Partie 01

Le cadre réglementaire de la consultation

Introduction

Jeanine Riou
Commissaire-enquêteur

La procédure de consultation du public

- Une procédure récente, la Loi Industrie Verte, applicable depuis octobre 2024
- Le principe : conduire l’instruction par les services de l’État et la consultation du public en parallèle, sur une durée de 3 mois
- Modalités principales :
 - Une consultation organisée par un commissaire-enquêteur, qui rend un rapport et ses conclusions sur le projet
 - Des réunions publiques d’ouverture et de clôture de la consultation
 - Un registre numérique pour permettre au public de contribuer
 - La mise à disposition du public des avis issus de l’instruction du dossier pendant les 3 mois de consultation
 - Une phase de décision d’un mois à l’issue de laquelle le préfet décide d’accorder ou non l’autorisation environnementale

Pourquoi sommes-nous réunis ?

- Autour d’un projet nécessitant une autorisation environnementale délivrée par le préfet : la réouverture au trafic voyageur de la ligne ferroviaire en rive droite du Rhône entre Le Teil et Nîmes
- Dans le cadre d’une nouvelle forme de démocratie participative : la consultation du public, fondamentalement différente des procédures d’enquête publique

L'objet de la consultation du public : la demande d'autorisation environnementale

- **L'autorisation environnementale est délivrée par le Préfet.** Son obtention fixe les conditions de réalisation des travaux.
- Le dossier d'Autorisation Environnementale rassemble dans une **démarche unique** toutes les procédures administratives associées au Code de l'Environnement auparavant délivrées de manière successive par l'État.
- Pour le projet de réouverture à la desserte voyageurs de la ligne Rive Droite du Rhône, cette demande unique regroupe :
 - Pièce A : la présentation du dossier de demande d'autorisation environnementale
 - Pièce B : la présentation non technique du dossier
 - Pièce C : l'étude d'impact, assortie d'un résumé non technique (pièce C5)
 - Pièce D : la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau
 - Pièce E : la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées
 - Pièce F : la demande d'autorisation de coupe d'arbres d'alignement
 - Pièce G : la demande d'autorisation de travaux en abords de monuments historiques
 - Pièce H : l'évaluation socio-économique
 - Pièce I : les annexes du dossier de demande

En pratique, pour ce projet

- Une instruction administrative par les services de l'Etat (9 services « administratifs », 5 organismes de bassin, 6 intercommunalités, 40 communes)
- Une voie d'expression du public via un registre dématérialisé et 4 réunions publiques dont le compte rendu sera mis en ligne
- Une alimentation du registre en continu par les avis formulés au titre de l'instruction administrative et par le public
- Une possibilité d'accéder à une version « papier » du dossier en mairies de Villeneuve-lez-Avignon et Le Teil
- Une possibilité d'interaction en continu par le maître d'ouvrage, en réponse aux avis formulés
- Une synthèse dans le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur à l'issue de la procédure

Rôle du commissaire-enquêteur

- Cette réunion publique est organisée par la commissaire enquêtrice, qui a été désignée par le Tribunal Administratif de Nîmes.
- Elle est garante du bon déroulement de la procédure de consultation du public et en particulier des réunions publiques.
- Elle veille à la bonne information du public et recueille l'ensemble des contributions exprimées par écrit, par voie numérique.

Les outils de la consultation à disposition du public

- Ouverte depuis le 24 novembre et jusqu'au 24 février
- Affichages sur sites et publications médias
- Consultation du dossier format papier en mairies de Villeneuve-lez-Avignon et du Teil avec contribution possible sur place
- Pour s'informer, contribuer, connaître toutes les modalités de la consultation :

www.registre-numerique.fr/reouverture-rive-droite-du-rhone



- 4 réunions publiques
 - 1^{er} décembre 2025 de 18h à 20h : Villeneuve-lez-Avignon – salle Fernand Martin
 - 2 décembre 2025 de 18h à 20h : Le Teil – salle Caravane le Monde
 - 11 février 2026 de 18h à 20h : Le Teil – salle Caravane le Monde
 - 12 février 2026 de 18h à 20h : Roquemaure – salle la Cantarelle

| PARTIE 02 |

La présentation du projet

LIGNE
RIVE
DROITE
DU
RHÔNE



Déroulé de la réunion et présentation des intervenants

Le déroulé

- Un **temps de présentation du projet** et du rôle des différents acteurs
- Un **temps d'échanges** avec les participants
- Des **débats enregistrés** qui seront mis en ligne
- Une **synthèse** à l'issue des réunions
- Une **durée prévisionnelle de 2h**

Les intervenants

- **Pour SNCF Gares & Connexions Occitanie :**
Issam SMIE
- **Pour SNCF Gares & Connexions Auvergne-Rhône-Alpes :**
Michel WILLAERT / Philippe MILLET
- **Pour SNCF Réseau Occitanie :**
Fabrice CARAYON
- **Pour SNCF Réseau Auvergne-Rhône-Alpes :**
Virginie SOULAGES-COUVREUR
- **Pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage environnement AREP :**
Charles SOULET

Hilaire Hautem

Directeur régional des Gares Occitanie

SNCF Gares & Connexions

LIGNE
RIVE
DROITE
DU
RHÔNE



Jean-Luc Gibelin

Vice-Président en charge

des Mobilités pour tous et infrastructures de
transports

Conseil régional d'Occitanie

LIGNE
RIVE
DROITE
DU
RHÔNE



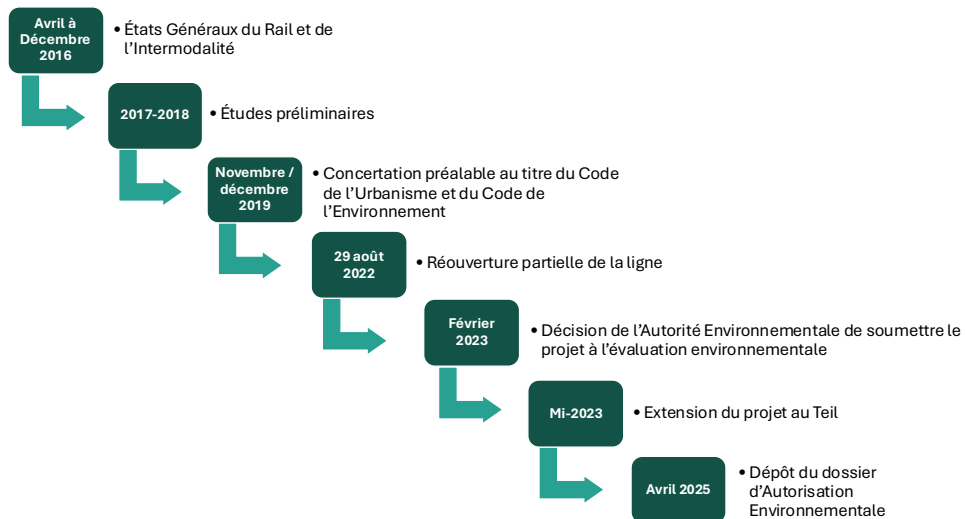
} Objectifs

- Contribuer au **désenclavement du territoire** et accompagner le **développement économique** et **touristique**.
- Faciliter les déplacements, plus attractifs, plus confortables et plus rapides.
- Contribuer à la **cohésion sociale** des territoires en favorisant l'accès à **l'emploi**, aux pôles **d'enseignement** et aux **services**.
- Réduire les nuisances générées par la circulation routière grâce au **report modal** vers le train

} Contexte

- Desserte voyageurs suspendue depuis 1973. Ligne circulée par le Fret (entre 12 et 25 trains/jour)
- Enjeu de réouverture aux voyageurs dans un contexte de besoins croissants de mobilité
- Une attente exprimée par la population lors de la consultation publique des États Généraux du Rail et de l'InterModalité Occitanie de 2016
- Confirmation de l'intérêt lors de la concertation publique de 2019
 - Une première phase du projet en service depuis août 2022 (5 allers-retours sur l'axe Nîmes-Avignon-PSE)
 - remise en service de quais existants et utilisation d'ouvrage dénivelé existants (Pont Saint Esprit et Bagnols sur Cèze),
 - maintien de la sécurité de passages à niveau
 - aménagements urbains / PEM

} Les dates clés du projet Rive Droite du Rhône



} Les acteurs du projet

- Les **autorités organisatrices de la mobilité**
 - La Région Occitanie
 - La Région Auvergne-Rhône-Alpes
- Les **maîtres d'ouvrage**
 - SNCF Gares & Connexions pour les gares, haltes et certains pôles d'échanges multimodaux (PEM)
 - SNCF Réseau pour les aménagements ferroviaires, dont les passages à niveau (PN)
 - 3 Collectivités pour l'aménagement des PEM : la Communauté d'agglomération du Gard Rhodanien, la Communauté de communes du Pont du Gard, Nîmes Métropole
 - Les gestionnaires de voiries des 34 PN concernés

A noter :

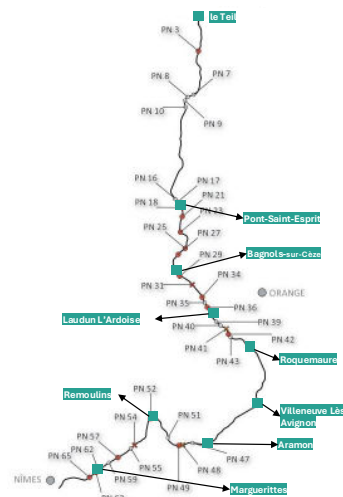
- SNCF assure l'assemblage des dossiers de chaque maître d'ouvrage pour remise d'un dossier d'autorisation environnemental unique
- Chaque maître d'ouvrage demeure responsable de ses investissements et du respect des exigences environnementales

Les aménagements programmés

Les passages à niveau (PN)

34 PN concernés par l'amélioration de la sécurité ferroviaire et routière et de la fluidité des circulations :

- 4 PN font l'objet d'une fermeture.
- 14 PN font l'objet d'aménagements ferroviaires.
- 29 PN font l'objet d'aménagements routiers, dont 18 pour de la signalisation routière uniquement.
- 3 PN font l'objet d'opérations d'élagages / de débroussaillages.
- 8 PN font l'objet d'aménagements pour les modes actifs (passages piétons et cycles).



Les aménagements programmés

Les gares et haltes ferroviaires

- Réouverture de **9 haltes ferroviaires** (Offre de service cible 10 allers-retours) :
 - Mise au norme/création de quais et des accès aux normes PMR (Personnes à Mobilité Réduite)
 - Liaison quai à quai par la création de passerelles ou réaménagement de passages sous voie ferrée / souterrain existant
 - Aménagements ferroviaires connexes en gares (abaissement caténaires, signalisation, dévoiement câbles, adaptation du plan de voie)
- Création de **Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM)** en lien avec les réaménagements des gares
- Création d'une **Origine/Terminus** à Pont-Saint-Esprit pour le retournement des trains



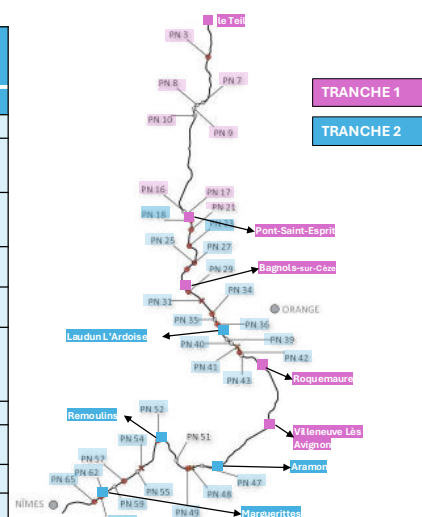
Les enjeux environnementaux

LIGNE
RIVE
DROITE
DU
RHÔNE



Synthèse des éléments soumis à la consultation

	1 ^{ère} Autorisation Environnementale		2 ^{ème} Autorisation Environnementale
	Phase Anticipée	Tranche 1	Tranche 2
Le Teil		Halte	
Pont-Saint-Espirit	PEM + Quais	Rénovation du bâtiment voyageurs	Origine-Terminus Passerelle
Bagnols-sur-Cèze	PEM + Quais	Rénovation du bâtiment voyageurs	Passerelle
Laudun-L'Ardoise			Mise en Conformité PMR (quais & passerelle) / PEM
Roquemaure		Quais / PEM / Passage souterrain	
Villeneuve Lez Avignon		Rénovation du bâtiment voyageurs / Mise en Conformité PMR (quais & passerelle) / PEM	
Aramon			Gare / Passerelle / PEM
Remoulins	Quais		Passerelle / PEM
Marguerites			Gare / PEM / Passage souterrain
Sécurisation PN		PN 3 au PN 20 (Entre Le Teil et Pont-Saint-Espirit)	PN 21 au PN 65 (Entre Pont-Saint-Espirit et Nîmes)

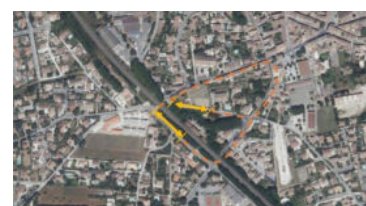


1. Gestion du chantier et réduction des nuisances en phase travaux

- Contrôle environnemental de la réalisation des travaux
- Évitement des pollutions
- Limitation des émissions de poussières et maintien de la qualité de l'air
- Limitation des nuisances acoustiques
- Gestion des circulations



Exemple de bâches acoustiques



Plan de circulation à Roquemaure

Les principaux enjeux environnementaux par catégories

1. Nuisances lors des travaux (bruit, qualité de l'air, circulation, pollutions)
2. Incidences potentielles du projet sur le milieu naturel lors des travaux (a), dans le cadre de l'exploitation de la ligne ferroviaire et au niveau des pôles d'échange multimodaux (b)
3. Incidences potentielles des futurs aménagements vis-à-vis du risque inondation et de ruissellement
4. Incidences potentielles sur le contexte sonore dans le cadre de l'exploitation de la ligne et au niveau des pôles d'échange multimodaux

2.a Mesures visant à réduire l'incidence du projet sur le milieu naturel en phase travaux

- Balisage préventif et mise en défense
- Limitation des emprises des travaux, clôture et dispositif de franchissement pour la faune
- Défavorabilisation des zones à enjeux et sauvetage avant destruction de spécimen d'espèces
- Adaptation des horaires et du calendrier de travaux
- Lutte contre les espèces exotiques envahissantes
- Abattage/débroussaillage/démolition selon une méthode douce pour la faune
- Protection des arbres existants
- Limitation des nuisances lumineuses
- Dispositif de repli du chantier
- Contrôle du chantier par un écologue

Espèces	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Aufoies												
Reptiles												
Amphibiens												
Mammifères												
Chiroptères												
(Période de mise-bas)												
Insectes												

Calendrier de travaux



Clôture petite-faune

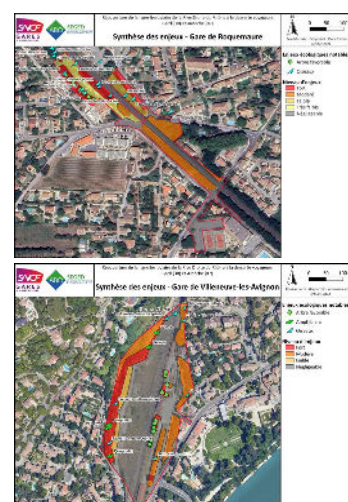
2. Incidences du projet sur le milieu naturel

Méthodologie de l'étude

- Analyse de la bibliographie
- Inventaires 4 saisons au droit des aménagements

Enjeux identifiés

- Enjeux globalement négligeables à modérés pour la plupart des aménagements hormis pour les gares d'Aramon, Marguerittes et les PN35, 39 et 49 situés en région Occitanie.
- Identification de secteurs à zones humides (PN3, PN49).
- Enjeux floristiques : présence d'Aristolochie clématite (plante hôte du papillon Diane, espèce protégée) notamment à Roquemaure.
- Habitats favorables à la nidification d'oiseaux, chiroptères et reptiles pour plusieurs PN, gares et PEM.
- Continuités écologiques : aménagements projetés en zones urbanisées à proximité immédiate de la ligne ferroviaire existante, localisés, légers et ne constituant pas de nouveaux obstacles à la continuité écologique.



3 - Incidences du projet vis-à-vis du risque inondation et de ruissellement

Enjeux identifiés

- Majorité de la ligne concernée par le risque inondation
- Aménagements en gare Bagnols-sur-Cèze, Roquemaure, Aramon et Remoulins concernés par les zones inondables
- Plusieurs passages à niveau également concernés par les zones inondables de PPRI.
- Ligne sujette au risque de ruissellement

Les incidences et mesures en phases travaux

- Risque d'entraînement de matériels et de matériaux
 - Risque de survenue d'eau dans les fouilles
 - Modification des écoulements en phase chantier
- Positionnement des stockages de matériaux au regard des zones inondables, dispositifs de suivi des crues, prise en compte des conditions météorologiques et du risque inondation dans l'organisation du chantier

Les incidences en phase exploitation

Au regard des mouvements de terrain engendrés par les aménagements au sein des zones inondables, majoritairement neutres ou en déblais, le projet n'est pas susceptible d'engendrer des incidences notables → aucune mesure spécifique n'est mise en œuvre au regard du risque inondations

Pour lutter contre le phénomène de ruissellement, la conception des projets de PEM privilégie la mise en place de revêtements perméables, d'espaces verts et prévoit la mise en place d'ouvrage de gestion des eaux pluviales (bassin rétention/infiltration, noues selon les dispositions réglementaires).

2.b Mesures d'évitement, réduction, compensation (ERC) du projet vis-à-vis du milieu naturel en phase exploitation

Redéfinition des caractéristiques des projets : gare de Villeneuve-lès-Avignon, gare de Marguerittes, PN3, PN49, PN27, PN36, PN62 → éviter les zones sensibles

Mesures spécifiques sur les PEM

- A **Bagnols-sur-Cèze** : création et entretien de haies arbustives multi strates diversifiées
→ maintien de l'attrait de la faune en contexte urbain et des axes de continuité écologique fonctionnels
- A **Pont-Saint-Esprit** : pour compenser les impacts de l'abattage de 2 arbres d'alignement, conservation et extension des alignements existants et création de nouveaux alignements sur la place Ornano → 21 arbres plantés de moyen et haut-jet
- A **Roquemaure** : transplantation et collecte de graines en vue d'éviter la destruction de stations d'Aristolochie clématite lors des travaux et ainsi permettre au papillon (la Diane) de coloniser les lieux

Mesures générales à l'ensemble du projet

- Absence d'utilisation de produits phytosanitaires pour l'entretien des PEM et des voies ferrées en périmètre de protection pour l'alimentation en eau potable
- Dispositif de limitation des nuisances lumineuses envers la faune
- Protection des arbres existants

Éco-conception des aménagements

- Optimisation des besoins en matériaux par réutilisation des déblais dans les aménagement et gestion industrialisée des matériaux issus de la dépose des infrastructures ferroviaires
- Mise en place de revêtement perméables
- Mise en valeur du patrimoine végétal existant et végétalisation des emprises disponibles



4 - Incidences sur le contexte sonore dans le cadre de l'exploitation de la ligne et au niveau des pôles d'échange multimodaux

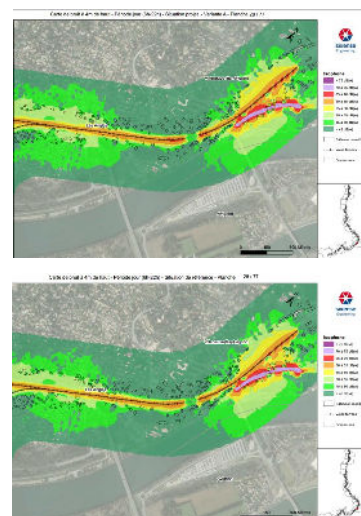
L'évaluation des incidences acoustique du projet en exploitation porte sur les bruits liés à l'augmentation des circulations ferroviaires et routières.

Méthodologie de l'étude

- État initial acoustique construit sur la base de mesures de terrain diurnes et nocturnes → scénario de référence
- Construction d'un modèle numérique
- Simulation de l'état projet et comparaison avec l'état de référence

Résultats de l'étude

Aucun impact significatif n'est attendu dans le cadre du projet, en cumul des bruits ferroviaires et routiers, avec des évolutions acoustiques inférieures au seuil réglementaire de 2 dB(A)



Échanges

LIGNE
RIVE
DROITE
DU
RHÔNE }

Merci de votre attention



La consultation du public se poursuit jusqu'au 24 février 2026

- Pour s'informer, contribuer, connaître toutes les modalités de la consultation :

www.registre-numerique.fr/reouverture-rive-droite-du-rhone



- Les réunions publiques

- 1^{er} décembre 2025 de 18h à 20h : Villeneuve-lez-Avignon – salle Fernand Martin
- 2 décembre 2025 de 18h à 20h : Le Teil – salle Caravane le Monde
- 11 février 2026 de 18h à 20h : Le Teil – salle Caravane le Monde
- 12 février 2026 de 18h à 20h : Roquemaure – salle la Cantarelle

1.2. Synthèse des échanges Villeneuve -lès-Avignon le 1^{er} décembre 2025

Réouverture ligne ferroviaire Rive Droite du Rhône entre Le Teil et Nîmes Réunion Publique d'ouverture du 1^{er} décembre 2025 à Villeneuve-lès-Avignon Synthèse établie à l'issue des débats par Jeanine RIOU Commissaire enquêteur

La réunion publique s'est tenue à la salle Fernand Martin à Villeneuve-lès-Avignon.

Elle a rassemblé une soixantaine de participants dont 36 ont effectivement élargé. Elle réunissait également les partenaires de ce projet, à savoir :

- M. Gibelin, Vice-président du conseil régional Occitanie
- Les représentants des différentes filiales SNCF concernées sur les deux régions administratives :
 - o M. Hilaire Hautem, directeur régional SNCF des Gares Occitanie
 - o M. Issam Smie, chef de projet SNCF Gares & Connections Occitanie
 - o M. Fabrice Carayon, SNCF Réseau Occitanie
 - o M. Philippe Millet, SNCF Gares & Connections AURA
 - o Mme Virginie Soulages-Couvreux, SNCF Réseau AURA
 - o M. Charles Soulet, SNCF AREP

Après les traditionnels mots de bienvenus prononcés par Mme la maire de VILLENEUVE-LÈS-AVIGNON, Jeanine Riou, commissaire enquêteur en charge de cette procédure de consultation du public, a présenté le cadre réglementaire cette procédure s'appliquant à l'autorisation environnementale telle qu'elle résulte des nouvelles dispositions de la loi « Industrie verte » et de ses textes d'application. (cf diaporama présenté en séance)

M. Gibelin a ensuite remercié les partenaires impliqués dans ce travail en commun, qu'il s'agisse des partenaires SNCF, du conseil régional AURA pour aboutir à la finalisation du dossier et sa présentation en réunion publique.

Présentation du projet soumis à consultation publique (cf diaporama SNCF):

M. Hautem a commenté le diaporama dressant l'historique de ce projet et les éléments qui ont conduit à son évolution, depuis son émergence en 2016 jusqu'à la présente procédure.

Il a notamment rappelé la concertation intervenue lors des Etats généraux du rail et de l'intermodalité (EGRIM) puis celle mise en place dans le cadre du code de l'urbanisme, toutes deux ayant confirmé l'intérêt et l'opportunité de ce projet.

Il a souligné la persistance d'un trafic de fret (entre 12 et 25 trains par jour) continuant d'emprunter cette ligne malgré sa fermeture au trafic voyageurs intervenue en 1973.

M. Hautem a ensuite évoqué les aménagements réalisés dès 2022 dans le cadre de la phase appelée désormais « phase anticipée », qui ont permis la réouverture des gares de Bagnols-sur-Cèze et Pont-Saint-Esprit, qui bénéficiaient d'ouvrages souterrains pour un accès quai à quai et dont les quais ont été rénovés. Ces aménagements en gare se sont accompagnés de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) réalisés par les collectivités compétentes et de sécurisation de certains passages à niveau (PN), à la demande de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF).

La réflexion collective engagée depuis 2019 a mis en exergue l'intérêt de ce projet en matière d'attractivité touristique et économique, mais aussi de sécurité et de rapidité, de saturation des axes routiers et des entrées d'agglomération, de cohésion sociale et d'égalité des territoires, sans oublier la composante environnementale.

M. Hautem a rappelé la multiplicité des acteurs, qu'il s'agisse des « sponsors » que sont les deux régions administratives, les divers maîtres d'ouvrages, tant pour les gares, les PEM ou la voirie au titre des PN. Cette multiplicité a conduit à la désignation de SNCF Gares et connexions comme « assembleur » de l'ensemble de 25 maîtrises d'ouvrage impliquées.

Il a détaillé les aménagements projetés, que ce soit en gare, ou pour les PN et les PEM, en explicitant la question des trains circulant actuellement à vide entre Le Teil et Pont St Esprit, et le besoin de création d'un aménagement Origine/Terminus en gare de Pont St Esprit pour le retournement des trains.

S'agissant du périmètre de l'autorisation sollicitée, il a précisé que c'est, en premier lieu, la résultante de l'avis formulé en 2023 par l'Autorité Environnementale qui a demandé la prise en compte de la globalité du projet (gares, PN et PEM notamment) y compris pour les travaux réalisés en phase anticipée dont l'impact environnemental devait être pris en compte.

La demande d'extension à la gare du Teil, exprimée à la mi-2023 par la Région Aura a également conduit à étendre ce périmètre, tant en raison des aménagements en gare que des PN concernés en Ardèche.

S'agissant du calendrier et du phasage des aménagements, M. Hautem a indiqué que les nécessaires compléments à l'étude d'impact identifiés pour certains ouvrages impliquaient des délais supplémentaires pour l'obtention d'une autorisation environnementale globale, d'où la dissociation des procédures liées aux aménagements réalisés ou programmés en phase 1 (autorisation attendue au printemps 2026) et le report à 2030 des autres aménagements.

M. Soulet a ensuite présenté le volet environnemental en synthétisant les grandes lignes de l'étude d'impact dont il est possible de retrouver l'essentiel dans le résumé non technique de cette étude (pièce C5 du dossier).

Après avoir rappelé la notion d'études proportionnées aux enjeux il a développé les principales thématiques « environnementales » de l'étude d'impact :

- Nuisances associées aux travaux :

Il s'agit en premier lieu de la gestion du chantier et de la réduction des nuisances en phase travaux. M. Soulet a donné des exemples de gestion possibles, notamment vis-à-vis des nuisances sonores et des émissions de poussière.

Sont concernées également les questions d'évitement des pollutions et de gestion des circulations, pour permettre notamment l'accès aux zones riveraines.

Des contrôles en cours de réalisation sont prévus pour vérifier la bonne application des mesures préconisées.

- Impact sur le milieu naturel et la biodiversité

Après avoir décrit la méthodologie des études il a souligné que ces enjeux sont en grande majorité négligeables à modéré, hormis pour certains aménagements prévus en tranche 2, ce qui justifie les études complémentaires.

Le fait que la ligne soit existante et fonctionnelle réduit les perturbations potentielles en matière de continuité écologique. Des mesures en matière d'organisation du chantier ou de nuisances lumineuses sont également prévues.

Il a par ailleurs pris pour exemple les mesures « Eviter-Réduire-Compenser » (ERC) concernant la présence d'Aristoloche clématite, hôte du papillon Diane qui fait partie des espèces protégées, sur le site de Roquemaure, et développé d'autres mesures sur des sites tels que la gare de Marguerittes, les PEM de Bagnols sur Cèze et Pont St Esprit.

- Impact en matière d'inondations

Le caractère inondable de nombreuses parties de la ligne et les effets des ruissellements ont été analysés et des dispositions d'aménagement et de gestion ont été adoptées en conséquence, notamment pour la conception des ouvrages (respect de la transparence hydraulique, création de zones de noues et de rétentions, revêtements perméables...).

- Impact en matière de nuisances sonores

A partir des études acoustiques qui ont permis de caractériser les niveaux sonores actuels, des modélisations ont été faites pour simuler les niveaux futurs. Il en ressort qu'aucun impact significatif n'est attendu, ce qui s'explique en grande partie par les circulations de fret existantes, nettement plus pénalisantes au niveau sonore que les rames de voyageurs (à peu près 10dB d'écart entre les passages des 2 types de train).

En fin de son exposé, M. Soulet a également mis l'accent sur l'optimisation des besoins en matériaux.

Echanges avec le public :

M. Rousson, président de l'association des usagers de la rive droite du Rhône a rappelé l'objectif d'une mise en service la plus rapide possible de la phase cible, d'autant que les éléments de l'étude environnementale montrent un impact très limité.

Sur les compléments d'étude attendus pour la phase 2 il s'inquiète de leur nature et des délais de réalisation qui impactent le calendrier de mise en œuvre des aménagements, notamment en matière de PEM. Il milite sur des possibilités de budgétisation voire de réalisation de tout ou partie de ces aménagements qui bien souvent s'intègrent dans des projets de quartiers portés par les collectivités.

Il fait valoir que la procédure environnementale actuelle ne porte que sur 10 trains par jour et que, du fait des distorsions réglementaires actuelles, il serait possible, sans autorisation spécifique, de reporter intégralement le fret routier sur le fret ferroviaire malgré une incidence environnementale bien plus forte.

Il souligne l'impact de ce projet de réouverture en matière d'attractivité économique et touristique des 2 Régions qui milite pour une accélération du calendrier, ne serait-ce que dans la délivrance de l'autorisation à l'issue de la procédure de consultation.

Il rappelle l'attente forte des usagers et la progression déjà significative du trafic voyageurs (+15% en 2025), l'intérêt de mises en œuvre concomitantes des différentes passerelles et la nécessité d'un effort financier de l'Etat pour alléger la charge des Régions qui s'opère au détriment d'autres projets d'intérêt général.

Enfin il met l'accent sur le bénéfice environnemental attendu par le transfert des usagers de la route vers le train.

En réponse à cette intervention, M. Soulet précise que la seconde phase ne nécessite qu'une actualisation de l'étude d'impact (sans nouvelle étude 4 saisons) en ajoutant notamment des éléments complémentaires de conception, ce qui nécessite une nouvelle procédure de consultation et d'autorisation. Il considère toutefois que ce n'est pas incompatible avec le déroulé d'un projet en parallèle avec les études de projet. Tout en conservant une approche globale, il reste néanmoins des possibilités de discussion avec les services de l'Etat.

Audrey soulève la question des espaces vélos sécurisés et de l'emport des vélos dans les trains.

M. Smie lui répond positivement sur la question des espaces vélos sécurisés et renvoie à la Région la réponse sur l'emport des vélos qui n'est pas de sa compétence.

Mme la maire de Villeneuve-lès-Avignon se félicite de l'extension jusqu'au Teil et souligne l'importance des flux de travailleurs vers Pierrelate. Elle suggère par ailleurs de poursuivre la réflexion avec les entreprises afin de prendre en compte cette offre de desserte dans leurs plans de déplacement des entreprises (PDE).

M. Rousson intervient ensuite pour évoquer les prochains travaux de rénovation de la voie prévus en 2026/2027, notamment sur les communes de Laudun L'Ardoise et Aramon, et l'articulation avec les aménagements prévus en tranche 2, bien que l'étude environnementale complémentaire ne soit pas aboutie.

M. Carayon lui répond que cette Grande Opération Périodique de travaux de la voie (GOP) va avoir des effets bénéfiques, notamment en matière de nuisances sonores mais qu'elle est totalement indépendante du projet de réouverture de la ligne voyageurs.

M. Millet confirme cet effet bénéfique au niveau sonore et la possibilité de mutualiser les agents et les plages d'intervention notamment en période diurne.

M. Gibelin apporte quelques éléments de réponse aux questions posées :

- pour les gares, la demande de la Région AURA se limite pour l'instant à celle du Teil, ce qui n'exclut pas des évolutions ultérieures. L'ouverture de cette gare couvre l'élément le plus important.
- pour les passerelles, la validation de celle prévue à Villeneuve par l'architecte des bâtiments de France en fait une référence qui sera transposable ailleurs, d'où des économies en perspective.
- pour le calendrier, les propositions actuelles constituent un bon équilibre, notamment pour Bagnols et Pont saint Esprit qui ont pu bénéficier d'une ouverture en phase anticipée et dont les aménagements complémentaires sont prévus en tranche 2.
- pour la question de l'offre, un travail est en cours avec SNCF Voyageurs de manière à avoir l'ouverture et l'offre la plus adaptée.
- pour les vélos et les trains, le matériel roulant est conforme aux obligations réglementaires. Pour les trajets du quotidien, ce n'est pas l'emport qui prime mais les stationnements sécurisés dans les gares. L'emport du vélo sera privilégié pour le vélo touristique, sachant qu'un vélo dans un train prend la place de 3 passagers. Une expérimentation est en cours dans d'autres parties du territoire régional pour la location longue durée réservée aux abonnés du TER.

M. Prodesti, ancien maire d'Aramon, souhaite confirmation de la date annoncée en 2030 pour la réouverture de la gare d'Aramon.

M. Smie se montre affirmatif sur ce point.

M. Rousson souhaite des précisions sur le calendrier et le financement des aménagements prévus en Ardèche (quais modulaires au Teil et passages à niveau).

M. Millet confirme que le calendrier sera bien respecté pour la gare du Teil avec démarrage en septembre 2026.

Pour les passages à niveaux les aménagements sont liés à l'augmentation de leur dangerosité du fait de la présence de voyageurs dans les trains.

Mme Soulages-Couvreux indique que les études sont en voie de finalisation, ce qui devrait permettre d'apporter des précisions en termes de programme, de coût et de planning.

M. Ferré s'interroge sur l'absence des services de l'Etat dans cette réunion publique. En effet il souligne le paradoxe qu'il y a entre les exigences réglementaires applicables à la procédure

en cours et l'absence de contraintes réglementaires pour le développement du fret ou la mise en œuvre des opérations de rénovation de voies (GOP) malgré leurs impacts environnementaux. Il estime que ces disparités sont contraires à la nécessité de pouvoir réduire rapidement le trafic routier.

Mme Riou comprend sa réaction face à ces disparités de traitement réglementaires et leur impact en matière environnementale mais elle ne peut que prendre acte de la réglementation applicable au projet actuel.

M. Bernard Andrieu, secrétaire de l'association des usagers de la rive droite du Rhône, s'interroge sur le décalage qu'il y a entre le calendrier de la gare du Teil et celui des passages à niveau (PN).

Mme Soulages-Couvreur précise que ce décalage fait l'objet de discussions entre les représentants SNCF Réseau, l'Etablissement Public de Sécurité ferroviaire (EPSF) et la région AURA pour trouver un compromis mais l'issue de ces discussions n'est pas encore connue.

En réponse à une autre intervention du public sur la nécessité d'intervenir sur les PN, elle précise que le facteur de risque résulte de la gravité d'un accident et de son occurrence. Le fait de faire circuler des trains avec des voyageurs augmente potentiellement la gravité, d'où la nécessité d'une nouvelle étude de criticité, la réglementation applicable aux trains « techniques » n'étant pas la même que celle des trains voyageurs.

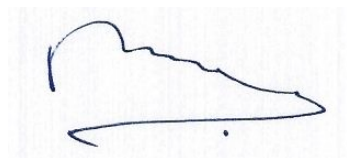
Mme Bolcato souhaite des précisions sur l'impact des travaux d'aménagement du PEM de Villeneuve-lès-Avignon sur la circulation routière.

M. Smie lui répond que ce point a été analysé et qu'a priori il n'y aura pas d'incidence, notamment en raison du phasage prévu pour ces aménagements prévus entre fin 2026 et début 2027, en partenariat avec différentes collectivités.

Mme la maire a confirmé que ce travail partenarial avait été mis en place depuis plusieurs années et que le retard à la mise en œuvre n'était lié qu'à la nécessaire globalisation entre PEM et infrastructures ferroviaires imposée pour l'obtention de l'autorisation environnementale.

En l'absence de questions supplémentaires, la séance a été clôturée par le commissaire enquêteur à 19h45, en rappelant que les réunions de clôture étaient programmées en fin de période de consultation, laissant à chacun le temps d'exprimer ses observations après avoir pris connaissance du dossier.

Le commissaire enquêteur,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jeanine RIOU', with a stylized flourish at the end.

Jeanine RIOU

1.3. Synthèse des échanges Le Teil – 2 décembre 2025

Réouverture ligne ferroviaire Rive Droite du Rhône entre Le Teil et Nîmes

Réunion Publique d'ouverture du 2 décembre 2025 au Teil

Synthèse établie à l'issue des débats par Jeanine RIOU

Commissaire enquêteur

La réunion publique s'est tenue à la salle Caravane le Monde.

Elle a rassemblé une quarantaine de participants dont 22 ont effectivement élargé. Elle réunissait également les partenaires de ce projet, à savoir :

- Mme Massebeuf, représentant le président du conseil régional AURA
- M. Gibelin, vice-président du conseil régional Occitanie (en visio-conférence)
- Les représentants des différentes filiales SNCF concernées sur les deux régions administratives :
 - o M. Hilaire Hautem, directeur régional SNCF des Gares Occitanie
 - o M. Issam Smie, chef de projet SNCF Gares & Connections Occitanie
 - o M. Fabrice Carayon, SNCF Réseau Occitanie
 - o M. Michel Willaert, SNCF Gares & Connections AURA
 - o Mme Virginie Soulages-Couvreux, SNCF Réseau AURA
 - o M. Charles Soulet, SNCF AREP

Après les traditionnels mots de bienvenus prononcés par Mme Cécile Bayle, représentant M. le maire du Teil, Jeanine Riou, commissaire enquêteur en charge de cette procédure de consultation du public, a présenté le cadre réglementaire de cette procédure s'appliquant à l'autorisation environnementale telle qu'elle résulte des nouvelles dispositions de la loi « Industrie verte » et de ses textes d'application. (cf diaporama présenté en séance)

Mme Massebeuf a remercié l'ensemble des acteurs et des partenaires rassemblés autour de ce projet. Elle a rappelé l'engagement et la motivation de l'exécutif de la Région, dans le prolongement de l'engagement de Laurent Wauquiez, et le travail partenarial avec la Région Occitanie dans la perspective de desservir le sud du département de l'Ardèche du fait de l'opportunité de la desserte du Teil. Avec un démarrage des travaux prévu en septembre 2026, une ouverture de la ligne est attendue en début d'année 2027 : ce sera une première avancée mais la Région en espère d'autres.

M. Gibelin a ensuite évoqué le travail préparatoire avec Frédéric Aguilera, vice-président du conseil régional AURA pour aboutir à la finalisation du dossier et sa présentation en réunion publique. Il a souligné que cette période de consultation donnera un temps d'échange jusqu'aux deux réunions de clôture et permettra de passer une étape de plus avec l'obtention de cette autorisation environnementale.

Présentation du projet soumis à consultation publique (cf diaporama SNCF):

M. Hautem a commenté le diaporama dressant l'historique de ce projet et les éléments qui ont conduit à son évolution, depuis son émergence en 2016 jusqu'à la présente procédure.

Si cette ligne est fermée au trafic voyageurs depuis 1973, elle continue d'être circulée par un trafic de fret (12 à 25 trains par jour) et sert, occasionnellement au trafic voyageur en cas de perturbations sur la ligne en rive gauche du Rhône.

Il a également souligné le contexte favorable en termes de mobilité, du fait de l'appétence de nos concitoyens pour aller vers des modes plus décarbonés et de l'accroissement des mobilités de façon générale.

Il a ensuite rappelé la concertation intervenue dès 2016, lors des Etats généraux du rail et de l'intermodalité (EGRIM), puis celle mise en place en 2019 dans le cadre du code de l'urbanisme, toutes deux ayant confirmé l'intérêt et l'opportunité de ce projet.

M. Hautem a poursuivi en évoquant les aménagements réalisés dès 2022 dans le cadre de la phase appelée désormais « phase anticipée », qui ont permis la réouverture des gares de Bagnols-sur Cèze et Pont-Saint-Esprit, qui bénéficiaient d'ouvrages souterrains pour un accès quai à quai et dont les quais ont été rénovés.

La sécurité des passages à niveau a été améliorée, suivant en cela les préconisations de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) et les aménagements en gare se sont accompagnés de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) réalisés par les collectivités compétentes.

Il a expliqué les raisons pour lesquelles les trains, venant se retourner actuellement au Teil, ne pouvaient prendre de voyageurs : l'impossibilité technique de retournement à Pont Saint Esprit ainsi que l'absence d'études sur la sécurisation des passages à niveau au nord de Pont St Esprit, et , a fortiori, d'aménagements de sécurité.

M. Hautem a ensuite mis en exergue l'intérêt de ce projet en matière d'attractivité touristique et économique, mais aussi de sécurité et de rapidité, de saturation des axes routiers et des entrées d'agglomération, de cohésion sociale et d'égalité des territoires, sans oublier la composante environnementale avec la réduction des circulations avec des modes thermiques.

M. Hautem a rappelé la multiplicité des acteurs, qu'il s'agisse des « sponsors » que sont les deux régions administratives, les divers maîtres d'ouvrages, tant pour les gares, les PEM ou la voirie au titre des PN. Cette multiplicité a conduit à la désignation de SNCF Gares et connexions comme « assembleur » de l'ensemble des 25 maîtrises d'ouvrage impliquées. Il a souligné toutefois que chaque maître d'ouvrage continuait d'assurer la responsabilité de l'exécution des ouvrages qui lui incombent.

S'agissant de l'historique et du périmètre de l'autorisation sollicitée, il a précisé que c'est, en premier lieu, la résultante de l'avis formulé en février 2023 par l'Autorité Environnementale qui a demandé la prise en compte de la globalité du projet (gares, PN et PEM notamment) y compris pour les travaux réalisés en phase anticipée dont l'impact environnemental devait être pris en compte, ainsi que de la demande formulée, à la mi 2023, par la Région AURA au sujet de la gare du Teil.

Il a détaillé les aménagements projetés, que ce soit en gare, ou pour les PN et les PEM, en explicitant la question des trains circulant actuellement à vide entre Le Teil et Pont St Esprit, et le besoin de création d'un aménagement Origine/Terminus en gare de Pont St Esprit pour le retournement des trains.

S'agissant du calendrier et du phasage des aménagements, M. Hautem a indiqué que les nécessaires compléments à l'étude d'impact identifiés pour certains ouvrages impliquaient des délais supplémentaires pour l'obtention d'une autorisation environnementale globale, d'où, à la demande des collectivités, la dissociation des procédures liées aux aménagements réalisés ou programmés en phase 1 (autorisation attendue au printemps 2026) et le report à 2030 des autres aménagements.

M. Soulet a ensuite présenté le volet environnemental en synthétisant les grandes lignes de l'étude d'impact dont il est possible de retrouver l'essentiel dans le résumé non technique de cette étude (pièce C5 du dossier).

Il a, pour ce faire, développé les principales thématiques « environnementales » de l'étude d'impact :

- Nuisances associées aux travaux :

Il s'agit en premier lieu de la gestion du chantier et de la réduction des nuisances en phase travaux. M. Soulet a donné des exemples de gestion possibles, notamment vis-à-vis des nuisances sonores et des émissions de poussière.

Sont concernées également les questions d'évitement des pollutions et de gestion des circulations, pour permettre notamment l'accès aux zones riveraines.

Des contrôles en cours de réalisation sont prévus pour vérifier la bonne application des mesures préconisées.

- Impact sur le milieu naturel et la biodiversité

Après avoir décrit la méthodologie des études il a souligné que ces enjeux sont en grande majorité négligeables à modéré, hormis pour certains aménagements prévus en tranche 2, ce qui justifie les études complémentaires.

Le fait que la ligne soit existante et fonctionnelle réduit les perturbations potentielles en matière de continuité écologique. Des mesures en matière d'organisation du chantier ou de nuisances lumineuses sont également prévues.

Il a par ailleurs pris pour exemple les mesures « Eviter-Réduire-Compenser » (ERC) concernant la présence d'Aristoloché clématite, hôte du papillon Diane qui fait partie des espèces protégées, sur le site de Roquemaure, et développé d'autres mesures sur des sites tels que la gare de Marguerittes, les PEM de Bagnols sur Cèze et Pont St Esprit.

- Impact en matière d'inondations

Le caractère inondable de nombreuses parties de la ligne et les effets des ruissellements ont été analysés et des dispositions d'aménagement et de gestion ont été adoptées en conséquence, notamment pour la conception des ouvrages (respect de la transparence hydraulique, création de zones de noues et de rétentions, revêtements perméables...).

- Impact en matière de nuisances sonores

A partir des études acoustiques qui ont permis de caractériser les niveaux sonores actuels, des modélisations ont été faites pour simuler les niveaux futurs. Il en ressort qu'aucun impact significatif n'est attendu, ce qui s'explique en grande partie par les circulations de fret existantes, nettement plus pénalisantes au niveau sonore que les rames de voyageurs (à peu près 10dB d'écart entre les passages des 2 types de train).

En fin de son exposé, M. Soulet a également mis l'accent sur l'optimisation des besoins en matériaux et la gestion des déchets.

Echanges avec le public :

- **M. Bladier**, adjoint au maire de Bourg-Saint Andéol a évoqué « l'oubli » des gares de Viviers et de Bourg Saint Andéol, malgré l'importance de la population que ces communes représentent. Il a par ailleurs fait observer que l'impact environnemental induit par les circulations projetées était négligeable par rapport aux actuelles circulations de fret et aux modes de traction thermiques antérieurs. Il considère donc que les études et la procédure actuelle constituent une perte de temps et d'argent.

S'agissant de l'obligation de procédure, le commissaire enquêteur a rappelé que, du fait de la fermeture de cette ligne au trafic voyageurs, les droits précédemment acquis étaient remis en cause et que l'évolution, tant des dispositions réglementaires que des méthodes d'évaluation environnementale étaient à l'origine de la lourdeur de la procédure actuelle, néanmoins incontournable.

Mme Massebeuf a ensuite précisé que les besoins de Viviers et Bourg St Andéol étaient évidemment connus mais que l'objectif était dans un premier temps, d'apporter la réponse la plus rapide possible à la réouverture de la gare du Teil, pour un coût de 2,3 millions d'euros, et que les études en cours, d'un coût de 300 000€, n'avaient pas pris en compte ces communes supplémentaires. C'est donc avant tout une question de calendrier.

- **M. Rard**, habitant de St Montan et élu de la fédération de pêche de l'Ardèche, a repris cette question en soulignant l'importance des déplacements, notamment en direction du site nucléaire de Tricastin et l'intérêt d'une desserte ferroviaire en complément de la 86.

Le commissaire enquêteur a souligné que cette question dépassait le cadre de la procédure en cours mais qu'elle contribuerait à l'alimentation des réflexions futures sur ces problèmes de desserte locale.

- **Mme Vitry, au nom de l'association CUTPSA** (Collectif des usagers des transports publics sud Ardèche) a ensuite développé son argumentaire en faisant valoir l'absence de desserte ferroviaire de ce département et les dysfonctionnements des liaisons routières rendant difficile l'accès aux gares en rive gauche. Divers équipements existent et pourraient être réutilisés à moindre coût.

L'association a soutenu le projet de réouverture de la gare du Teil, avec notamment la liaison quai à quai par le passage de la voirie communale mais elle demande également la réouverture de la rive droite dans son ensemble. Elle souligne l'urgence climatique et le retard pris en la matière, induisant de fait des incidences sanitaires et environnementales non prises en compte dans la présente étude.

Elle interpelle Mme Massebeuf sur la nécessaire prise en compte de cette question au titre du CPER et souligne l'inégalité territoriale dont sont victimes les populations en rive droite du Rhône, contraintes à utiliser la voiture pour leurs déplacements. Elle relativise l'impact financier du projet (2 millions) au regard des investissements réalisés pour un projet tel que le futur centre de pétanque à Chomérac et demande que s'exprime une réelle volonté politique.

Elle s'interroge sur la budgétisation des aménagements prévus sur les passages à niveau et le calendrier de mise en œuvre avec la possible dérogation sollicitée. Elle fait enfin observer que le projet du Teil ne prévoit pas de passerelle en gare, à l'inverse des autres gares d'Occitanie, et remercie la Région Occitanie de permettre, par ce projet, le rétablissement d'une desserte ferroviaire en Ardèche, en espérant des évolutions futures.

Mme Massebeuf a réagi en indiquant que, si elle comprenait l'impatience exprimée, il ne pouvait être dit que la Région n'avait rien fait. Elle a rappelé notamment que le premier projet de liaison entre le sud et le nord en rive gauche avait finalement été interrompu faute de voyageurs. L'autre projet expérimental de liaison entre Le Pouzin et Loriol avec un mouvement pendulaire permettant le raccordement à la LGV Lyon, Marseille Montpellier a également été interrompu pour des raisons similaires.

Elle a par ailleurs souhaité que les projets ne soient pas opposés les uns aux autres, en soulignant l'impact potentiel du projet de Chomérac sur l'attractivité touristique et donc, un accroissement éventuel des transports ferroviaires pour la desserte du secteur.

S'agissant des allongements de délais en lien avec la sécurisation des passages à niveau, Mme Massebeuf a rappelé la volonté politique en la matière et la demande récemment formulée par le président de la Région en vue d'obtenir une dérogation. M. Saliou, responsable technique en charge de ce dossier à la Région a confirmé les études en cours sur cette question, dont le rendu est attendu très prochainement, ainsi que la demande de dérogation motivée par la circulation actuelle et la nécessité de ne pas retarder ce projet.

En ce qui concerne la desserte du Nord Ardèche, la volonté Régionale est d'inscrire cette approche globale et les études correspondantes en articulation avec l'étoile de Lyon et le SERM (Schéma espace régionaux métropolitains) dans le cadre du prochain CPER.

- **M. Dubost** a souligné la lourdeur de la procédure en cours et a regretté ne pas avoir trouvé dans l'annexe socio-économique d'éléments financiers sur le retour de cet investissement au niveau des contribuables.

Le commissaire enquêteur a convenu qu'une réponse devait être apportée sur ce point dans le cadre de la consultation.

- **M. Cuvelier, au nom du Collectif citoyen de Bourg-Saint-Andéol**, a souhaité avoir des informations sur les conditions à mettre en place pour l'ouverture de cette gare.

Mme Massebeuf a indiqué que les études n'avaient pas encore été menées sur cette question, l'effort ayant porté en premier lieu sur la réouverture de Le Teil et que d'autres études viendraient sur les haltes à venir.

M. Willaert a précisé qu'il fallait d'une part des études d'accessibilité de la gare et des études de trafic, c'est-à-dire les conditions de desserte de la gare (cheminement des voyageurs, quais, attente...). La SNCF n'est toutefois pas à l'origine de la décision de desserte de la gare qui est le préalable aux études techniques.

- **un participant** soulève la question de l'emport des vélos dans les trains TER.

M. Gibelin a renouvelé la réponse faite la veille à la réunion similaire organisée à Villeneuve-lès-Avignon : l'emport du vélo c'est avant tout pour le vélo de tourisme alors que, pour le vélo du quotidien, l'objectif c'est l'articulation entre train et vélo par des box sécurisés. Les rames actuelles sont conformes aux obligations résultant de la loi LOM. Des opérations peuvent exister dans certains lieux, notamment en lien avec le tourisme, mais la priorité doit être donnée à la réouverture de la gare avant d'envisager d'autres moyens dans un deuxième temps.

- **M. Rey**, habitant du Teil, s'interroge sur la nature de l'impact environnemental lié à la réouverture de la gare du Teil et sur l'incidence éventuelle d'un aménagement de retournement en gare de Pont-Saint-Esprit susceptible de compromettre la fréquence des dessertes sur Le Teil. Il fait par ailleurs observer que la traversée des voies par les voyageurs continue d'être possible en gare d'Alès.

M. Gibelin précise tout d'abord que les aménagements de retournement prévus à Pont-Saint-Esprit ont vocation à augmenter pour le futur le nombre de dessertes en Occitanie sans réduire les dessertes qui iront jusqu'au Teil avec des voyageurs. Il s'agit d'une complémentarité entre la satisfaction des besoins exprimés par la Région AURA et de ceux propres à la Région Occitanie qui ne doivent pas être grevés par un allongement jusqu'au Teil qui impacte les temps de parcours et d'utilisation du matériel roulant.

Quant au fait de pouvoir traverser les voies, M. Gibelin rappelle qu'il s'agit d'une obligation dans le cadre d'une réouverture, qui ne s'applique pas pour les gares existantes dont le trafic n'a pas été interrompu, mais qui, à terme s'appliquera sans doute à une autre gare dont la réouverture est envisagée aux environs d'Alès.

M. Soulet précise par ailleurs que l'impact environnemental de la réouverture de la gare du Teil peut résulter notamment des aménagements réalisés sur les passages à niveau et des travaux susceptibles d'avoir une incidence sur le milieu naturel ainsi que de l'exploitation, dont l'incidence au plan acoustique. L'évaluation a été faite à la demande des services de l'Etat, dans le cadre de la régularisation de la phase anticipée, afin de prouver qu'il n'y avait pas d'incidence.

- **Patrick Guérin**, premier adjoint à Bourg-Saint-Andéol évoque l'importance de cette commune, porte d'entrée vers la grotte Chauvet et où un arrêt ferroviaire combiné à des transports routiers

spécifiques pourrait améliorer le développement touristique de la région. Il en va de même des communes situées plus au Nord telles La Voulte et St Péray.

Mme Massebeuf convient que la multiplicité des projets, tels que Chauvet 2 ou Chomerac sont des éléments qui concourent à encourager et soutenir cette réouverture qui irrigue le territoire. Le pacte Ardèche, auquel sont inscrits les crédits de cette réouverture ferroviaire, permet de booster les crédits par rapport aux autres départements ruraux et l'amélioration des mobilités est une nécessité en Ardèche, en favorisant les modes doux et le train.

- **un participant évoque les questions tarifaires** et la mise en place d'offres attractives comme c'est le cas en Occitanie.

M. Saliou indique que l'heure n'est pas encore à la commercialisation de l'offre puisque l'ouverture n'est pas prévue avant de début 2027 mais qu'il existe aussi des tarifs promotionnels en région AURA et que cette question devra être réglée dans le cadre de la tarification interrégionale.

- **M. Boutery, de l'association CUTPSA** revient sur la question des passages à niveau, et en particulier sur les n° 3 et 18, et sur la sensibilisation des usagers qui doit être faite. Il insiste sur l'intérêt des équipements de surveillance qui doivent être mis en place et la nécessaire verbalisation des infractions constatées, tout en faisant observer que les sommes en jeu pour ces améliorations doivent rester modestes et ne retarderont pas la réalisation du projet.

Mme Soulages-Couvreur convient que les aménagements sont dans l'ensemble limités mais souligne que la télésurveillance des passages à niveau 3,18 et 20 requiert néanmoins des études particulières qui ont été lancées et devraient être prochainement restituées. D'autres études sont par ailleurs à engager par la suite ce qui ne permet pas de disposer d'une date définitive pour les travaux.

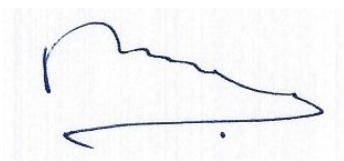
M. Carayon confirme par ailleurs que, pour le PN 18 des éléments techniques un peu plus complexes sont également à prendre en compte.

- **Mme Vitry évoque la gestion des passages à niveau** en rive droite avec les trains de fret et en rive gauche avec un trafic mixant la circulation fret et voyageur, cette différence semblant générer des temps de fermeture plus longs en rive droite, occasionnant des comportements en infraction pour des automobilistes qui perdent patience.

M. Carayon précise que dans tous les cas, le déclenchement des PN se fait par des pédales d'annonce situées en amont et en aval de chaque PN, indépendamment de la longueur du train. Il n'est pas prévu de déplacement de ces pédales d'annonce dans le projet actuel, donc pas d'impacts sur les études et leurs délais de réalisation.

En conclusion le commissaire enquêteur a rappelé la poursuite de la consultation jusqu'à sa phase de clôture et l'intérêt pour le public de prendre connaissance du dossier de manière à ne pas se positionner uniquement sur des questions de principe mais bien sur les aménagements projetés, les raisons de leurs choix et leurs impacts. Les participants ont été remerciés pour les échanges et la qualité des débats, tant pour le public que pour les représentants des deux Régions et de la SNCF.

Le commissaire enquêteur,



Jeanine RIOU

II. Réunions de clôture

2.1 Diaporama de présentation

LIGNE
RIVE
DROITE
DU
RHÔNE }

Consultation du public

Demande d'autorisation
environnementale

RÉUNION PUBLIQUE
DE CLÔTURE
ROQUEMAURE

JEUDI 12 FÉVRIER 2026



Accueil républicain

Nathalie NURY
Maire de Roquemaure

LIGNE
RIVE
DROITE
DU
RHÔNE }

LE TEIL PONT SAINT-ESPRIT BAGNOLS-SUR-CEZE LAUDUN-LARDOISE ROQUEMAURE YLLENEUVE-LEZ-AVIGNON AVIGNON-CENTRE ARAMON REMOULINS MARGUERITTES NÎMES-CENTRE

Introduction

Jeanine Riou
Commissaire-enquêteur

Déroulé de la réunion et présentation des intervenants

Le déroulé

- Présentation rapide du projet
- Cadre réglementaire de la consultation
- **Panorama** des avis et propositions formulées depuis l'ouverture de la consultation
- **Synthèse** des contributions par thème et éléments de réponse
- **Temps d'échanges** avec les participants
- Des **débats enregistrés** qui seront mis en ligne
- Une **synthèse** à l'issue des réunions
- Une **durée prévisionnelle de 2h**

Les représentants de la maîtrise d'ouvrage :

- **Pour SNCF Gares & Connexions Occitanie :**
Issam SMIE
- **Pour SNCF Gares & Connexions Auvergne-Rhône-Alpes :**
Philippe MILLET
- **Pour SNCF Réseau Occitanie :**
Fabrice CARAYON
- **Pour SNCF Réseau Auvergne-Rhône-Alpes :**
Virginie SOULAGES-COUVREUR
- **Pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage environnement AREP :**
Charles SOULET

| PARTIE 01 |

La présentation du projet

LIGNE
RIVE
DROITE
DU
RHÔNE



Hilaire Hautem

Directeur régional des Gares Occitanie

SNCF Gares & Connexions

LIGNE
RIVE
DROITE
DU
RHÔNE



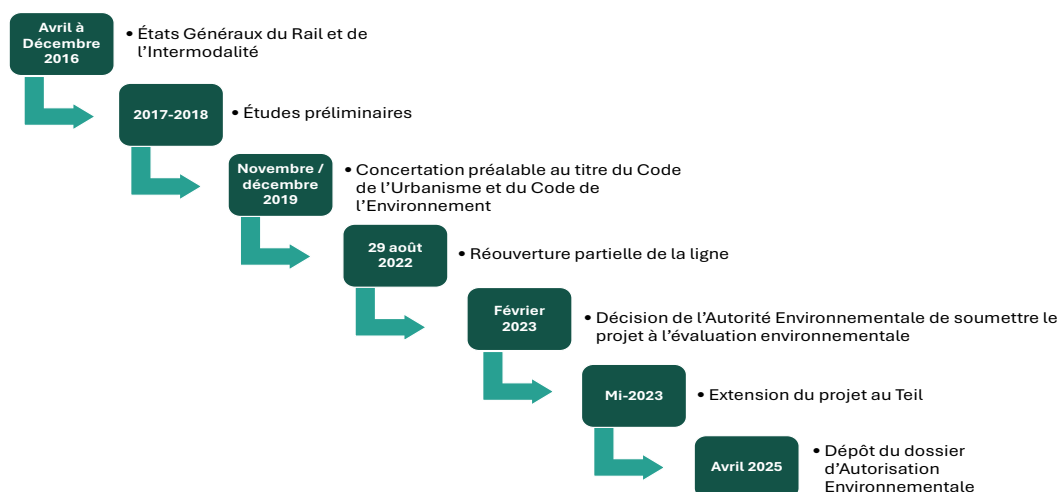
} Les acteurs du projet

- Les **autorités organisatrices de la mobilité**
 - La Région Occitanie
 - La Région Auvergne-Rhône-Alpes
- Les **maîtres d'ouvrage**
 - SNCF Gares & Connexions pour les gares, haltes et certains pôles d'échanges multimodaux (PEM)
 - SNCF Réseau pour les aménagements ferroviaires, dont les passages à niveau (PN)
 - 3 Collectivités pour l'aménagement des PEM : la Communauté d'agglomération du Gard Rhodanien, la Communauté de communes du Pont du Gard, Nîmes Métropole
 - Les gestionnaires de voiries des 34 PN concernés

A noter :

- SNCF assure l'assemblage des dossiers de chaque maître d'ouvrage pour remise d'un dossier d'autorisation environnemental unique
- Chaque maître d'ouvrage demeure responsable de ses investissements et du respect des exigences environnementales

} Les dates clés du projet Rive Droite du Rhône



Les aménagements programmés

Les gares et haltes ferroviaires

- Réouverture de **9 haltes ferroviaires** (Offre de service cible 10 allers-retours) :
 - Mise aux normes/création de quais et des accès aux normes PMR (Personnes à Mobilité Réduite)
 - Liaison quai à quai par la création de passerelles ou réaménagement de passages sous voie ferrée / souterrain existant
 - Aménagements ferroviaires connexes en gares (abaissement caténaires, signalisation, dévoiement câbles, adaptation du plan de voie)
- Création de **Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM)** en lien avec les réaménagements des gares
- Création d'une **Origine/Terminus** à Pont-Saint-Esprit pour le retournement des trains

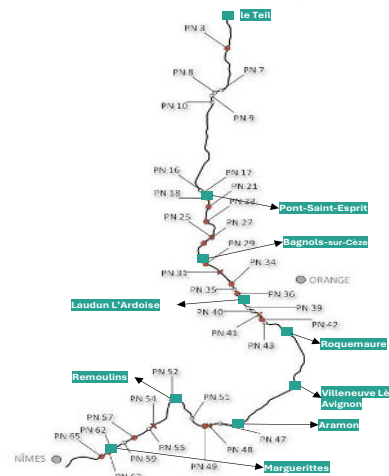


Les aménagements programmés

Les passages à niveau (PN)

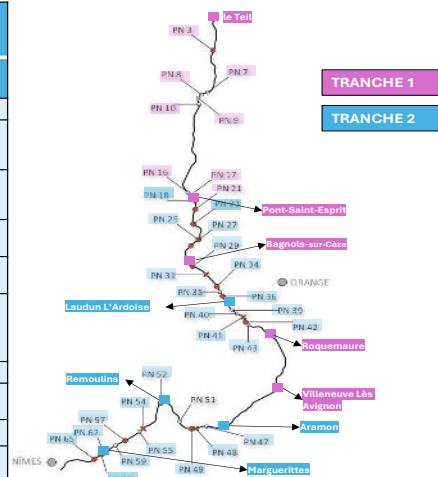
34 PN concernés par l'amélioration de la sécurité ferroviaire et routière et de la fluidité des circulations :

- 4 PN font l'objet d'une fermeture.
- 14 PN font l'objet d'aménagements ferroviaires.
- 29 PN font l'objet d'aménagements routiers, dont 18 pour de la signalisation routière uniquement.
- 3 PN font l'objet d'opérations d'élagages / de débroussaillages.
- 8 PN font l'objet d'aménagements pour les modes actifs (passages piétons et cycles).



Synthèse des éléments soumis à la consultation

	1 ^{ère} Autorisation Environnementale		2 ^{ème} Autorisation Environnementale
	Phase Anticipée (2022)	Tranche 1 (en cours)	Tranche 2 (à venir)
Le Teil		Halte	
Pont-Saint-Esprit	PEM + Quais	Rénovation du bâtiment voyageurs	Origine-Terminus Passerelle
Bagnols-sur-Cèze	PEM + Quais	Rénovation du bâtiment voyageurs	Passerelle
Laudun-L'Ardoise			Mise en Conformité PMR (quais & passerelle) / PEM
Roquemaure		Quais / PEM / Passage souterrain	
Villeneuve Lez Avignon		Rénovation du bâtiment voyageurs / Mise en Conformité PMR (quais & passerelle) / PEM	
Aramon			Gare / Passerelle / PEM
Remoulins	Quais		Passerelle / PEM
Marguerittes			Gare / PEM / Passage souterrain
Sécurisation PN		PN 3 au PN 20 (Entre Le Teil et Pont-Saint-Esprit)	PN 21 au PN 65 (Entre Pont-Saint-Esprit et Nîmes)



Partie 02

La consultation du public Bilan quantitatif et premiers enseignements au 9 février 2026

Rappel du contexte réglementaire

- Ce projet est soumis à une autorisation environnementale délivrée par le préfet, destinée à vérifier que l'impact environnemental est acceptable au regard des enjeux et des mesures prises
- La procédure d'autorisation comporte désormais une phase unique d'une durée de 3 mois permettant à la fois la consultation des services administratifs et des collectivités et le recueil de l'expression du public
- Une phase de décision d'un mois à l'issue de laquelle le préfet décide d'accorder ou non l'autorisation environnementale en prenant en compte les observations formulées durant la phase de consultation

La procédure de consultation du public

- Une procédure récente, la Loi Industrie Verte, applicable depuis octobre 2024.
- Le principe : conduire l'instruction par les services de l'État et la consultation du public en parallèle, sur une durée de 3 mois.
- Modalités principales :
 - Une consultation organisée par un commissaire-enquêteur, qui rend un rapport et ses conclusions sur le projet
 - Des réunions publiques d'ouverture et de clôture de la consultation
 - Un registre numérique pour permettre au public de contribuer
 - La mise à disposition du public des avis issus de l'instruction du dossier pendant les 3 mois de consultation

Rappel de la chronologie

- **Chronologie**
 - Début de la consultation : le 24 novembre 2025 à minuit
 - réunions publiques d'ouverture: le 1^{er} décembre à Villeneuve lez Avignon et le 2 décembre à Le Teil
 - réunions publiques de clôture: le 11 février à Le Teil et le 12 février à Roquemaure
 - clôture de la consultation le 24 février 2026 à minuit
- Pendant cet intervalle se déroulent simultanément l'instruction administrative et le recueil des observations du public
- Durant cette période, le maître d'ouvrage apporte des réponses aux avis formulés dans le cadre de l'instruction administrative (avis mis en ligne et faisant partie du dossier)
- A la demande du commissaire enquêteur il peut également apporter des précisions sur des questions soulevées par le public

L'instruction administrative (1)

- **Services ou organismes particuliers consultés**
 - L'Autorité Environnementale: IGEDD
 - Le CNPN
 - Les ARS des deux départements Ardèche et Gard
 - Les organismes de bassin compétents (EPTB et CLE): CLE de l'Ardèche, du Gard Rhodanien, des Gardons et du bassin Vistre-Vistrenque-Costières
 - La DRAC (avis requis de l'ABF)
- **Collectivités consultées**
 - **Toutes les communes traversées par le projet:** Communes de Nîmes, Marguerittes, Saint-Gervasy, Bezouze, Lédénon, Sernhac, Saint-Bonnet-du-Gard, Remoulins, Fournès, Théziers, Aramon, Les Angles, Villeneuve-Lez-Avignon, Sauveterre, Roquemaure, Saint-Geniès-de-Comolas, Montfaucon, Laudun L'Ardoise, Orsan, Bagnols sur Cèze, Saint-Nazaire, Vénéjan, Saint-Alexandre, Pont-Saint-Esprit, Pujaut, Codolet, Chusclan dans le Gard (30), Saint-Just-d'Ardèche, Saint-Marcel-d'Ardèche, Bourg-Saint-Andéol, Saint Montan, Viviers, Le Teil en Ardèche (07)
 - **Les communautés d'agglomération ou communautés de communes concernées:** CA de Nîmes Métropole, Gard Rhodanien, Grand Avignon, et CC du Pont du Gard, Ardèche-Rhône-Coiron et CC du Rhône aux Gorges de l'Ardèche

L'instruction administrative (2)

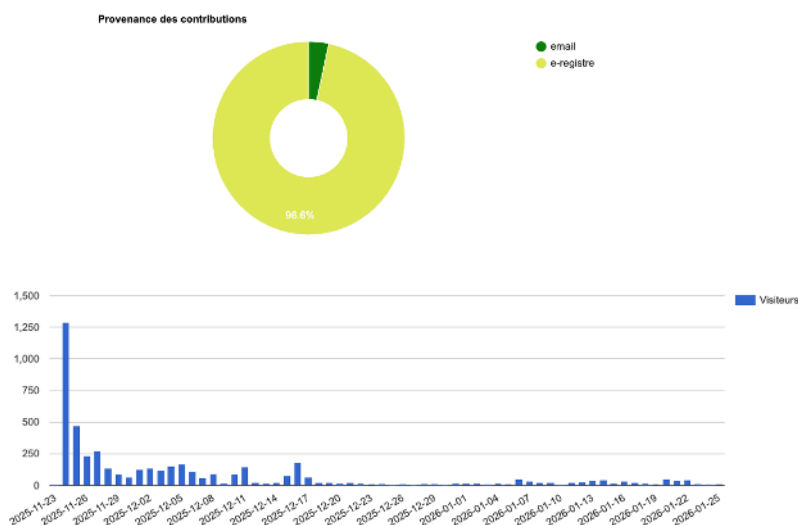
A ce jour se sont exprimé(e)s:

- Les ARS des 2 départements
- Le CNPN
- L'IGeDD
- L'EPTB Ardèche
- Les communes de Théziers, Remoulins, Pont St Esprit, Marguerittes, Bourg-Saint-Andéol
- Les communautés de communes du Pont du Gard et du Rhône aux Gorges de l'Ardèche

Dans la suite de cette réunion, les représentants SNCF expliciteront la teneur de ces avis et les réponses apportées ou en cours de rédaction relatives aux différents points soulevés

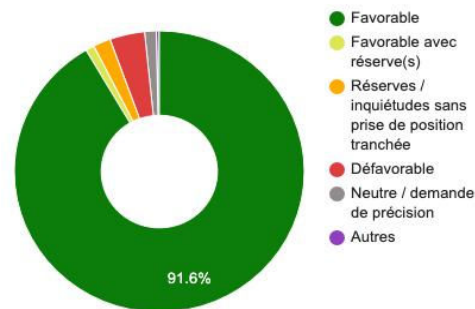
La consultation du public :

- Plus de 300 observations déposées, en grande majorité sur le registre dématérialisé.
- Une visualisation des documents qui s'essouffle au fil du temps



Une forte adhésion au projet

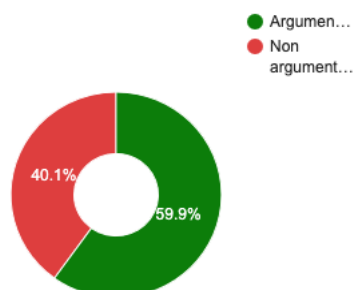
Orientations des contributions (déduplié)



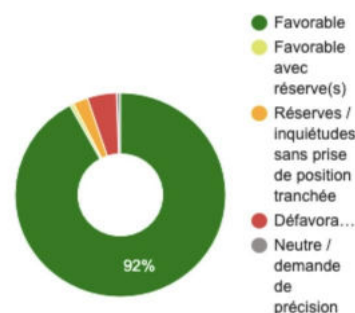
Témoignage de la forte attente du public qui s'exprime dans près de 92% des avis formulés

Une adhésion qui reste du même ordre que les avis soient ou non argumentés

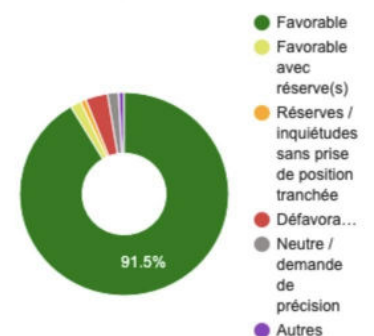
Argumentation des contributions (total)



Contributions argumentées (dédupliées)

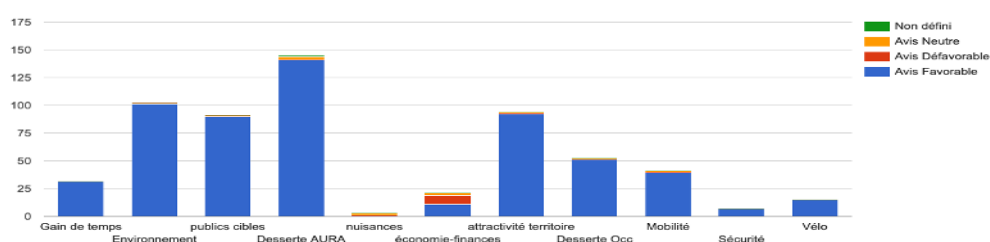


Contributions non argumentées (dédupliées)



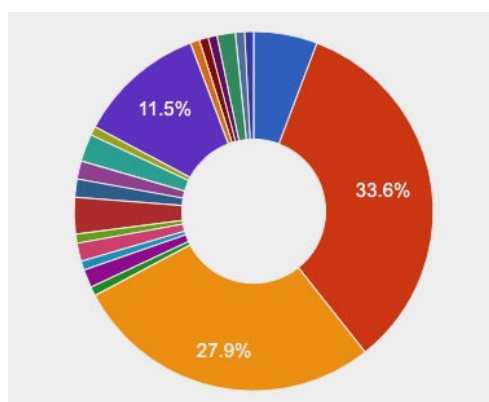
Si seulement 60% des observations sont argumentées, la proportion des avis favorables reste stable aux alentours de 92%, qu'ils s'appuient ou non sur une argumentation précise

Des thématiques variées évoquées dans les argumentaires



- Bien que l'objet de la consultation soit une autorisation environnementale, les contributions argumentées n'évoquent la question des effets du projet sur l'environnement que dans le tiers d'entre elles, le plus souvent en faisant valoir les effets bénéfiques du report modal en matière de GES, sans signaler d'incidence inacceptable.
- Les préoccupations concernant la desserte de la région AURA, le plus souvent bien au-delà du territoire concerné par le projet actuel sont de loin majoritaires (près de 50% des avis exprimés)
- Les préoccupations relatives aux nuisances (bruits et vibrations) sont exprimées par quelques riverains immédiats de la ligne auxquels il conviendra d'apporter des informations sur leur situation particulière.

Des propositions diverses, témoignant des attentes du public



Les 6 thématiques qui se dégagent :

- Prolongement Nord Ardèche et au delà
- Ouverture gare Bourg St Andéol
- Ouverture gare Viviers
- Fiabiliser le trafic
- Adapter service à fréquentation touristique
- tarification attractive adaptée

Les autres thématiques (non classées)

- Ouverture gare Aramon
- Dissociation procédure PEM accélération
- mutualisation travaux régénération voies
- Sanctuarisation des investissements de l'Etat
- Partenariat tarifaire entreprises
- construction de parcs relais avec abris vélo
- complémentarité projet accompagnement gare
- atelier vente/réparation vélos PEM Remoulins
- liaison bus Le Teil - Montélimar
- financement par vignette automobile
- création accès à l'arrêt de bus en gare du Teil
- ouverture gare St Just St Marcel
- favoriser le développement du fret
- mur phonique Roquemaure

- 3 propositions majoritaires: réouverture des gares de Bourg St Andéol, de Viviers et prolongement de la ligne vers le Nord mais aussi des attentes en matière de fiabilité du trafic, d'adaptation à la fréquentation touristique et d'une tarification attractive adaptée aux différents publics.

Quelques premiers enseignements

- Une adhésion forte au projet de réouverture, y compris en AURA où la concertation préalable n'avait pas eu lieu
- Une opposition très minoritaire fondée essentiellement sur des arguments économiques et financiers mais aussi la protection du paysage!
- Peu d'arguments environnementaux mis en avant hormis l'effet bénéfique du report modal
- Une attente forte en matière de calendrier mais aussi de qualité du service et de tarification adaptée, garantes de l'ampleur du report modal escompté
- Un plaidoyer pour la réouverture généralisée de la ligne en région AURA avec de nombreux arguments en faveur de la réouverture des gares de Bourg St Andéol et de Viviers

Quelques premiers enseignements (suite)

- Des associations d'usagers fortement mobilisées, exprimant des attentes en matière de calendrier, d'optimisation des moyens et d'extension du projet avec garanties des financements Etat/Régions
- Quelques propositions d'aménagements complémentaires, le plus souvent relevant de la compétence des collectivités, qui doivent être examinées par ces dernières
- Des inquiétudes de riverains face aux nuisances potentielles qui doivent trouver réponse
- Des arguments répétés concernant la mobilité train/vélo, que ce soit en matière de connexion avec des pistes cyclables, des aménagements d'abris vélo pour les PEM ou la question de l'emport dans les trains.

Avis du public et réponses

LIGNE
RIVE
DROITE
DU
RHÔNE



Contributions du public et éléments de réponses

Thèmes	Réponses	Contributeurs
Intérêt socio-économique du projet	Pièce H du dossier qui confirme l'intérêt du projet. La réouverture anticipée témoigne de cette vision avec des fréquentations en hausse depuis 2022.	Collectivités ; particuliers
Politique tarifaire et horaires de la ligne	Les tarifs pratiqués sur la ligne sont du ressort des Régions Occitanie et AURA. Les tarifs spéciaux mis en place pour la phase d'ouverture anticipée seront reconduits par la Région Occitanie. Les liaisons interrégionales seront régies par la Convention de réciprocité tarifaire existante entre les deux régions. Horaires : études en cours	Particuliers
Propositions d'actions pour accélérer le planning de réouverture complète de la ligne.	Le planning est réaliste et tient compte de facteurs incompressibles : procédures, financements, conditions de réalisation.	Associations
Travaux de régénération de la voie (GOP) et conséquences sur le planning.	Travaux indépendants du projet mais ces travaux sont nécessaires au maintien de la ligne	Associations
Impact sur le trafic fret existant et potentiel	Aucun. Les trafics voyageurs circulent hors des sillons utilisés par le fret et n'entraveront pas un éventuel développement du trafic fret sur la ligne.	Collectivités

Contributions du public et éléments de réponses

Thèmes	Réponses	Contributeurs
Équipements et accès aux gares (Roquemaure, Villeneuve-Lès-Avignon, Le Teil)	Le détail des équipements et aménagements prévus en gares sont repris dans le dossier en pièce C1 (étude d'impact). Une attention sera portée sur la bonne articulation des infrastructures prévues avec les aménagements urbains portés par les collectivités.	Particuliers
Accessibilité des gares d'Occitanie	Toutes les gares d'Occitanie seront accessibles (au sens PMR) à la réouverture complète de la ligne	Associations
Nuisances sonores aux abords des emprises ferroviaires.	Les études réalisées valident le respect des seuils réglementaires en matière d'impacts sonores.	Particuliers
Intégration / compatibilité du projet avec les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) de Montpellier et Avignon.	Les projets de SERM sont encore en phase de préfiguration. Pas de visibilité à ce jour sur les contours précis qui seront validés.	Non précisé
Demande d'ouverture de nouveaux tronçons de lignes / de gares en Ardèche.	Le projet soumis à la consultation intègre uniquement l'ouverture de la gare de Le Teil.	Associations

| PARTIE 04 |

Avis des services instructeurs et réponses

LIGNE
RIVE
DROITE
DU
RHÔNE



} Socio-économie, urbanisme et mobilités (1/2)

Avis Ae IGEDD : rentabilité socio-économique par rapport à des projets similaires, mobiliser des leviers pour augmenter la fréquentation du projet

- Projet dans la moyenne des opérations comparables de desserte fine du territoire.
- Leviers pour augmenter la fréquentation : offre de service de transport en commun fiable, rapide et confortable répondant aux besoins de la population, mise en place de tarif spéciaux forfaitaires.

Avis ARS 07 : Lutte contre les îlots de chaleur, continuités piétonnes, sécurité des accès routiers au niveau de la gare du Teil

- Aménagements à caractère réversibles ne visant pas à lutter ou créer des îlots de chaleur.
- Aménagements au droit des emprises ferroviaires existantes, accès piétons en continuité des aménagements de la commune.

} Socio-économie, urbanisme et mobilités (2/2)

Avis ARS 07, ARS 30 et Ae IGEDD : Liaisons périphériques aux PEM favorables aux déplacements actifs et insertion au sein du Service Express Régional Métropolitain d'Avignon

- Rôle des collectivités via leurs documents d'urbanisme d'accompagner la réouverture de la gare avec des liaisons favorables aux déplacements actifs et aux transports en commun.
- Le Service Express régional métropolitain (SERM) d'Avignon est en cours d'élaboration.

Avis ARS 07 : Prévenir l'étalement urbain, maintenir une offre de logements accessibles, garantir une planification urbaine cohérente, démarche d'urbanisme favorable à la santé

- Contribution du projet aux dynamiques du territoire relativement modérées au regard des projections de trafic attendus.
- Rôle de la commune du Teil, via notamment son document d'urbanisme, est de garantir une planification urbaine cohérente autour de la gare afin de prévenir l'étalement urbain et maintenir une offre de logements accessibles.

Milieu naturel (1/2)

Avis CNPN : Renforcer les suivis des chantiers

Doublement du nombre de visites de chantier (24 au lieu de 12)

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

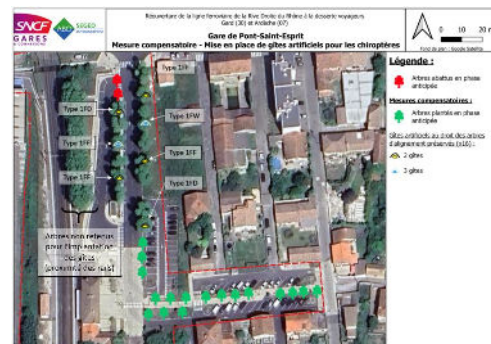
Etude d'une mesure visant à renforcer la végétalisation associée aux plantations d'arbres à Pont-Saint-Esprit et suivi en parallèle de la mesure compensatoire à Pont-Saint-Esprit (plantation d'arbres).

Avis CNPN : Ajouter au moins 20 abris à chiroptères, y compris certains ciblant les plus grandes espèces.

Installation de 16 gîtes, mesures d'entretiens et de suivi sur 10 ans.

Avis CNPN et ARS30 : Prévention et gestion des espèces de la flore exotique envahissante en exploitation (focus sur les espèces allergisantes tel que l'ambrosie).

- Ajout de mesures de suivi en phase travaux sur 10 ans.
- Contrôle lors de l'arrachage des espèces envahissantes et surveillance des repousses.
- Palette végétale des aménagements du projet privilégie les espèces végétales non allergisantes.



Milieu naturel (2/2)

Avis CNPN : 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

Les zones humides identifiées à proximité des emprises de projet (PN3 et PN49) font déjà l'objet de mesures d'évitements adaptées.

La création de points d'eaux temporaires en phase travaux augmenterait le risque de mortalité accidentelle et de perturbation des individus d'espèces protégées, le retrait de ces habitats à la fin du chantier constituerait une destruction d'habitat d'espèces éventuellement protégées.

Avis CNPN : Assurer le suivi de la transplantation de l'Aristolochie clématite et la gestion de la station pour s'assurer des meilleures chances pour son développement.

Suivi proposé sur 30 ans.

Avis CNPN : Communication et affichage sur la compensation mise en place, sur le site

- A Roquemaure : Panneaux informatifs à proximité des stations d'Aristolochie clématite transplantées et au niveau du parking PEM.
- A Pont-Saint-Esprit : panneau de communication disposé sur le bâtiment voyageur.

Avis ARS 30 : Maîtrise de la prolifération des moustiques

- Temps de vidange des ouvrages de gestion des eaux pluviales inférieurs à 48h afin d'éviter le développement des moustiques, conformément aux recommandations de la DDTM du Gard.

Contexte sonore

Avis ARS 07, ARS 30 et Ae IGEDD : Faire référence aux valeurs de l'OMS (54 dB de jour et 44 dB de nuit) pour le bruit :

- SNCF Réseau respecte strictement la réglementation. Les évolutions acoustique multi-exposition du projet (contribution cumulée des circulations ferroviaires et routières) sont inférieures aux seuils réglementaires (+2 dB).
- Le réseau linéaire de transport doit être traité de façon cohérente et homogène sur l'ensemble du 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.

Avis Ae IGEDD : Veiller à ne pas autoriser de nouvelles constructions de logements et bâtiments sensibles à proximité de la voie ferrée dans les secteurs exposés :

- Rôle du préfet de redéfinir si nécessaire la catégorie sonore de l'infrastructure.
- Rôle des collectivités de veiller à ne pas autoriser de nouvelles constructions de logements et bâtiments sensibles à proximité de la voie ferrée dans les secteurs exposés.

Avis Ae IGEDD : Définir un programme, priorisé le cas échéant, de mise en place de protections acoustiques

- Pas de protection prévue dans le cadre du projet du fait de l'absence de dépassement des seuils réglementaires.
- Point Noirs de Bruits (PNB) identifiés intégrés au programme national de résorption financé par l'Etat.

Avis ARS 07 : Dispositifs de sonorisation au Teil :

- Absence d'annonce sonore en halte du Teil, pas de nuisances pour le voisinage en exploitation.

Emissions de Gaz à Effet de Serre

Avis Ae IGEDD : Mesures d'optimisation des émissions de la phase travaux, définir un objectif maximal d'émissions et suivi des émissions pour s'assurer de l'atteinte de l'objectif

- Mesures spécifiques prévues à l'étude d'impact tel que l'optimisation des besoins et la gestion industrialisée des matériaux.
- Sélection des entreprises par la performance environnementale et mesures d'indicateurs spécifiques en phase chantier.

Avis Ae IGEDD : Hypothèses de calcul du bilan des émissions de GES de la phase d'exploitation, étudier et mettre en œuvre des mesures pour l'améliorer en particulier en renforçant l'attractivité du nouveau service ferroviaire pour les voyageurs, assurer un suivi de ce bilan

- Hypothèses issues des fiches outils fournies par la Direction générale des infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM) qui s'impose aux évaluations socio-économiques.
- Les Autorités Organisatrices des Mobilités (Région Occitanie et AURA) ont pour rôle de mettre en œuvre les leviers qui permettront de renforcer l'attractivité de ce nouveau service ferroviaire.

} Analyse des effets cumulés

Avis Ae IGEDD : Compléter l'analyse des effets cumulés avec des données quantitatives

Analyse basée sur les données disponibles rendu sur les projets, dont la présentation de toutes les données chiffrées disponibles. Au regard des incidences limitées du projet, les incidences cumulées restent limitées.

LIGNE
RIVE
DROITE
DU
RHÔNE }

Merci de votre attention



Échanges

La consultation du public se poursuit jusqu'au 24 février 2026

- Pour s'informer, contribuer, connaître toutes les modalités de la consultation :

www.registre-numerique.fr/reouverture-rive-droite-du-rhone



- Remise du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur entre le 16 et le 20 mars
- Phase de décision relevant de l'autorité préfectorale préalablement au démarrage des travaux

2. 2 Synthèse des échanges Le Teil – 11 février 2026

Réouverture ligne ferroviaire Rive Droite du Rhône entre Le Teil et Nîmes

Réunion Publique de clôture du 11 février 2026 au Teil

Synthèse établie à l'issue des débats par Jeanine RIOU

Commissaire enquêteur

La réunion publique s'est tenue à la salle Caravane le Monde.

Elle a rassemblé une vingtaine de participants en sus des partenaires de ce projet.

Elle réunissait également les représentants des différentes filiales SNCF concernées sur les deux régions administratives en charge de répondre aux questions du public :

- M. Hilaire Hautem, directeur régional SNCF des Gares Occitanie
- M. Issam Smie, chef de projet SNCF Gares & Connections Occitanie
- M. Fabrice Carayon, SNCF Réseau Occitanie
- M. Philippe Millet, SNCF Gares & Connections AURA
- Mme Virginie Soulages-Couvreux, SNCF Réseau AURA
- M. Charles Soulet, SNCF AREP

Après les traditionnels mots de bienvenus prononcés par Mme Mazellier, représentant M. le maire du Teil, Jeanine Riou, commissaire enquêteur en charge de cette procédure de consultation du public, a présenté le déroulé prévisionnel de la réunion. (cf diaporama présenté en séance)

Présentation du projet soumis à consultation publique (cf diaporama SNCF):

M. Hautem a commenté le diaporama synthétique dressant les grandes étapes de ce projet et les éléments qui ont conduit à son évolution, depuis son émergence en 2016 jusqu'à la présente procédure.

Il a notamment souligné la multiplicité des acteurs et leurs compétences et responsabilités respectives

M. Hautem a ensuite évoqué les aménagements réalisés dès 2022 dans le cadre de la phase appelée désormais « phase anticipée », qui ont permis la réouverture des gares de Bagnols-sur Cèze et Pont-Saint-Esprit.

Il a par ailleurs rappelé les aménagements de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) à la charge des collectivités compétentes pour faire la connexion entre la partie ferroviaire et la partie urbaine de la gare, et tous les aménagements, modes doux, les vélos, les piétons, des parkings, à prévoir pour qu'on puisse faciliter la reprise du train.

M. Hautem a ensuite mis en exergue l'intérêt de ce projet en matière d'attractivité touristique et économique, mais aussi de sécurité et de rapidité, de saturation des axes routiers et des entrées d'agglomération, de cohésion sociale et d'égalité des territoires, sans oublier la composante environnementale avec la réduction des circulations avec des modes thermiques.

Il a également abordé la question des aménagements de passages à niveau (PN) résultant de la mise en œuvre des préconisations de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) en raison de l'aggravation de criticité liée à la présence de voyageurs dans les trains.

S'agissant du calendrier et du phasage des aménagements, M. Hautem a rappelé le phasage des aménagements qui a permis d'une part certaines mises en service anticipées mais qui, d'autre part,

est tributaire de l'avancée des études environnementales d'où la distinction entre tranche 1 et tranche 2.

Si le dossier présenté concerne l'ensemble du linéaire, l'objet de la consultation ne porte que sur la tranche 1 qui concerne la phase anticipée et les nouveaux aménagements nécessaires à la réouverture aux voyageurs des gares du Teil, Roquemaure et Villeneuve-lès-Avignon, que ce soit les gares, les PEM associés ou les PN. Les autres aménagements nécessaires à la réouverture des gares de Laudun et celles entre Avignon et Nîmes, feront l'objet de la phase ultérieure.

Rappel du contexte réglementaire et premier bilan des observations reçues

Jeanine Riou a rappelé le cadre réglementaire de cette procédure s'appliquant à l'autorisation environnementale telle qu'elle résulte des nouvelles dispositions de la loi « Industrie verte » et de ses textes d'application.

S'agissant de la procédure en cours elle a rappelé les différents moyens d'expression des observations et avis formulés tant dans le cadre de l'instruction administrative que pour l'expression du public, au travers notamment de la plate-forme dématérialisée.

Elle a ensuite présenté un bilan d'étape des avis reçus au titre de l'instruction administrative et des observations déposées par le public (cf diaporama).

Une analyse statistique des observations déposées (établie sur un recueil de près de 300 observations) a ensuite été commentée permettant de constater qu'environ 92% des avis exprimés sont favorables au projet mais que seulement 60% des avis exprimés (favorables ou défavorables) sont étayés par des arguments. Si le premier jour de consultation a donné lieu à une centaine de dépôts, la cadence s'est ensuite ralentie mais le niveau reste stable.

Pour ce qui est des arguments avancés, la composante environnementale est importante (environ un tiers des contributions) et les besoins des publics cibles (travailleurs, étudiants, santé) sont également régulièrement évoqués.

La question des nuisances potentielles (bruit vibrations) n'est abordée que de façon marginale.

Si le bilan socio-économique est souvent mis en avant par les opposants au projet, l'attractivité du territoire est régulièrement avancée comme un atout pour les deux Régions, tant au plan du développement économique qu'au plan touristique.

Les besoins de mobilité et la sécurité des déplacements en train sont également des arguments réguliers, l'insuffisance et/ou l'inadaptation des liaisons en bus étant souvent dénoncées.

La thématique du vélo est abordée de façon récurrente, qu'il s'agisse des modes de connexion, des équipements dans les PEM ou de l'export du vélo.

S'agissant des propositions exprimées, plus d'un tiers concerne la réouverture de la ligne pour la partie Nord Ardèche et au-delà, suivies de près par des demandes de réouverture de la gare de Bourg Saint Andéol, et, dans une moindre mesure, de celle de Viviers.

Les exigences de fiabilisation du trafic sont également fortes ainsi que celles visant à l'adaptation du service à la fréquentation touristique et une tarification attractive.

Ce premier bilan confirme l'adhésion forte du public à ce projet de réouverture au trafic voyageur, y compris en Région AURA où la concertation préalable n'avait pas eu lieu.

Les opposants au projet, lorsque les avis sont argumentés, reposent en grande partie sur des motifs socio-économiques et les arguments environnementaux sont rares hormis le bénéfice attendu en termes de report modal sur la pollution atmosphérique et les émissions de Gaz à effet de serre (GES).

L'attente du public est également forte au regard du calendrier de mise en œuvre, notamment de la part des associations d'usagers, de même que la question de l'usage du vélo (connexion, abris, export...).

Éléments de réponse aux avis exprimés par le public.

MM Carayon et Smie ont développé, à partir d'un tableau synthétique, les réponses qui pouvaient être apportées aux questions soulevées, que ce soit en rappelant quelles étaient les pièces du dossier qui traitaient de ces questions ou par des précisions complémentaires (cf diaporama). Ont ainsi été abordés les points suivants :

- intérêt socio-économique du projet (pièce H) corroboré par la forte hausse du trafic voyageur enregistrée depuis la phase anticipée
- la politique tarifaire et horaire de la ligne qui relève des Autorités organisatrices des Transports (AOT). En principe les dispositions tarifaires retenues pour la phase anticipée devraient être reconduites et élargies à la Région AURA par réciprocité.
- l'accélération du calendrier qui doit tenir compte des faibles marges de manœuvre en raison des procédures environnementales mais aussi des contraintes de sécurité.
- la mobilisation des financements auprès des 2 Régions
- la mutualisation avec d'autres projets tels que la régénération de la voie (GOP)
- l'absence d'impact du projet sur le trafic fret
- les équipements et aménagements concernant les gares et leurs accès (pièce ECI) et la bonne articulation avec les aménagements urbains portés par les collectivités
- l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite (PMR) qui sera effective
- les nuisances sonores, les études menées ayant validé le respect des exigences réglementaires.
- l'intégration des projets de SERM (Services express régionaux Métropolitains) qui ne sont qu'à un stade de préfiguration ne permettant pas une visibilité sur leur contour précis.
- l'ouverture de nouveaux tronçons de ligne ferroviaire en Ardèche qui dépasse le cadre de la procédure actuelle.

Éléments de réponses aux avis formulés au titre de l'instruction administrative

M. Soulet a présenté les observations formulées par les Agences Régionales de Santé (ARS AURA et Occitanie) le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) et l'Autorité Environnementale (Ae). Ces observations ont été regroupées par thèmes et ont donné lieu à des réponses globales (cf diaporama présenté en séance) synthétisées ci-après :

- aspects socio-économiques : le coût du projet se situe dans un ordre comparable à des projets similaires et le principal levier pour augmenter la fréquentation et donc la rentabilité du projet repose sur une offre de services de transport fiable, rapide, confortable et adaptée aux besoins de la population, en lien avec les AOT, pour encourager le report modal, notamment par la mise en place de tarifs spéciaux.
- aménagements en gare du Teil (îlots de chaleur, continuités piétonnes, sécurité des accès routiers) réalisés sur une infrastructure existante n'aggravant pas la situation sans toutefois l'améliorer. A voir dans une phase ultérieure mais la sécurité des piétons est assurée par la continuité des cheminements et des aménagements urbains.
- liaisons périphériques aux PEM, notamment à Villeneuve-lès-Avignon : le projet est circonscrit au périmètre du PEM et de la gare, en continuité des documents d'urbanisme et de planification existant. La collectivité aura la charge de favoriser et renforcer les déplacements actifs et les transports en commun autour de ce PEM.
- SERM : celui d'Avignon est en cours d'élaboration et manque d'info sur l'état d'avancement et les projets envisagés.

- maîtrise de l'urbanisation autour des gares encadrée par les documents de planification en place. La taille des gares et les fréquentations attendues ne devraient pas générer de bouleversements en matière d'urbanisme et il s'agit d'une compétence des collectivités.

- milieux naturels (CNPV)

- Suivis de chantier : doublement
- Renforcement de la végétalisation : à l'étude
- Abris chiroptères : nichoirs prévus avec suivi sur 10 ans
- Gestion des espèces végétales envahissantes : renforcement du suivi, arrachage, contrôle dissémination des graines, choix des palettes végétales adaptées
- Créations de points d'eau temporaires : proposition jugée contre-productive du fait de la perte d'habitat inévitable en fin de chantier lors de leur suppression.
- Poursuite de la transplantation d'aristoloche clématite à Roquemaure avec suivi de 30 ans
- Communication sur les zones de compensation : panneaux informatifs et de sensibilisation du public.

- Contexte sonore :

- Respect des préconisations OMS : le projet prévoit le strict respect des valeurs réglementaires. Les valeurs OMS sont plus contraignantes et ne peuvent être respectées sur l'ensemble du territoire national, d'où le choix de s'en tenir à une approche cohérente et équitable sur l'ensemble du territoire.
- Pas d'aggravation du contexte sonore vis-à-vis de l'état initial du fait de la circulation fret existante qui génère des points noirs du bruit, lesquels devraient faire l'objet d'un traitement progressif dans le cadre du plan de relance, ce sujet étant sans lien avec le projet.
- Maîtrise de l'urbanisation à proximité des voies : relève plutôt de la réglementation préfectorale (classement sonore des infrastructures) et des collectivités (délivrance des autorisations et documents de planification)
- Pas de dispositifs de protection acoustique du fait de l'absence de dépassement des normes
- Pas de sonorisation en gare du Teil

- Gaz à effet de serre

- Optimisation en phase travaux : gestion industrialisée des matériaux avec réemploi, sélection des entreprises au regard de leurs performances environnementales
- Renforcement de l'attractivité du service ferroviaire, en lien avec les autorités organisatrices, pour augmenter le report modal

- Effets cumulés : les incidences du projet sont limitées et de fait, leurs effets cumulés le seront également

Echanges avec le public :

- **M. Boutry**, association CUTPSA, intervient en premier lieu sur l'avis de l'Ae en matière de niveau de coût de cette réouverture en évoquant une ligne similaire dans la Région Grand Est.

Il évoque ensuite la question de l'intégration du projet au SERM en s'interrogeant sur la réponse apportée et souhaite enfin des informations complémentaires sur les prévisions de trafic qui établissent à 1800 le nombre annuel de voyageurs en gare du Teil, soit 5 par jour, ce qui, ramené à chaque trajet, ferait ½ voyageur par train.

Il suggère la réouverture des gares de Bourg Saint Andéol et Viviers qui amélioreraient le nombre des voyageurs et la rentabilité de la ligne, ainsi que l'amélioration des correspondances avec les lignes de bus régionales en gare du Teil et non pas à des échangeurs autoroutiers éloignés de la gare.

M. Soulet lui rappelle que pour les SERM, la labellisation est relativement récente et que le porteur de projet n'a pas à ce stade d'information sur le périmètre retenu pour Avignon ni les tenants et

aboutissants actuels des dispositions projetées, ce qui n'exclut pas pour le futur, une intégration de la démarche.

Pour les coûts comparatifs, tout en soulignant la spécificité de chaque projet, il souligne que, en Région Occitanie, pour des projets équivalents les coûts sont cohérents sans surcoût atypique.

Pour les prévisions de fréquentation, il y a eu des études d'exploitation basées sur des hypothèses très sécuritaires, l'objectif étant bien d'augmenter cette fréquentation en lien avec les AOT, dans la perspective d'une réduction des GES.

M. Samuel Coet, de la commune de Bourg Saint Andéol (BSA) souligne la forte proportion des contributions proposant la réouverture des gares de Bourg Saint Andéol et de Viviers et ne comprend pas pour quelle raison cette proposition ne serait pas retenue au niveau de la consultation. Il souligne qu'un projet de revitalisation est en cours au niveau de la gare de BSA, que cette gare dispose de quais et que les trains y passent s'en s'arrêter alors que la population de la commune est de 7700 habitants.

Jeanine Riou rappelle que le dossier soumis à consultation n'a pas intégré la réouverture de ces 2 gares et que l'autorisation environnementale susceptible d'être délivrée à l'issue de la procédure ne peut donc porter sur cette réouverture en l'absence d'études et d'accord de l'autorité organisatrice. Cela ne signifie pas pour autant que cette réouverture n'aura pas lieu mais ce ne peut pas être dans le calendrier actuel. La consultation a néanmoins permis d'objectiver la forte attente de la population sur ce point et le projet de revitalisation autour de la gare de BSA constitue un facteur supplémentaire pour augmenter la clientèle potentielle et limiter à terme les émissions de GES.

M. Hours, habitant du Teil, regrette l'implication insuffisante de la Région AURA en matière de réouverture de gares et s'interroge sur la liaison avec les nombreuses voies vertes aménagées, le type de trains qui va circuler et la place du vélo dans les trains, notamment face aux besoins de la population touristique.

M. Carayon rappelle que, lors de la réunion d'ouverture, M. Gibelin, représentant de la région Occitanie avait précisé que les trains en circulation respecteraient les normes minimales en matière d'emport de vélo.

Mme Grard, élue écologiste à la Région AURA, évoque les récents détournements de la circulation Rive Gauche sur la ligne RD entre Lyon et le Teil et l'importance des usagers qui avaient profité de cette période pour emprunter ces trains en descendant en gare de St Peray et du Teil et souhaiterait connaître le détail de cette fréquentation.

Elle revient également sur la question de l'emport du vélo qui devient problématique du fait de conditions dégradées à l'intérieur des trains. Le système d'accroche en hauteur a été abandonné au profit d'une accroche au sol avec une ceinture. Cela oblige à organiser ce dépôt en fonction de l'ordre de descente des voyageurs, cela encombre davantage les trains et abîme les vélos.

Elle souligne également l'intérêt d'un fléchage adapté des centres villes, de leurs commerces et des gares pour les cyclistes usagers des voies verte telles que Via Rhône.

Elle regrette enfin l'absence de volonté politique de la majorité Régionale pour faire avancer le sujet du train sur la rive droite en Ardèche et fait observer que les aménagements promus par M. Amrane, président du conseil départemental de l'Ardèche mais aussi élu à St Peray, compromettent pour l'avenir tout projet de réouverture de cette gare (construction de logements sociaux à proximité immédiate des voies, absence de possibilité de parking supplémentaire...).

Mme Soulages Couvreur précise que les détournements de trafic de la RG vers la RD se préparent à l'avance pour la SNCF qui doit prévoir des agents en gare, selon des règles bien précises.

M. Salliou, représentant les services de la Région AURA précise qu'il s'agit de trains détournés qui nécessitent des rabattements pour ramener ensuite les voyageurs en RG (du Teil vers Montélimar ou de St Peray vers Valence). Cette offre, qui concerne plutôt des trains à longs

parcours est très éphémère et il faudrait être au courant de sa mise en service pour pouvoir profiter de la desserte en RD.

M. Olivier Rey, habitant du Teil usager du train et également acteur culturel du territoire, confirme que ces détournements ont lieu sur les périodes d'une semaine à 10 jours avec plusieurs trains par jour et que cela arrive régulièrement. Il souhaiterait donc savoir s'il est possible d'avoir des informations en amont car cela a des répercussions sur la fréquentation des lieux culturels en RD et le déplacement des personnes qui viennent, notamment les artistes.

Mme Soulages Couvreur indique que la réponse relève de SNCF Voyageurs mais qu'elle pense qu'il est difficile d'avoir des prévisions dans ce domaine sauf en période de travaux ou avec un train en panne.

Mme Vitry, de l'association CUTPSA, rappelle la forte attente des habitants et regrette l'absence de prise en compte de la gare de BSA au stade actuel alors que les quais existent et que cette ville est la porte d'entrée du territoire touristique de l'Ardèche. Elle observe que, du fait de desserte vers le Nord les habitants du Teil n'auront d'autre choix que de se rendre en Occitanie, ce qui est contraire au droit à la mobilité, notamment des personnes vulnérables ou vieillissantes.

La voiture électrique pour tous n'est pas la solution universelle et l'Ardèche a droit à des transports publics.

Elle s'interroge par ailleurs sur la réalité d'une mise en service en 2026 pour la gare du Teil du fait des travaux sur les PN et de l'impact sur le trafic en Ardèche du retournement programmé à Pont Saint Esprit.

Elle rappelle la nécessité d'une véritable liaison quai à quai avec une passerelle en gare du Teil, le passage souterrain projeté en phase transitoire ne présentant pas toutes les garanties de sécurité, ainsi que le fléchage et les accès à la gare routière.

Elle évoque également la saturation du trafic routier en direction du Nord et celle de l'A7 qui militent pour la réouverture de la ligne en partie Nord.

M. Carayon confirme les propos de M. Gibelin lors de la réunion d'ouverture, concernant l'aménagement origine/terminus en gare de Pont St Esprit qui ne concernera qu'une partie du trafic en provenance du Sud, alors que les 5 allers-retours actuels qui circulent à vide desserviront la gare du Teil.

M. Millet fait état de la réflexion en cours en partenariat avec la commune du Teil pour le fléchage et faciliter l'accès en gare, notamment depuis le parvis de la maison Lolle mais rappelle que le fléchage inter-urbain ou depuis la Via Rhôna relève des services de voirie.

S'agissant du calendrier des travaux de la gare il confirme que leur démarrage est prévu en septembre 2026 pour une capacité d'accueillir les voyageurs en décembre 2026.

Mme Soulages Couvreur rappelle ensuite les contraintes liées à la sécurité des PN et les études faites selon la version 1 du guide de l'EPSF qui a maintenant évolué en version 2, d'où de nouvelles études susceptibles d'induire un décalage entre la mise en service de la gare et celle des PN. A la demande de la Région AURA, SNCF Réseau a pris l'attache de l'EPSF depuis le mois de janvier pour voir comment faire coïncider les deux plannings, avec la mise en place de phasages sur certains éléments de sécurité. A ce stade il n'y a pas encore de réponse concrète.

Jeanine Riou est revenue sur la forte attente locale exprimée par les habitants de la région AURA et sur le décalage avec la teneur actuelle du dossier présenté qui ne permettra pas de les satisfaire intégralement, en soulignant que l'expression publique actuelle est de nature à faire avancer le dossier auprès des élus dans les années à venir.

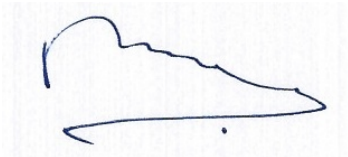
Mme Mazellier souhaite des précisions sur les 10 allers-retours évoqués dans la présentation générale.

M. Hautem indique qu'il s'agit bien de 10 allers-retours par jour mais que le nombre de circulations ne sera pas les mêmes selon les sections.

M. Carayon ajoute que, au-delà de Pont saint Esprit, la desserte sera de 5 allers-retours par jour en Région Aura jusqu'à la gare du Teil.

En conclusion le commissaire enquêteur a rappelé la poursuite de la consultation jusqu'à sa date de clôture et la prochaine mise en ligne de l'intégralité des débats ainsi que d'une synthèse avant la phase finale de rédaction du rapport.

Le commissaire enquêteur,



Jeanine RIOU

2.3 Synthèse des échanges à Roquemaure le 12 février 2026

Réouverture ligne ferroviaire Rive Droite du Rhône entre Le Teil et Nîmes

Réunion Publique de clôture du 12 février 2026 à Roquemaure

Synthèse établie à l'issue des débats par Jeanine RIOU

Commissaire enquêteur

La réunion publique s'est tenue à la salle La cantarelle, Route de Nîmes, à Roquemaure.

Elle a rassemblé une quarantaine de participants en sus des partenaires de ce projet.

Elle réunissait également les représentants des différentes filiales SNCF concernées sur les deux régions administratives en charge de répondre aux questions du public :

- M. Hilaire Hautem, directeur régional SNCF des Gares Occitanie
- M. Issam Smie, chef de projet SNCF Gares & Connections Occitanie
- M. Fabrice Carayon, SNCF Réseau Occitanie
- M. Philippe Millet, SNCF Gares & Connections AURA
- Mme Virginie Soulages-Couvreur, SNCF Réseau AURA
- M. Charles Soulet, SNCF AREP

En introduction, Mme le maire de Roquemaure a souhaité la bienvenue aux participants et a rappelé les attentes sur ce projet et les bénéfices attendus notamment pour sa commune.

Jeanine Riou, commissaire enquêteur en charge de cette procédure de consultation du public, a ensuite présenté les intervenants et le déroulé prévisionnel de la réunion. (cf diaporama présenté en séance)

Présentation du projet soumis à consultation publique (cf diaporama SNCF):

M. Hautem a entamé son intervention en rappelant la nécessité de respecter les règles de sécurité autour des voies puis a commenté le diaporama synthétique dressant les grandes étapes de ce projet et les éléments qui ont conduit à son évolution, depuis son émergence en 2016 jusqu'à la présente procédure.

Il a notamment souligné la multiplicité des acteurs et leurs compétences et responsabilités respectives et le rôle d'assembleur joué par SNCF dans la présentation de ce dossier.

M. Hautem a ensuite évoqué les aménagements réalisés dès 2022 dans le cadre de la phase appelée désormais « phase anticipée », qui ont permis la réouverture des gares de Bagnols-sur Cèze et Pont-Saint-Esprit et ceux prévus sur l'ensemble du linéaire, avec mise aux normes des haltes ferroviaires (aménagement de quais, de catenaires, accès PMR....) et, à terme, la mise en place d'un dispositif de retournement des trains en gare de Pont saint Esprit

Il a par ailleurs rappelé les aménagements de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) à la charge des collectivités compétentes pour faire la connexion entre la partie ferroviaire et la partie urbaine de la gare, et tous les aménagements, modes doux, les vélos, les piétons, des parkings, à prévoir pour qu'on puisse faciliter la reprise du train.

Il a également abordé la question des aménagements de passages à niveau (PN) résultant de la mise en œuvre des préconisations de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) en raison de l'aggravation de criticité liée à la présence de voyageurs dans les trains.

S'agissant du calendrier et du phasage des travaux, M. Hautem a rappelé le phasage des aménagements qui a permis d'une part certaines mises en service anticipées mais qui, d'autre part, est tributaire de l'avancée des études environnementales d'où la distinction entre tranche 1 (procédure en cours) et tranche 2 à venir.

Si le dossier présenté concerne l'ensemble du linéaire, l'objet de la consultation ne porte que sur la tranche 1 qui concerne la phase anticipée et les nouveaux aménagements nécessaires à la réouverture aux voyageurs des gares du Teil, Roquemaure et Villeneuve-lès-Avignon, que ce soit les gares, les PEM associés ou les PN.

Rappel du contexte réglementaire et premier bilan des observations reçues

Jeanine Riou a rappelé le cadre réglementaire de cette procédure s'appliquant à l'autorisation environnementale telle qu'elle résulte des nouvelles dispositions de la loi « Industrie verte » et de ses textes d'application.

S'agissant de la procédure en cours elle a rappelé les différents moyens d'expression des observations et avis formulés tant dans le cadre de l'instruction administrative que pour l'expression du public, au travers notamment de la plate-forme dématérialisée.

Elle a ensuite présenté un bilan d'étape des avis reçus au titre de l'instruction administrative et des observations déposées par le public (cf diaporama).

Une analyse statistique des observations déposées par le public (établie sur un recueil de près de 300 observations) a ensuite été commentée permettant de constater qu'environ 92% des avis exprimés sont favorables au projet mais que seulement 60% des avis exprimés (favorables ou défavorables) sont étayés par des arguments. Si le premier jour de consultation a donné lieu à une centaine de dépôts, la cadence s'est ensuite ralentie mais le niveau reste stable.

Pour ce qui est des arguments avancés, la composante environnementale est importante (environ un tiers des contributions) et les besoins des publics cibles (travailleurs, étudiants, santé) sont également régulièrement évoqués.

La question des nuisances potentielles (bruit vibrations) n'est abordée que de façon marginale.

Si le bilan socio-économique est souvent mis en avant par les opposants au projet, l'attractivité du territoire est régulièrement avancée comme un atout pour les deux Régions, tant au plan du développement économique qu'au plan touristique.

Les besoins de mobilité et la sécurité des déplacements en train sont également des arguments réguliers, l'insuffisance et/ou l'inadaptation des liaisons en bus étant souvent dénoncées.

La thématique du vélo est abordée de façon récurrente, qu'il s'agisse des modes de connexion, des équipements dans les PEM ou de l'emport du vélo.

S'agissant des propositions exprimées, plus d'un tiers concerne la réouverture de la ligne pour la partie Nord Ardèche et au-delà, suivies de près par des demandes de réouverture de la gare de Bourg Saint Andéol, et, dans une moindre mesure, de celle de Viviers.

Les exigences de fiabilisation du trafic sont également fortes ainsi que celles visant à l'adaptation du service à la fréquentation touristique et une tarification attractive.

Ce premier bilan confirme l'adhésion forte du public à ce projet de réouverture au trafic voyageur, y compris en Région AURA où la concertation préalable n'avait pas eu lieu.

Les opposants au projet, lorsque les avis sont argumentés, s'appuient en grande partie sur des motifs socio-économiques et les arguments environnementaux sont rares hormis le bénéfice attendu en termes de report modal sur la pollution atmosphérique et les émissions de Gaz à effet de serre (GES).

L'attente du public est également forte au regard du calendrier de mise en œuvre, notamment de la part des associations d'usagers, de même que la question de l'usage du vélo (connexion, abris, emport...).

Éléments de réponse aux avis exprimés par le public.

MM Carayon et Smie ont développé, à partir d'un tableau synthétique, les réponses qui pouvaient être apportées aux questions soulevées, que ce soit en rappelant quelles étaient les pièces du dossier qui traitaient de ces questions ou par des précisions complémentaires (cf diaporama). Ont ainsi été abordés les points suivants :

- intérêt socio-économique du projet (pièce H) corroboré par la forte hausse du trafic voyageur enregistrée depuis la phase anticipée
- la politique tarifaire et horaire de la ligne qui relève des Autorités organisatrices des Transports (AOT). En principe les dispositions tarifaires retenues pour la phase anticipée devraient être reconduites.
- l'accélération du calendrier qui doit tenir compte des faibles marges de manœuvre en raison des procédures environnementales mais aussi des contraintes de sécurité.
- la mobilisation des financements auprès des 2 Régions
- la mutualisation avec d'autres projets tels que la régénération de la voie (GOP)
- l'absence d'impact du projet sur le trafic fret
- les équipements et aménagements concernant les gares et leurs accès (pièce C1) et la bonne articulation avec les aménagements urbains portés par les collectivités
- l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite (PMR) qui sera effective
- les nuisances sonores, les études menées ayant validé le respect des exigences réglementaires.
- l'intégration des projets de SERM (Services express régionaux Métropolitains) qui ne sont qu'à un stade de préfiguration ne permettant pas une visibilité sur leur contour précis.
- l'ouverture de nouveaux tronçons de ligne ferroviaire en Ardèche qui dépasse le cadre de la procédure actuelle.

Éléments de réponses aux avis formulés au titre de l'instruction administrative

M. Soulet a présenté les observations formulées par les Agences Régionales de Santé (ARS AURA et Occitanie) le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) et l'Autorité Environnementale (Ae). Ces observations ont été regroupées par thèmes et ont donné lieu à des réponses globales (cf diaporama présenté en séance) synthétisées ci-après :

- aspects socio-économiques : le coût du projet se situe dans un ordre comparable à des projets similaires et le principal levier pour augmenter la fréquentation et donc la rentabilité du projet repose sur une offre de services de transport fiable, rapide, confortable et adaptée aux besoins de la population, en lien avec les AOT, pour encourager le report modal, notamment par la mise en place de tarifs spéciaux.
- aménagements en gare du Teil (îlots de chaleur, continuités piétonnes, sécurité des accès routiers) réalisés sur une infrastructure existante n'aggravant pas la situation sans toutefois l'améliorer. A voir dans une phase ultérieure mais la sécurité des piétons est assurée par la continuité des cheminements et des aménagements urbains.
- liaisons périphériques aux PEM, notamment à Villeneuve-lès-Avignon : le projet est circonscrit au périmètre du PEM et de la gare, en continuité des documents d'urbanisme et de planification existant. La collectivité aura la charge de favoriser et renforcer les déplacements actifs et les transports en commun autour de ce PEM.
- maîtrise de l'urbanisation autour des gares encadrée par les documents de planification en place. La taille des gares et les fréquentations attendues ne devraient pas générer de bouleversements en matière d'urbanisme et il s'agit d'une compétence des collectivités.

- milieux naturels (CNPN)

- Suivis de chantier : doublement
- Renforcement de la végétalisation : à l'étude
- Abris chiroptères : nichoirs prévus avec suivi sur 10 ans
- Gestion des espèces végétales envahissantes : renforcement du suivi, arrachage, contrôle dissémination des graines, choix des palettes végétales adaptées
- Créations de points d'eau temporaires, notamment au niveau des PN 3 (AURA)^o et PN 49 (Occitanie) : proposition jugée contre-productive du fait de la perte d'habitat inévitable en fin de chantier lors de leur suppression.
- Poursuite de la transplantation d'aristoloche clématite (plante hôte d'un papillon protégé) à Roquemaure avec suivi de 30 ans
- Communication sur les zones de compensation : panneaux informatifs et de sensibilisation du public.

- Prolifération des moustiques : bassins en milieu ouvert avec des flux continus de circulation d'eau

- Contexte sonore :

- Respect des préconisations OMS : le projet prévoit le strict respect des valeurs réglementaires. Les valeurs OMS sont plus contraignantes et ne peuvent être respectées sur l'ensemble du territoire national, d'où le choix de s'en tenir à une approche cohérente et équitable sur l'ensemble du territoire.
- Pas d'aggravation du contexte sonore vis-à-vis de l'état initial du fait de la circulation fret existante qui génère des points noirs du bruit, lesquels devraient faire l'objet d'un traitement progressif dans le cadre du plan de relance, ce sujet étant sans lien avec le projet.
- Maîtrise de l'urbanisation à proximité des voies : relève plutôt de la réglementation préfectorale (classement sonore des infrastructures) et des collectivités (délivrance des autorisations et documents de planification)
- Pas de dispositifs de protection acoustique du fait de l'absence de dépassement des normes
- Pas de sonorisation en gare du Teil

- Gaz à effet de serre

- Optimisation en phase travaux : gestion industrialisée des matériaux avec réemploi, sélection des entreprises au regard de leurs performances environnementales
- Renforcement de l'attractivité du service ferroviaire, en lien avec les autorités organisatrices, pour augmenter le report modal

- Effets cumulés : les incidences du projet sont limitées et de fait, leurs effets cumulés le seront également

Echanges avec le public :

- **M. Rousson**, association des usagers de la rive droite du Rhône, intervient en premier lieu pour rappeler le temps long de l'élaboration de ce dossier et l'évolution des données socio-économiques. L'expérience de la phase anticipée montre une évolution de fréquentation de +19% entre 2024 et 2025 alors que le nombre de liaisons journalières était limité et que le trafic a été impacté par la suppression de 16% des trains faute de conducteurs.

Il faut noter par ailleurs que le projet de SERM d'Avignon devrait avoir un impact positif avec l'entrée des trains rive droite en gare d'Avignon et le maître d'ouvrage devrait se rapprocher des associations et syndicats côté Vaucluse qui ont déjà formulé des propositions en vue de dédier une voie à la rive droite pour entrer en gare d'Avignon, ce qui pourrait fiabiliser les horaires.

L'exemple de Roquemaure est par ailleurs l'illustration de l'amélioration de l'existant, notamment en matière de ruissellements et de connexions de déplacements et de la cohérence du projet.

M. Rousson regrette également les nouvelles restrictions budgétaires qui amputent la dotation de la Région Occitanie et donc ses investissements potentiels en termes de déplacements.

Il réitère sa demande d'accélération de la procédure, faisant observer que l'évolution de la réglementation au fil du temps génère aussi des surcoûts.

Roger Brun, originaire de Roquemaure, rappelle que la Micheline était à l'origine le seul moyen de locomotion mais que la généralisation de la voiture a conduit à son abandon. Il souligne également les difficultés pour accéder sans voiture à sa destination finale une fois arrivé en gare, faute de continuité dans les transports collectifs. Il ne se déclare pas prêt à changer de mode de déplacement tant qu'il peut conduire sa voiture.

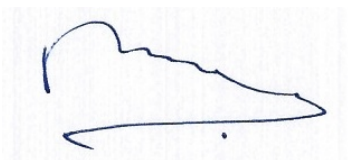
Pierre Michaud, habitant de Roquemaure, ayant souhaité des précisions sur le calendrier de mise en œuvre, M. Smie précise que la date d'ouverture de la future gare de Roquemaure est prévue pour fin 2028.

En réponse à une observation sur le taux de 92% d'avis favorable, Jeanine Riou souligne que cela est encourageant pour le report modal à venir dès lors que les auteurs de ces avis auront la capacité de mettre leurs actes en conformité avec leurs idées.

Mme le maire de Roquemaure relate enfin une anecdote significative se rapportant au voyage inaugural organisée par la Région à l'occasion de la mise en service de la phase anticipée, au cours duquel l'aller en train a duré environ une vingtaine de minutes entre Avignon et Pont St Esprit alors que le retour en bus a duré une heure et demie !

En conclusion le commissaire enquêteur a remercié les participants et rappelé la poursuite de la consultation jusqu'à sa date de clôture et la prochaine mise en ligne de l'intégralité des débats ainsi que d'une synthèse avant la phase finale de rédaction du rapport.

Le commissaire enquêteur,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jeanine RIOU', with a small dot at the end of the line.

Jeanine RIOU