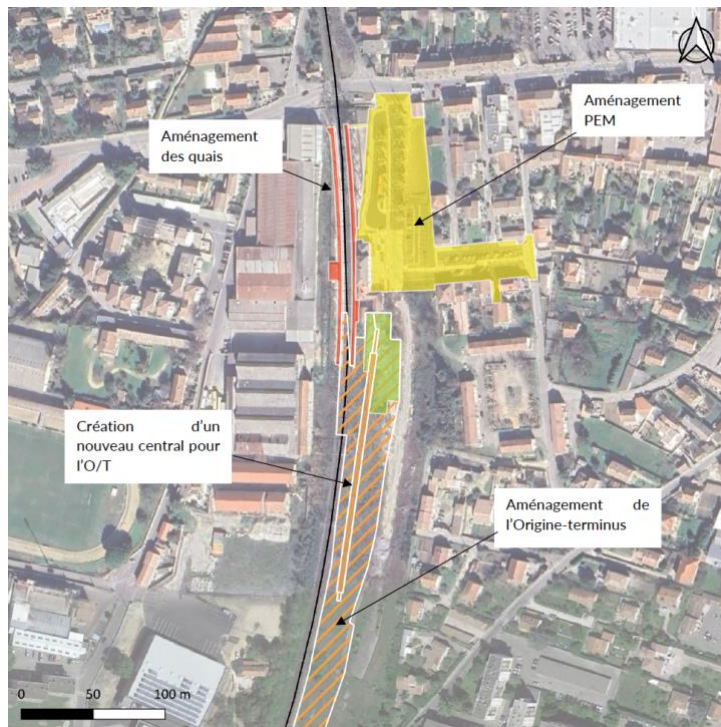


Départements du Gard et de l'Ardèche



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

RAPPORT ET CONCLUSIONS **DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Document établi le 13 mars 2026

Commissaire enquêteur: Jeanine RIOU

Sommaire

Glossaire

3

I. RAPPORT	4
1. Le projet	4
1.1. Présentation générale	4
1.2. Cadre juridique	4
1.3. Nature des aménagements	5
1.3.1. Gares et PEM	5
1.3.2. Passages à niveau	5
1.4. Etude d'impact	5
1.5. Analyse socio-économique du projet	6
1.6. Phase de concertation	6
2. La consultation du public	7
2.1. Objet et contexte	7
2.2. Organisation et déroulement de la consultation du public	7
2.2.1. Préparation de la consultation	7
2.2.2. Organisation de la consultation du public	7
2.2.3. Déroulement de la consultation	9
2.3. Bilan et synthèse des avis et observations	10
2.3.1. Observations des services ou organismes consultés	10
2.3.2. Observations formulées par le public	10
2.3.3. Réponses apportées par le maître d'ouvrage en cours de consultation	12
2.3.4. Procès-verbal de Synthèse des observations	12
3. Analyse détaillée des avis et observations, réponses du maître d'ouvrage coordonateur et observations du commissaire enquêteur	12
3.1. Observations des services consultés	12
3.1.1. CNPN	13
3.1.2. ARS	15
3.1.3. SAGE Ardèche	18
3.1.4. Autorité environnementale - IGEDD	18
3.1.5. Avis ABF	26
3.2. Observations des collectivités	27
3.2.1. Commune de Pont Saint Esprit	27
3.2.2. Commune de Marguerittes	27
3.2.3. Commune de Thézières	28
3.2.4. Communauté de communes du Pont du Gard	28
3.2.5. Commune de Remoulins	28
3.2.6. Commune de Bourg Saint Andéol	28
3.2.7. Communauté de communes du Rhône aux Gorges de l'Ardèche (DRAGA)	29
3.2.8. Commune de Villeneuve-lès Avignon	29
3.2.9. Commune de Viviers	30
3.3. Observations du public	30
3.3.1. Environnement	30
3.3.2. Ouverture des gares de Bourg St Andéol et de Viviers	31
3.3.3. Desserte ferroviaire voyageurs en Rive Droite pour Aura	32
3.3.4. Mobilité et publics cibles	32
3.3.5. Liaisons vélo et emport	33
3.3.6. Fiabilité et attractivité du trafic et de la tarification	33
3.3.7. Attractivité du territoire	34
3.3.8. Observations des associations d'usagers	35
3.3.9. Nuisances	39
3.3.10. Aménagements Gare Villeneuve-lès-Avignon	39
3.3.11. Observations relatives à certains passages à niveau	41
3.4. Observations et questions du commissaire enquêteur	41
3.4.1. Réponse à l'observation n° 345 de la commune de Villeneuve-lès-Avignon	41
3.4.2. Estimation du coût du projet	42
3.4.3. Prise en compte du SERM d'Avignon	42
3.4.4. Usage des pesticides dans les périmètres de protection	43
3.4.5. Liaisons modes doux en périphérie de la gare de Villeneuve-lès-Avignon	44
3.4.6. Gare de Bourg Saint Andéol	45
3.4.7. Gare de Viviers	45
II. Conclusions du commissaire enquêteur	46
1. Synthèse de la procédure	46
2. Conclusions du commissaire enquêteur	47
2.1. Sur le déroulé de la procédure	47
2.2. Sur l'incidence environnementale du projet	47
2.3. Sur la prise en compte des avis formulés au titre de l'instruction administrative	48
2.4. Sur la prise en compte des observations du public	50
2.5. Sur les moyens d'améliorer les performances du projet en matière de rentabilité socio-économique et d'émissions de gaz à effets de serre	52

GLOSSAIRE

ABF	Architecte des Bâtiments de France
Ae	Autorité Environnementale
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
ARS	Agence Régionale de Santé
AURA	AUvergne Rhône Alpes
CLE	Commission Locale de l'Eau
CNPN	Conseil National de la Protection de la Nature
DRAC	Direction Régionale des Affaires Culturelles
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DDTM	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
EGRIM	Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EPSF	Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire
EPTB	Etablissement Public territorial de Bassin
ERC	Eviter, Réduire, Compenser
GES	Gaz à Effet de Serre
GOP	Grande Opération Périodique
IGEDD	Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable
LGV	Ligne à Grande Vitesse
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
PEM	Pôle d'Echange Multimodal
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PN	Passage à Niveau
POA	Personnes et Organismes Associés
RDR	Rive Droite du Rhône
SERM	Service Express Régional Métropolitain

I. RAPPORT

1. LE PROJET

1.1. Présentation générale

Le projet, porté par SNCF – Gares et Connexions, Occitanie concerne la réouverture au trafic voyageurs de la ligne SNCF entre les gares de Le Teil, dans le département de l’Ardèche, et de Nîmes dans le département du Gard. Il résulte des réflexions menées dans le cadre des Etats Généraux du Rail et de l’Intermodalité (EGRIM) engagées en Région Occitanie en 2016 qui ont reconnu à cette réouverture un caractère prioritaire. La Région AURA s’est intégrée à ce projet en 2023, suite à la réalisation de la phase anticipée qui a eu pour corollaire le retournement des trains au niveau de la gare du Teil, dans l’attente de l’aménagement Origine/Terminus permettant à terme un retournement à Pont-Saint-Esprit.

Il a pour objectifs de :

- Présenter l’ensemble du projet envisagé à terme sur la totalité du parcours (phase anticipée et phases cible tranches 1 et 2) traversant 33 communes et prévoyant l’aménagement de 9 gares au total.
- Prendre en compte et autoriser les aménagements réalisés dans certaines gares au titre de la phase anticipée (réouverture partielle du trafic voyageur depuis 2022 pour les gares de Pont-Saint-Esprit et Bagnols-sur-Cèze au départ de Nîmes et Avignon, et de Remoulins pour des liaisons à caractère évènementiel) ainsi que la sécurisation partielle des passages à niveaux 20, 21 et 29.
- Autoriser les aménagements projetés au titre de la phase cible-tranche 1 (gares et PEM de Le Teil, Roquemaure et Villeneuve-lez-Avignon et sécurisation des passages à niveaux 3 à 10 et 16 à 20)

Ce projet concerne les aménagements propres à la SNCF (aménagements des quais, création de passages piétons sécurisés, aménagement de certaines gares, sécurisation de passages à niveau...) ainsi que ceux portés par les collectivités concernant notamment les Poles d’Echanges Multi-modaux (PEM).

De ce fait, trois types de maîtrises d’ouvrage différentes sont identifiées (SNCF « Gares et connexions », SNCF « Réseau » et collectivités territoriales compétentes au titre des PEM). SNCF « Gares et Connexions Occitanie » assure la maîtrise d’ouvrage coordinatrice au titre de l’Autorisation environnementale.

Les collectivités territoriales impliquées dans la mise en œuvre de la phase anticipée et la phase cible Tranche 1 pour la réalisation de PEM sont :

- La communauté d’agglomération du Gard Rhodanien (PEM de Bagnols-sur-Cèze et de Pont-Saint-Esprit)
- La communauté d’agglomération du Grand Avignon (PEM de Roquemaure et Villeneuve-lez-Avignon)

Par ailleurs, au titre de la sécurisation des passages à niveau, 2 autres collectivités sont impliquées pour des aménagements de voiries :

- Le conseil départemental de l’Ardèche pour le PN 3
- La commune de Pont St Esprit pour le PN 18

1.2. Cadre juridique

En application de l’article L181-10-1 du code de l’environnement, la consultation porte sur une demande d’autorisation environnementale, requise au titre des articles L181-1 du code de l’environnement, relative à une demande d’autorisation loi sur l’eau, une demande de dérogation

espèces protégées et l'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000.

Afin de déterminer les obligations du maître d'ouvrage en matière d'analyse de l'impact global de ce projet, le dossier a fait l'objet d'une procédure d'examen au cas par cas par l'Autorité Environnementale (IGEDD) en 2023. Par décision en date du 27 février 2023, après analyse du dossier, cette instance administrative a estimé que ce projet relevait d'une évaluation environnementale au regard des incidences en termes de bruit, de l'analyse des incidences sur les zones d'expansion des crues et celles sur le Petit duc Scops nicheur et les chauves-souris.

En conséquence, le dossier soumis à l'instruction administrative s'est fondé sur une étude impact conformément aux exigences réglementaires.

La demande d'autorisation ayant été déposée postérieurement à la date du 22 octobre 2024, cette procédure d'autorisation est soumise aux dispositions du décret du 6 juillet 2024 pris en application de la loi Industrie verte du 23 octobre 2023.

De ce fait la phase d'instruction administrative réglementaire se déroule de manière concomitante avec la procédure de consultation du public et vient nourrir de façon continue les éléments d'appréciation mis à disposition du public, qu'il s'agisse des observations formulées par les services ou organismes consultés ou des réponses du pétitionnaire en réaction à ces dernières. (cf courrier DDTM annexe I)

1.3. Nature des aménagements

Ne sont cités ci-après que les aménagements réalisés ou projetés au titre de la phase anticipée ou de la phase cible tranche 1, objets de la présente autorisation.

1.3.1. Gares et PEM

- Commune de Le Teil : réaménagement des quais et de leurs accès (phase cible tranche 1)
- Commune de Pont St Esprit : réaménagement de la gare et des quais, aménagement d'un PEM (phase anticipée)
- Commune de Bagnols-sur-Cèze : réaménagement de la gare et des quais, aménagement d'un PEM (phase anticipée)
- Commune de Roquemaure : création de 2 quais, aménagement d'un passage souterrain sous voie existant et création d'un PEM (phase cible tranche 1)
- Commune de Villeneuve-lez-Avignon : rénovation du bâtiment voyageurs, création d'un quai, reprise du quai existant, création d'une passerelle, création d'un PEM (phase cible tranche 1)
- Commune de Remoulins : rehaussement des quais (phase anticipée)

1.3.2. Passages à niveau

Le projet consiste à sécuriser les ouvrages existants pour les adapter aux conditions de trafic. Certains aménagements ont été partiellement réalisés au titre de la phase anticipée (PN 20, 21 et 29). D'autres le seront dans la phase cible tranche 1 (PN 3 à 10 en région AURA, PN 16 à 20 en région Occitanie). La majorité des aménagements porte sur l'amélioration de la signalétique. Seuls les aménagements des PN 3 et 18 portent sur l'amélioration de la voirie routière aux abords immédiats des PN, avec élargissements et création de terre-plein central.

1.4. Etude d'impact

Conformément aux obligations réglementaires cette étude a présenté un état initial du site avec identification des enjeux, tant pour le milieu physique que pour le milieu naturel et l'environnement humain associé à ce projet qui a ensuite était confronté aux conséquences prévisibles de l'aménagement projeté sur ces différents compartiments.

Les principaux enjeux mis en évidence concernent :

- Pour le milieu physique, les risques de pollution des sols et des eaux souterraines (notamment en phase travaux), l'incidence acoustique liée à l'augmentation du trafic ferroviaire, la situation en zone inondable de la grande majorité du tracé et des aménagements.
- Pour le milieu naturel, la présence d'arbres cavitaires favorables à certains oiseaux ou chauve-souris, ainsi que des habitats d'espèces protégées susceptibles d'être perturbés par les aménagements projetés (aristoloche), que ce soit en phase travaux ou d'exploitation.

Le projet prévoit une séquence ERC permettant d'une part de limiter l'impact en évitant d'intervenir sur les zones identifiées ou en adoptant des mesures de nature à réduire cet impact, et d'autre part, de compenser les impacts résiduels selon leur importance. Des mesures d'accompagnement sont par ailleurs prévues pour favoriser l'implantation de l'aristoloche clématite, garantir une coordination environnementale du chantier et procéder à des aménagements paysagers spécifiques.

Le dossier présente également l'impact potentiel des aménagements projetés en matière d'émissions de gaz à effet de serre, sur la base d'un report modal prévisionnel et en prenant les hypothèses normalisées en matière d'évolution du parc automobile à l'horizon du projet.

1.5. Analyse socio-économique du projet

Le projet s'appuie sur le constat d'une densité de population relativement importante, avec une dynamique économique en lien avec les activités de recherche et l'activité touristique.

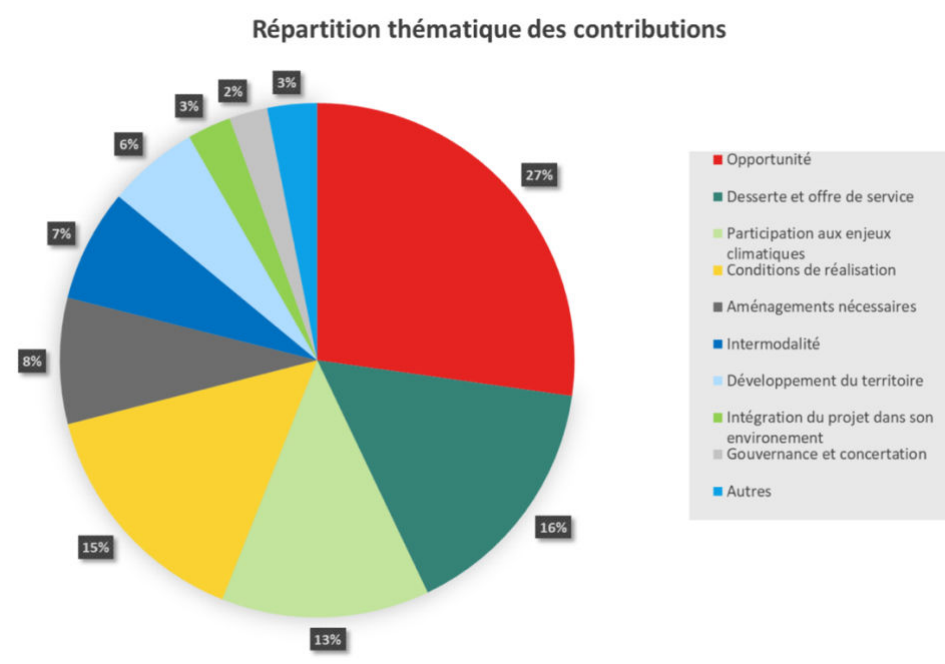
L'analyse des modes actuels de déplacement fait ressortir l'importance des déplacements domicile/études et domicile/travail. Les projections de trafic font apparaître une évolution positive, déjà amorcée en phase anticipée et qui doit s'amplifier en phase cible, confirmant un report modal.

Au-delà de l'évolution quantitative du trafic le dossier analyse les effets au regard des bénéfices attendus en termes de sécurité routière et d'impact sur les rejets atmosphériques, à mettre en balance avec le bilan socio-économique du projet.

1.6. Phase de concertation

Conformément à l'article L 103.2 du code de l'urbanisme, une phase de concertation a été engagée du 13 novembre au 14 décembre 2019, dans le prolongement de celle réalisée en 2016 au titre des EGRIM qui avaient identifié ce projet comme une priorité régionale.

Dotée d'outils et de moyens de communication importants, cette phase de participation du public a permis de recueillir 467 contributions correspondant à l'expression de 816 avis regroupés par thèmes :



Si l'opportunité du projet a été reconnue par une grande majorité des contributeurs, de nombreuses interrogations ont été exprimées, tant sur les modalités de desserte proposées que sur les aménagements techniques envisagés, leurs coûts et leurs modalités de financement.

L'intérêt du projet dans le domaine du changement climatique repose toutefois sur un report modal qui nécessitera des changements de comportement en matière de déplacements et des aménagements de PEM adaptés aux enjeux. Par ailleurs, la nécessaire complémentarité entre les aménagements projetés entre les 2 Régions a été soulignée.

2. LA CONSULTATION DU PUBLIC

2.1. Objet et contexte

L'autorité organisatrice de la présente procédure de consultation est la DDTM (Direction Départementale des Territoires et de la Mer) du département du Gard qui intervient de manière coordonnée avec son homologue de l'Ardèche.

Le dossier de demande d'autorisation environnementale relatif à ce projet a été déposé le 10 avril 2025. Il a fait l'objet de diverses consultations administratives conduisant à une version en date du 26 septembre 2025 qui a permis de le déclarer complet en date du 23 octobre 2025 (cf courrier Annexe I)

2.2. Organisation et déroulement de la consultation du public

2.2.1. Préparation de la consultation

2.2.1.1. Désignation du commissaire enquêteur.

Suite à la demande formulée par le préfet du Gard le 17/07/2025, le Président du Tribunal Administratif de Nîmes a désigné Mme Jeanine RIOU en qualité de commissaire enquêteur par décision CP25000092/30 en date du 18/07/2025 pour conduire une consultation du public. (cf annexe I)

2.2.1.2. Concertation préalable avec le Commissaire enquêteur.

Durant la phase préparatoire, le commissaire enquêteur a procédé à divers échanges en visio-conférence avec le maître d'ouvrage coordinateur et les responsables du Guichet unique de l'eau du service Eau et risques de la DDTM afin d'évoquer le contenu du dossier, le calendrier et les modalités d'organisation de la consultation du public.

Les dossiers, issus des échanges entre le pétitionnaire et les services administratifs, ont été remis au commissaire enquêteur le 9 octobre 2025.

Des échanges avec le maître d'ouvrage et l'autorité organisatrice se sont poursuivis par voie électronique jusqu'à la finalisation de l'avis d'ouverture de la consultation publique puis l'ouverture de cette dernière en date du 24 novembre 2025.

2.2.1.3. Information du commissaire enquêteur.

Deux visites sur site ont été organisées le 16 octobre 2025 (Région Occitanie) et le 3 novembre 2025 (Région Aura) permettant d'appréhender les aménagements projetés au regard du contexte local, tant pour la phase anticipée que pour la phase cible Tranche 1, objets de la présente demande d'autorisation environnementale.

2.2.2. Organisation de la consultation du public

2.2.2.1. Avis d'ouverture de consultation du public

L'avis d'ouverture de la consultation a précisé les éléments relatifs à l'organisation en conformité avec les obligations réglementaires fixées par le code de l'environnement. (cf annexe I §3)

Sa durée a été fixée à 3 mois entre le 24 novembre 2025 à 0h et le 24 février 2026 à minuit.

Compte tenu du caractère interdépartemental du projet, 2 villes sièges ont été désignées : Villeneuve-lès-Avignon pour le Gard et Le Teil pour l'Ardèche. Dans chacune de ces villes, 2 réunions publiques étaient programmées, l'une dans les 15 jours après l'ouverture, l'autre dans les 15 jours avant la clôture.

Le public avait la possibilité d'exprimer ses observations

- soit par courrier postal adressé au commissaire enquêteur,
- soit par voie électronique, que ce soit via le registre dématérialisé mis en place à cette occasion <https://www.registre-numerique.fr/reouverture-rive-droite-du-rhone> ou via l'adresse de messagerie spécifique qui lui était associée (reouverture-rive-droite-du-rhone@mail.registre-numerique.fr).

2.2.2.2. Information et publicité

L'avis d'ouverture d'enquête a fait l'objet de publications légales dans la presse régionale ou locale 15 jours avant l'ouverture puis dans les 8 jours suivants (cf annexes I §1.3).

Publications dans le Midi Libre et le Dauphiné libéré :

- jeudi 6 novembre 2025
- jeudi 27 novembre 2025

Ce document a été affiché dans les diverses mairies concernées par l'ensemble du projet (33 communes), ainsi que sur les différentes zones comportant des aménagements réalisés (phase anticipée) ou projetés (phase cible tranche 1) pendant toute la durée de la consultation (cf annexe I §1.4.).

L'information a, de plus, été relayée sur le site internet des différentes communes, et leur Page Facebook.

Pendant toute la durée de la consultation, l'avis d'ouverture et le dossier ont été consultables et téléchargeables sur le site internet de chacune des préfectures aux adresses suivantes :

<https://www.gard.gouv.fr/administrer/Publications/Enquetes-publiques/Consultation-du-public>
<https://www.ardecche.gouv.fr/Publications/Enquetes-et-consultations-publiques-hors-ICPE/Consultations-publiques/En-cours>

ainsi que sur le site du registre dématérialisé (<https://www.registre-numerique.fr/reouverture-rive-droite-du-rhone>).

Ce dernier site a été alimenté tout au long de la procédure de consultation par les avis émis par les services ou organismes consultés, les observations formulées par le public, tant pendant les réunions publiques que par dépôt au registre numérique ou courrier postal au CE, et les réponses qui ont pu leur être apportées par le maître d'ouvrage.

Par ailleurs, pour faciliter l'accès du public, un dossier papier a été mis à disposition en mairies de Villeneuve-lès-Avignon et de Le Teil, ainsi qu'un poste informatique permettant d'accéder au site dématérialisé. Il était toutefois spécifié que ces dossiers papier ne seraient pas complétés pendant la consultation pour tenir compte des observations formulées.

2.2.2.3. Composition du dossier soumis à consultation

Le dossier soumis à la consultation du public, et déclaré complet par un courrier de la DDTM en date du 23 octobre 2025 (cf annexe I) comprenait :

- Pièce A : Présentation générale du dossier
- Pièce B : Note de présentation non technique
- Pièce C : Etude d'impact
 - C1 Description du projet
 - C2 Etat initial

- C3 Incidences du projet
- C4 Eléments complémentaires de l'évaluation des incidences
- C5 Résumé non technique de l'étude d'impact

L'étude d'impact comportait par ailleurs 3 annexes spécifiques :

- Etudes acoustiques
- Etude écologique
- Risques inondations
- Pièce D : Volet Loi sur l'eau
- Pièce E : Volet dérogation espèces protégées
- Pièce F : Volet atteinte aux arbres d'alignement
- Pièce G : Volet Monuments historiques
- Pièce H : Evaluation socio-économique
- Pièce I Annexes globales

2.2.3. Déroulement de la consultation

2.2.3.1. Ouverture de la consultation

Conformément à l'avis d'ouverture, la consultation a démarré le lundi 24 novembre 2025, à 0h.

Le site dédié était opérationnel ainsi que les dossiers papiers et postes informatiques mis à disposition dans les mairies de Villeneuve-lès-Avignon et Le Teil

2.2.3.2. Réunions publiques d'ouverture

Elles se sont déroulées dans les conditions prévues par l'avis de consultation :

- le lundi 1^{er} décembre 2025 à Villeneuve-lès-Avignon de 18h à 20h
- le mardi 2 décembre 2025 de 18h à 20h au Teil

Divers articles parus dans la presse locale ont fait état de ces réunions publiques.

2.2.3.3. Participation du public

Tout au long de la phase de consultation le public a participé activement à la démarche, que ce soit lors des réunions publiques ou via le registre dématérialisé ou le courrier électronique associé (373 observations déposées)

Réunions publiques d'ouverture

Elles ont réuni au total une centaine de personnes venues assister à la présentation de la procédure et du dossier du projet puis participer aux échanges qui ont suivi. (une soixantaine à Villeneuve-lès-Avignon et une quarantaine au Teil).

Réunions publiques « de clôture »

Organisées le 11 février 2026 de 18h à 20h au Teil, puis le 12 février 2026 de 18h à 20h à Roquemaure, ces réunions avaient pour objectif de synthétiser les observations et avis reçus depuis le début de la concertation ainsi que les réponses qui, à ce stade, avaient pu leur être apportées par le maître d'ouvrage. Elles permettaient également au public présent de réagir à ces contenus avant la clôture définitive de la procédure.

Une soixantaine de personnes au total a pu participer à ces échanges.

Les retranscriptions des débats et les synthèses des échanges de chacune de ces réunions publiques ont été mises en ligne sur la plateforme dématérialisée. Les synthèses figurent en annexes III du présent rapport.

2.2.3.4. Clôture de la consultation

La phase de consultation s'est achevée le 24 février à 23h59, heure de clôture du registre numérique mis à disposition du public.

2.3. Bilan et synthèse des avis et observations

2.3.1. Observations des services ou organismes consultés

Au total ont exprimé un avis :

- Pour les services ou organismes :
 - Les ARS Gard et Ardèche
 - L'IGeDD
 - Le CNPN
 - L'EPTB Gorges de l'Ardèche
 - L'ABF
- Pour les collectivités :
 - Les communes de Théziers, Remoulins, Marguerittes, Pont Saint Esprit, Bourg Saint Andéol, Villeneuve-lès-Avignon et Viviers.
 - Les communautés de communes Du Rhône Aux Gorges de l'Ardèche (DRAGA) et du Pont du Gard

Les avis formulés dans le cadre de cette instruction administrative ont été insérés sans délais sur la plateforme dématérialisée de manière à être accessibles au public. A noter que certains de ces avis ont été insérés directement au registre dématérialisé.

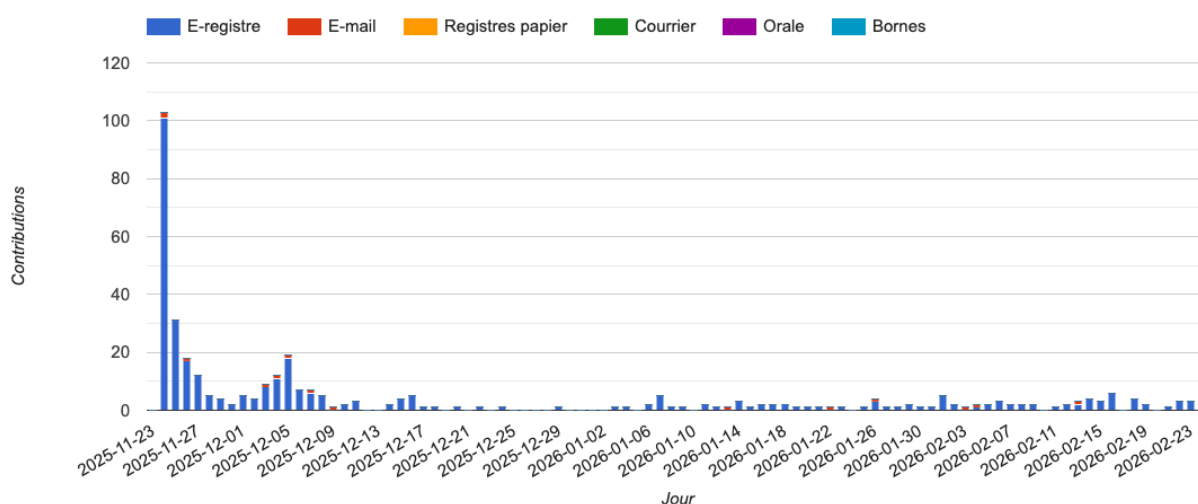
L'ensemble des avis est regroupé en annexe II, ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage pendant la durée de la consultation du public.

Pour les autres organismes et collectivités consultés, il est constaté une absence de réponse à l'issue du délai qui leur avait été imparti par la DDTM.

2.3.2. Observations formulées par le public

Le public intervenu au cours de cette enquête publique s'est essentiellement exprimé via le registre dématérialisé ou l'adresse mail qui lui était associée.

La fréquentation du registre dématérialisé (3352 visiteurs, donnant lieu à 4246 visites) est restée active tout au long de la période ainsi que le recueil des observations.



Nombre de dépôts par jour

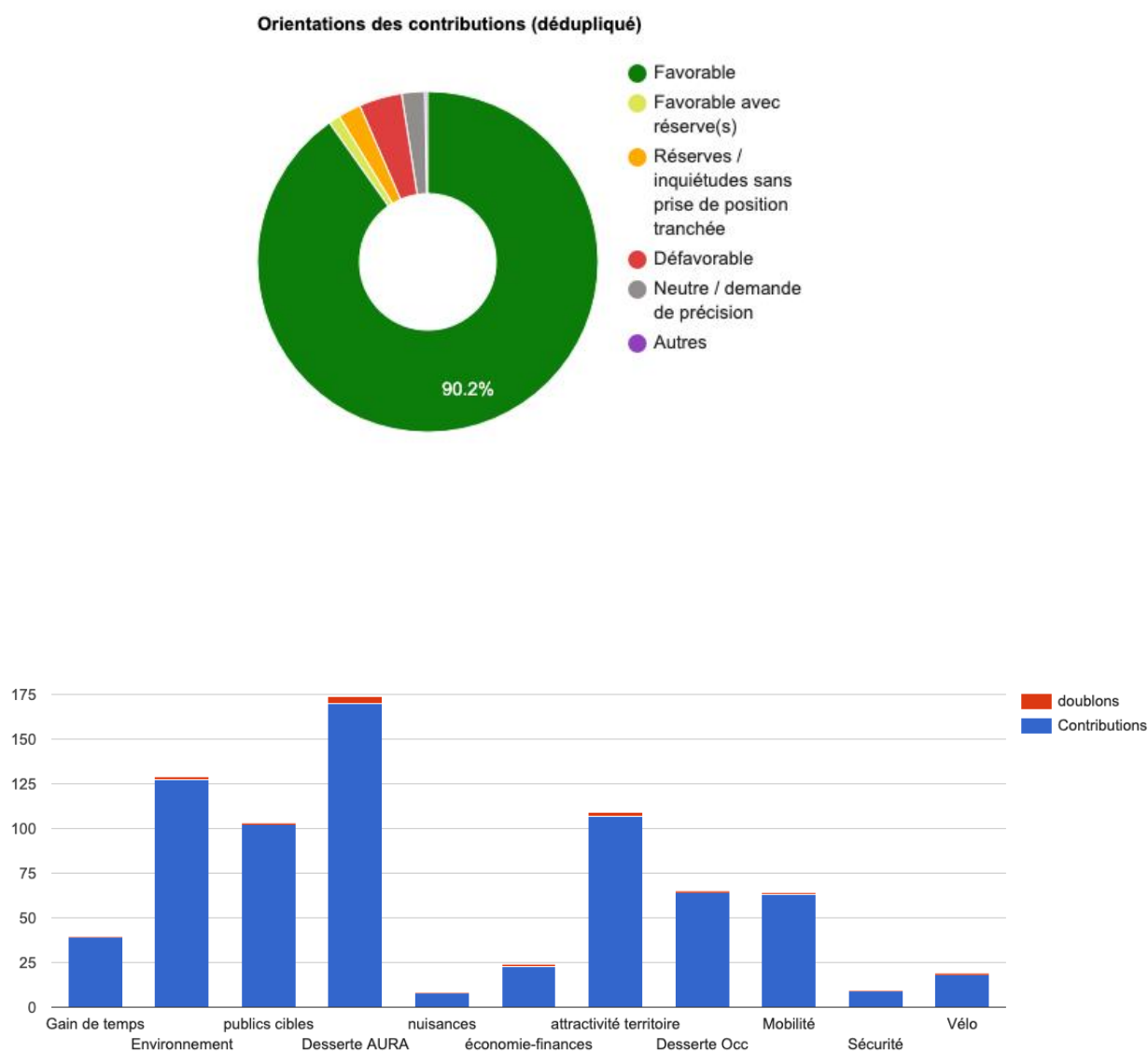
373 observations ont été publiées, dont :

- 18 observations formulées par des associations
- 17 observations formulées par des élus
- 6 observations formulées par des partenaires socio-économiques

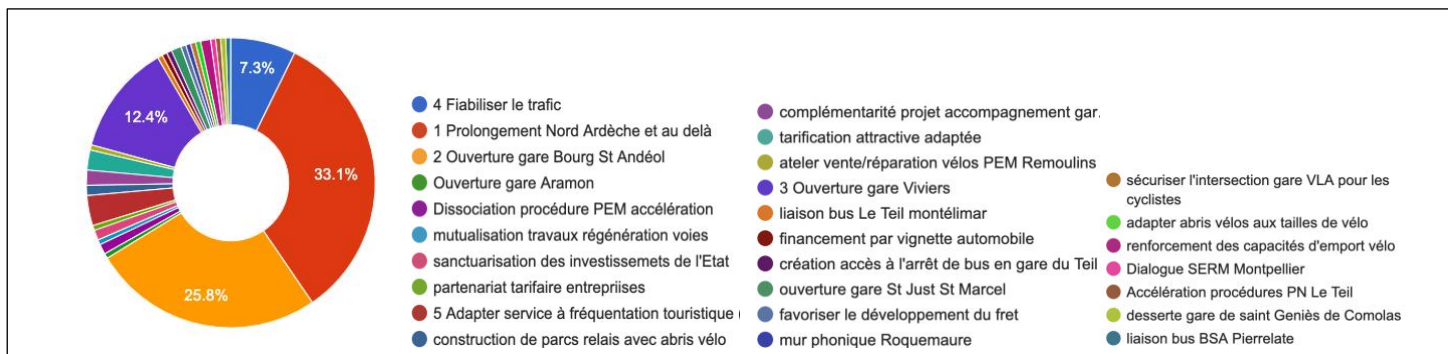
Le reste étant issu de particuliers.

La fréquentation des réunions publiques a été importante, notamment pour les réunions organisées à Villeneuve-lès-Avignon et à Roquemaure. Au total une centaine de personnes a participé à l'une ou l'autre de ces rencontres et a eu l'occasion de s'y exprimer.

Lors des réunions de clôture, différentes présentations ont permis au public de prendre connaissance des grandes thématiques abordées, des différentes propositions formulées et des éléments de réponse proposés par le maître d'ouvrage.



Thèmes abordés dans l'argumentation



Propositions formulées par le public

Le détail et l'analyse des observations font l'objet du § 3.3 ci-après.

2.3.3. Réponses apportées par le maître d'ouvrage en cours de consultation

Le maître d'ouvrage a apporté des réponses aux différents avis formulés dans le cadre de l'instruction administrative qui le nécessitaient et ces réponses ont été intégrées à la plateforme dématérialisée pour être accessibles au public. Ces réponses figurent *in extenso* à l'annexe III.

Il a également apporté des éléments en réponse aux sollicitations du commissaire enquêteur chaque fois que des points abordés par le public le nécessitaient. Ces éléments de réponse sont intégrés au §3.3.

Les réunions publiques ont par ailleurs donné lieu à un jeu de questions/réponses qui ont été reportées dans les comptes rendus synthétiques figurant à l'annexe IV.

2.3.4. Procès-verbal de Synthèse des observations

Le commissaire enquêteur a établi un document de synthèse récapitulant le nombre d'observations enregistrées et mettant l'accent sur les points nécessitant des éléments de réponse complémentaires à ceux apportés en cours de procédure par le maître d'ouvrage. (annexe I)

Ce document a fait l'objet d'un échange avec le maître d'ouvrage dès la clôture de la consultation puis le 5 mars 2026 afin d'éclairer les points encore en instance. Les réponses apportées figurent au §3.3

Le § 3 ci-après synthétise la teneur des avis ou observations formulés tout au long de la procédure et des réponses qui leur ont été apportées par le maître d'ouvrage

3. ANALYSE DETAILLEE DES AVIS ET OBSERVATIONS, REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE COORDONATEUR ET OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

3.1. Observations des services consultés

Ne sont évoqués ci-après que les avis explicites formulés en cours de consultation.

Les avis prévus par les articles R. 181-21 à R. 181-32-1 devaient être, sauf disposition contraire et sous réserve des dispositions de l'article R. 181-53-1, rendus dans un délai de quarante-cinq jours à compter de la saisine de ces instances par le préfet. Ils sont réputés favorables, sauf disposition contraire prévue dans la présente sous-section, au-delà du délai dans lequel ils auraient dû être rendus.

Pour la bonne lisibilité du rapport, les § ci-après synthétisent les avis formulés et les réponses apportées en retour par le maître d'ouvrage. L'intégralité des avis et des réponses sont reportés en annexe III au présent rapport.

3.1.1. CNPN

L'avis exprimé considère en premier lieu que l'argumentaire en faveur du projet démontre la raison impérative d'intérêt public majeur et que, s'agissant d'une infrastructure linéaire de transport existante, il n'existe pas de solution alternative de moindre impact.

L'évaluation de l'état initial est considérée comme satisfaisante et le caractère existant de la ligne ne porte pas préjudice aux continuités écologiques.

S'agissant des impacts, ils peuvent être considérés comme modérés pris individuellement, leur cumul sur les différents sites étant néanmoins non négligeable.

Les mesures d'évitement et de réduction sont adaptées et devront être appliquées et suivies.

En matière de compensation, la plantation d'arbres d'alignement à Pont-Saint-Esprit ne permet pas un véritable remplacement des fonctions écologiques et doit être complété par la pose de nichoirs en ciblant différentes espèces. Un engagement doit être pris concernant l'entretien et le suivi des espaces végétalisés.

Globalement, des aménagements complémentaires doivent être recherchés, tant pour des gîtes de nidification sur une période d'au moins 10 ans, que par la création et le profilage de certains points d'eau en bord d'emprise des nouveaux aménagements.

Les mesures d'accompagnement et de suivi qui concernent la transplantation d'Aristolochie à Roquemaure et le suivi de l'aménagement paysager d'accompagnement au droit de la gare de Pont-Saint-Esprit doivent être renforcées.

En conclusion le CNPN formule un avis favorable sous les réserves suivantes :

- Intégrer des suivis écologiques et renforcer les suivis de chantier
- Renforcer la végétalisation associée aux plantations d'arbres à Pont-Saint-Esprit et assurer le maintien de celle-ci dans le temps
- Ajouter au moins 20 abris à chiroptères y compris certains ciblant les plus grandes espèces
- Prévoir des actions de gestion ciblant la flore exotique envahissante sur les espaces remaniés et remis en végétation
- Aménager des zones de petits points d'eau (temporaires en bord de zones de travaux et pérennes en fin de chantier dans les zones de prairies humides)
- Assurer le suivi de la transplantation de l'Aristolochie clématite.

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

Réponse Maître d'ouvrage :

- **Intégration des suivis écologiques et renforcement des suivis de chantier :**

Le nombre de suivi de chantier passera de 12 à 24 afin de s'assurer que l'ensemble des mesures prévues au dossier sont bien appliquées et que les impacts résiduels sont bien modérés. Les visites au droit des sites à enjeux seront majoritaires par rapport aux autres sites.

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

Le MOA concerné s'engage à étudier la possibilité de mettre en œuvre une mesure visant à renforcer la végétalisation associée aux plantations d'arbres à Pont Saint Esprit. Cette végétalisation pourra prendre la forme d'une multi-strate (strate arborée existantes, strate arbustive et buissonnante, et strate herbacée à prévoir) afin de diversifier les niches écologiques et, de fait, les espèces faunistiques ciblées (avifaune, chiroptères, pollinisateurs...).

Les espèces locales adaptées aux conditions climatiques locales seront privilégiées.../...

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

.../...Le suivi (de ces espaces végétalisés) pourra être assuré en parallèle du suivi concernant les arbres plantés dans le cadre de la mesure compensatoire associée.

- **Ajouter au moins 20 abris à chiroptères**

Une mesure de compensation supplémentaire est proposée (cf détail en annexe II) pour répondre à cette demande.../...

Compte tenu de la proximité des voies et pour éviter les risques de collision, il est prévu de limiter les gîtes au droit des 2 alignements situés à proximité.

Il est donc considéré que proposer 16 gîtes offre une suffisamment bonne disponibilité pour les individus sans constituer une trop importante densité sur les arbres retenus .../...

9 gîtes 1FF, 3 gîtes 1FW, 4 gîtes 1FD sont prévus et seront fonctionnels pendant au moins 10 ans. Ils donneront lieu à des campagnes d'entretien annuel et des campagnes de suivi par un écologue pendant cette période de 10 ans.

- **Prévoir des actions de gestion ciblant la flore exotique envahissante sur les espaces remaniés et remis en végétation**

Pour certaines espèces de flore exotique envahissante, le traitement initial proposé dans le cadre de la mesure de réduction MR18 peut ne pas suffire à l'élimination totale des stations, du fait de la persistance de fragments racinaires dans le sol ou de la dispersion de graines.

Les mesures seront donc renforcées par des mesures complémentaires (cf annexe XXX) donnant lieu à un suivi pendant 10 ans.

- **Aménager des zones de petits points d'eau (temporaires en bord de zones de travaux et pérennes en fin de chantier dans les zones de prairies humides)**

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

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

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

Seuls 2 secteurs du projet présentent des zones humides avérées. Il s'agit du PN 49 ayant fait l'objet d'une mesure d'évitement permettant de préserver ladite zone humide (et ne faisant pas l'objet du présent dossier de demande de « dérogation espèces protégées » car concerné par la phase cible tranche 2 uniquement) et le PN3 au droit duquel la zone humide avérée est située suffisamment loin de la zone de chantier pour que celle-ci soit évitée, ce qui rends les aménagements compensatoires de ce type superflus.

- **Assurer le suivi de la transplantation de l'Aristoloché clématite.**

Le suivi proposé au dossier s'étend sur 30 ans à partir de l'année N+3 (la transplantation étant prévue dès N+2) soit les années N+3, N+5, N+10, N+15, N+22 et N+30.

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

- **Compléter le projet par une communication et un affichage sur la compensation mise en place, sur le site même qui est à proximité du passage des voyageurs**

La mise en place de panneaux informatifs est déjà prévue au droit de la gare de Roquemaure, à proximité des stations d'Aristoloché clématite transplantées. Ce panneau pourra être déposé directement au niveau du parking PEM pour permettre sa bonne visibilité par les voyageurs.

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

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

Observations Commissaire enquêteur :

Les réserves formulées par le CNPN sont correctement prises en compte et les arguments développés pour les 2 points ne donnant pas intégralement satisfaction aux demandes formulées (nombre de gîtes à chiroptères et aménagement de points d'eau temporaires) sont convaincants. Le CE observe par ailleurs que la proposition de création de points d'eau temporaires irait à l'encontre des prescriptions régulièrement formulées par les ARS en matière de lutte contre la prolifération de moustiques.

3.1.2. ARS

Les ARS Occitanie et AURA ayant été saisies séparément, il n'a pas été fait application de l'Article R181-20 du code de l'environnement qui prévoit la désignation d'un service coordonnateur. Les deux avis seront donc examinés séparément.

3.1.2.1. ARS Occitanie

L'avis exprimé porte sur l'impact des aménagements prévus en phase anticipée et tranche 1 et sur ceux liés au trafic voyageur sur la totalité du linéaire.

En matière de ressources en eau, le projet n'appelle pas d'observation particulière dans la mesure où la nature des travaux n'a pas d'incidence sur les périmètres de protection éventuellement concernés.

Au plan de l'environnement sonore, les niveaux sonores projetés demeurent inférieurs aux seuils réglementaires applicables à ce type d'infrastructure et ne traduisent pas d'aggravation significative de la situation existante.

En matière d'établissements sensibles, il est observé un impact potentiel sur un centre de soins psychiatriques à proximité de la voie ferrées, avec des niveaux sonores projetés en façade estimés entre 57 et 60 dB(A) en période diurne (LAeq 6h-22h) et entre 55 et 59 dB(A) en période nocturne (LAeq 22h-6h). Bien que ces niveaux ne caractérisent pas une situation de non-conformité ou de point noir, il est rappelé les recommandations de l'OMS en la matière ($L_{den} \leq 54$ dB(A) de jour et $L_{den} \leq 44$ dB(A) de nuit) au regard du confort et de la qualité du sommeil pour les patients. Le trafic voyageur étant essentiellement diurne, cet impact devrait être acceptable sous réserve qu'il n'induisse pas un report du trafic fret en période nocturne.

Pour ce qui est des déplacements actifs, il est pris acte des aménagements déjà réalisés ou projetés favorisant notamment l'accès aux transports collectifs et l'accessibilité PMR. Il est toutefois recommandé que ces aménagements soient accompagnés de liaisons en périphérie, favorables aux déplacements actifs (cheminements piétons et voies cyclables protégées).

Au regard des espèces allergisantes il est recommandé, pour l'ambroisie, de compléter les actions par des mesures opérationnelles spécifiques permettant de limiter la dissémination des graines et, en matière d'aménagements paysagers, d'éviter le recours à des espèces allergisantes (notamment Cupressus).

En matière de prévention de la prolifération des moustiques, une attention particulière doit être portée à la conception et l'aménagement des ouvrages pour éviter toute stagnation supérieure à 3-4 jours.

En conclusion de son avis, tout en soulignant que le dossier présenté a un impact globalement favorable sur la santé, l'ARS préconise de porter une attention particulière à la gestion des Points Noirs Bruits existants, notamment à proximité des secteurs urbanisés et des récepteurs sensibles.

Réponse Maître d'ouvrage :

○ Protection de la ressource en eau

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

○ Environnement sonore et établissements sensibles

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

○ Nuisance et risques sanitaires

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

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

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

○ Déplacements actifs et accessibilité

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

○ Maîtrise du risque lié aux espèces allergisantes

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

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

○ Maîtrise du risque de prolifération des moustiques

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

Observations Commissaire enquêteur

Les réponses sont globalement satisfaisantes.

Le CE prend également acte des arguments avancés en réponse aux observations de l'Ae concernant l'absence de prise en compte des objectifs de l'OMS en matière de nuisances sonores.

Le CE souscrit pleinement à l'observation ARS relative aux aménagements périphériques favorables aux déplacements actifs (cheminements piétons et pistes cyclables notamment) qui devrait conduire à la poursuite de la concertation avec les collectivités en charge de la planification pour améliorer les situations existantes, notamment autour de la gare de Villeneuve-lès-Avignon.

3.1.2.2. ARS AURA

L'avis exprimé souligne en premier lieu les effets bénéfiques du projet en termes de mobilité du fait des aménagements prévus en gare du Teil et des potentialités offertes pour le futur (cheminements piétons et vélos sécurisés et ombragés, stockage vélos sécurisé,...) et préconise de prendre toutes dispositions pour lutter contre les îlots de chaleur et la sécurisation des accès routiers.

S'agissant de l'impact acoustique, tout en reconnaissant l'impact global très modéré du projet, il est regretté les difficultés de repérage des établissements sensibles et l'absence de prise en compte des préconisations de l'OMS (cf ARS Occitanie). Il est par ailleurs demandé de veiller à ce que les annonces sonores en gare du Teil ne génèrent pas de nuisances pour le voisinage.

En matière de pollution atmosphérique, l'impact du projet est jugé positif du fait de la réduction du trafic automobile et de l'utilisation de rames électrifiées. Les nuisances associées aux chantiers paraissent maîtrisables par les mesures projetées.

Des préconisations sont formulées en matière d'urbanisation induite, en référence au guide ISADORA de l'Ecole des Hautes Etudes en santé Publique pour un urbanisme favorable à la santé et la lutte contre le changement climatique.

Réponse Maître d'ouvrage :

○ **Mobilités et urbanisme favorable à la santé – Gare du Teil**

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

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

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

○ **Nuisances et risques sanitaires**

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

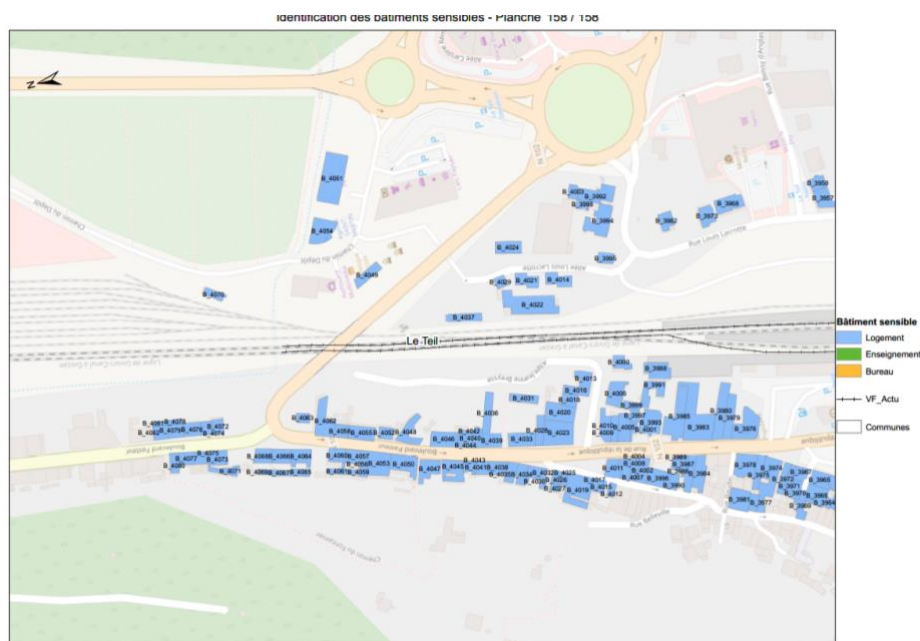


Figure 1 : Extrait de l'Annexe 3 de l'étude acoustique - Identification des bâtiments sensibles

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

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

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

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

- **Cadre de vie et urbanisation induite**

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

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

Observations Commissaire enquêteur

Le CE considère que les éléments de réponse sont satisfaisants et prend également acte des arguments avancés en réponse aux observations de l'Ae concernant l'absence de prise en compte des objectifs de l'OMS en matière de nuisances sonores.

3.1.3. SAGE Ardèche

Cette collectivité, après analyse rapide du projet, considère qu'il n'a pas d'impact sur son territoire de compétence, à savoir le bassin hydrographique de la rivière Ardèche.

Observations Commissaire enquêteur

Dont acte.

3.1.4. Autorité environnementale - IGEDD

L'avis rendu le 30 janvier 2026 évoque successivement les différents enjeux environnementaux de ce projet et évalue la qualité des éléments d'appréciation fournis au dossier, notamment dans l'étude d'impact. Les enjeux identifiés sont :

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

Au regard de ces différents enjeux, l'Ae souligne la qualité des éléments présentés au dossier et des choix retenus ainsi que celle du résumé non technique.

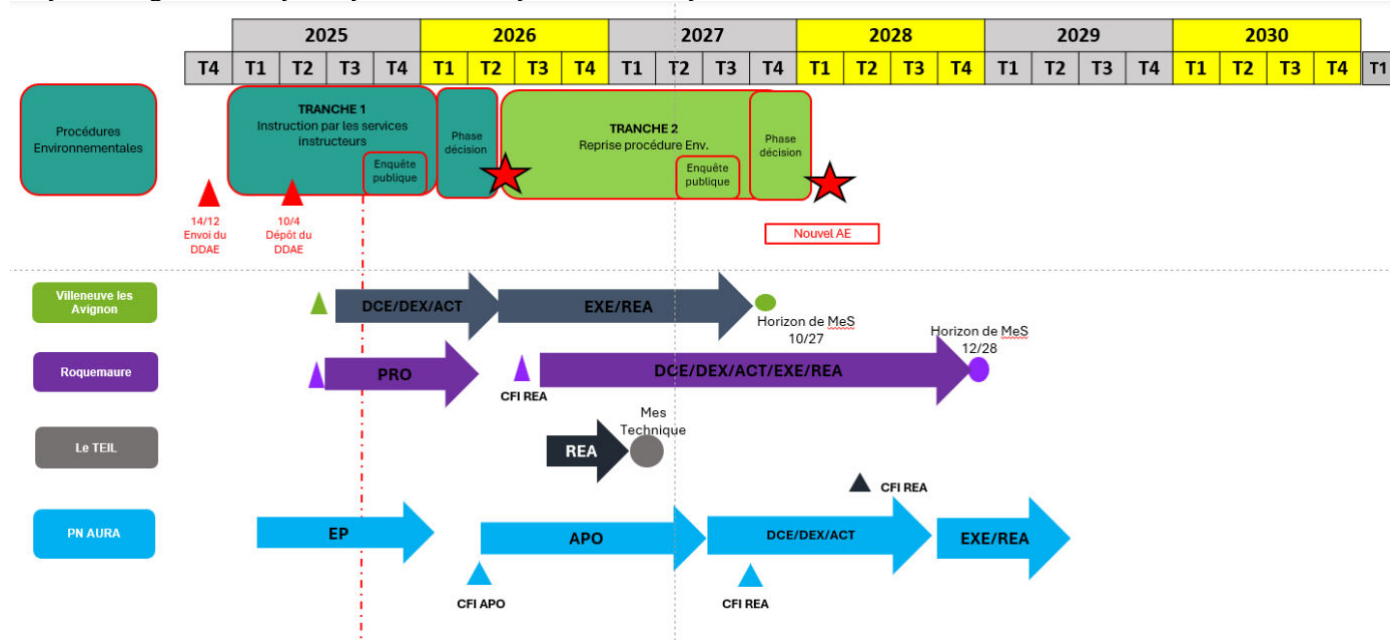
Elle formule toutefois diverses recommandations dans l'analyse de l'étude d'impact:

○ § 1.1 Contexte et contenu du projet

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

Réponse Maître d'ouvrage :

Le planning détaillé par opération est présenté ci-après :



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

Observations Commissaire enquêteur

Le CE prend acte de ce planning détaillé qui objective toutefois le décalage temporel entre la date prévisionnelle de mise en service de la gare du Teil et la date prévisionnelle d'exécution des travaux sur les PN en Région AURA qui conditionne a priori la réouverture au trafic voyageurs de la portion de ligne entre Le Teil et Pont Saint Esprit.

○ § 2.2 Analyse de l'état initial, incidences du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

• §2.2.2 Trafic ferroviaire et déplacements

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

Réponse Maître d'ouvrage :

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

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

Observations Commissaire enquêteur

Le CE prend acte du niveau d'élaboration insuffisamment avancé du SERM de l'aire urbaine d'Avignon, ce qui ne devrait toutefois pas empêcher de faire état des convergences d'objectif entre le projet de réouverture Rive Droite dans le département du Gard et le projet de SERM.

Par ailleurs il serait intéressant de connaître l'état d'avancement de l'étude EMC² (Enquête mobilité certifiée CEREMA) engagée dans ce cadre, dans la perspective de l'activation de nouveaux leviers susceptible d'augmenter la fréquentation pour les gares desservies en Occitanie. De plus, la réunion publique de clôture de Roquemaure a donné l'occasion à l'association des usagers de la rive droite de faire état de quelques pistes de réflexion déjà engagées au titre de ce SERM, consistant notamment à disposer d'une voie dédiée en gare d'Avignon pour le trafic vers la Rive droite, perspective qui serait sans doute un facteur très positif pour la régularité du trafic et donc susceptible d'augmenter le repart modal.

L'observation sur le renforcement des accès en mode actif autour des gares rejoint la préoccupation portée par l'ARS Occitanie, notamment pour la gare de Villeneuve-lès-Avignon et confirme la nécessité de poursuivre, au-delà de la procédure d'autorisation environnementale en cours, la concertation avec les collectivités compétentes en matière de planification et d'aménagements urbains.

• §2.2.4 Bruits et vibrations

L'Ae recommande de :

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

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

Réponse Maître d'ouvrage :

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

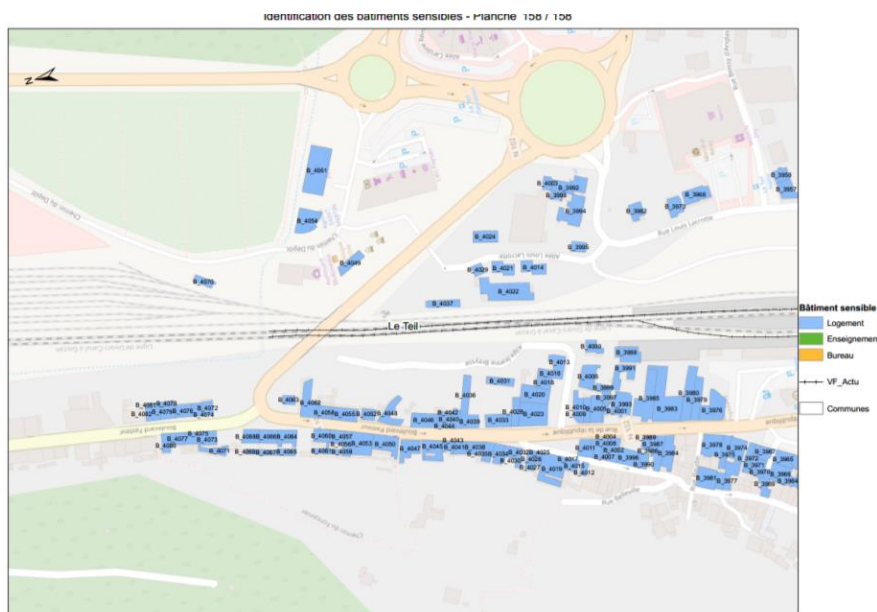


Figure 1 : Extrait de l'Annexe 3 de l'étude acoustique - Identification des bâtiments sensibles

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

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

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

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

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

Observations Commissaire enquêteur

Le CE prend acte des éléments de réponse et des arguments avancés concernant la satisfaction des objectifs de l'OMS au regard du positionnement homogène sur l'ensemble du territoire national et du souci d'équité de traitement.

Les conséquences acoustiques induites par l'ouverture au trafic voyageur sont, au stade actuel du projet, acceptables en raison notamment de l'impact actuel du trafic de fret, ce qui pourrait à terme évoluer en raison des évolutions techniques possibles en matière de ligne et de matériel roulant.

Les préconisations de l'Ae sur la maîtrise de l'évolution urbaine à proximité des voies ferrées dans les secteurs exposés devraient faire l'objet de porté à connaissance spécifique auprès des collectivités engagées dans des procédures de modification de leur PLU.

• §2.2.5 Consommation énergétique et émissions de gaz à effet de serre

L'Ae recommande de :

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

Réponse Maître d'ouvrage :

Émissions de GES en phase travaux

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

bordures, poteaux de lignes aérienne de contact, déblais) permet de limiter les circulations de poids lourds (évacuation des déblais et import de matériaux de remblais).

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

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

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

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

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

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

- Indicateurs d'activité et d'énergie : heures-engins par type, litres de carburant et kWh par installation, taux d'électrification temporaire, production électrique décarbonée éventuelle, consommations bases-vie
- Indicateurs logistiques et matériaux : tonnages entrants/sortants, taux de réemploi/recyclage, distances et modes de transport, optimisation des tournées
- Indicateurs de performance carbone : t CO2e mensuelles par lot et cumul vs "budget carbone", facteurs d'émission actualisés, analyse des écarts et plan d'actions

Émissions de GES en phase exploitation

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

Structure du parc roulant

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

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

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

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

Facteurs d'émissions

La valorisation de l'effet de serre s'appuie sur les facteurs d'émission et le coût de la tonne de CO₂eq fournis par les fiches-outils pour l'évaluation des projets de transport de la DGITM (fiche-outils de 2023 concernant le scénario de référence, fiche-outils de 2019 pour l'évolution de la valeur carbone, cf. slide suivante) qui précisent qu'elles reposent sur la fin des ventes des véhicules particuliers émettant des gaz à effet de serre en 2040.

Pour la voiture, les facteurs d'émission moyens sont appliqués, tandis que pour le train, sont utilisés le facteur d'émission de l'électricité, à savoir 0,049 kg de CO₂eq par kWh, et une hypothèse de consommation moyenne de 13,5 kWh par kilomètre issu du guide « Information GES des prestations de transport. Application de l'article L.1431-3 du code des transports. Guide méthodologique, septembre 2018 ».

Tableau 23 - Facteurs d'émission de CO₂eq en g/km

Facteur d'émission en g de CO ₂ eq/km	2019	2030	2050	2070
Voitures	191	114	0	0
Trains électriques	662	662	0	0

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

Tableau 24 - Evolution de la valeur du carbone

En € ₂₀₂₂ / t CO ₂ eq	2018	2030	2040	2060	2140
Valeur du carbone	58,96	273,66	546,20	1 026	1 026

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

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

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

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

Report modal

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

Amélioration de l'attractivité

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

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

Observations Commissaire enquêteur

Le CE prend acte des éléments de réponse apportés par le maître d'ouvrage notamment pour ce qui est des hypothèses de calcul règlementaires qui conduisent, en l'état actuel des projections théoriques, à conclure à un bilan défavorable en matière de GES.

A cet égard la préconisation de l'Ae visant à rechercher des leviers pour augmenter l'attractivité du service ferroviaire pour augmenter le report modal est essentielle.

Cette question rejoint les préoccupations régulièrement exprimées par le public concernant la fiabilité du trafic (horaires respectés, pas de suppression de train..) et l'adaptation des horaires et des tarifs aux besoins des voyageurs (travail, études, tourisme, évènements exceptionnels...) qui conditionnent l'ampleur de son adhésion au report modal.

• §2.2.6 Risques naturels et technologiques

L'Ae recommande de détailler :

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

Réponse Maître d'ouvrage :

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

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

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

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

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

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

Par ailleurs, la conception des aménagements vise également à limiter les ruissellements des eaux pluviales en aval, notamment par l'infiltration dès que possible des eaux pluviales au sein des

emprises projet permettant de lutter contre les îlots de chaleur, recharger les masses d'eau souterraines), végétaliser sur les emprises PEM (choix d'espèces adaptées) ainsi que réduire la part de la voiture individuelle à l'échelle locale (réduction des gaz à effets de serre).

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

Observations Commissaire enquêteur

La réponse est satisfaisante

• §2.2.9 Paysage et Patrimoine

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

Réponse Maître d'ouvrage :

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



Observations Commissaire enquêteur

La réponse est satisfaisante.

• §2.2.10 Effets cumulés

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

Réponse Maître d'ouvrage :

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

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

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

Pour le détail se reporter au tableau figuré au mémoire en réponse aux observations de l'AE figurant en annexe III

Observations Commissaire enquêteur

La réponse est satisfaisante

○ §2.3. Analyses spécifiques aux infrastructures de transport

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

Réponse Maître d'ouvrage :

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

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

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

Observations Commissaire enquêteur

La réponse proposée se contente de réaffirmer la nature comparable des éléments socio-économiques de ce projet par rapport à d'autres projets similaires, sans apporter les éléments d'appréciation qui conduisent à cette affirmation. Elle mériterait d'être étayée par des illustrations concrètes permettant d'objectiver la réalité de cette affirmation, que ce soit en référence au linéaire de voie remis en service, ou à la population potentiellement concernée par le report modal.

3.1.5. Avis ABF

Dans son avis en date du 13 février 2026, l'ABF fait valoir que le projet a été élaboré en concertation avec ses services et que les prérogatives applicables aux abords des monuments historiques ont été respectées, ce qui le conduit à formuler un avis favorable au projet.

Observations Commissaire enquêteur

Dont acte, cet avis favorable ne nécessitant pas de réponse spécifique du maître d'ouvrage

3.2. Observations des collectivités

3.2.1. Commune de Pont Saint Esprit

Par délibération du 9 décembre cette collectivité formule un avis favorable conditionné par le respect des dispositions envisagées au dossier en matière de :

- Nuisances sonores et vibratoires : mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues dans l'étude acoustique et engagement formel de la SNCF pour la réalisation, si nécessaire, de dispositifs antibruit dans les zones où des dépassements de valeurs réglementaires sont dépassées ou prévisibles
- Sécurité et intermodalité de la gare : nécessité d'une concertation étroite avec la commune pour l'aménagement des PN 16,17,18 et 20 pour garantir l'intégration des accès et la sécurité et confirmation de la mise en œuvre rapide de la passerelle piétonne prévue en tranche 2.
- Gestion des eaux et risques inondations : demande l'application stricte des mesures de gestion des eaux pluviales et de la conservation des volumes de stockage des crues afin de ne pas aggraver le risque inondation.
- Espèces protégées : prend note de la demande de dérogation de destruction d'espèces protégées et demande confirmation de la plantation de 21 arbres d'alignement constitués d'espèces adaptées aux conditions climatiques locales.
- Alignements d'arbres et compensation végétale : prend acte de la destruction d'arbres d'alignement et demande un engagement ferme de réalisation des mesures de compensation prévues au dossier en demandant que ces plantations soient localisées en priorité sur la commune.

Réponse Maître d'ouvrage :

Accusé de réception en date du 4/02/2026

Observations Commissaire enquêteur

L'avis de la collectivité s'appuyant sur le strict respect des conditions de mise en œuvre prévues au dossier, le simple accusé de réception formulé par le maître d'ouvrage n'appelle pas de remarque particulière

3.2.2. Commune de Marguerittes

L'avis exprimé par le maire de la commune souligne la forte attente de la population en termes de vie quotidienne, de mobilité et de pouvoir d'achat.

S'agissant de l'impact environnemental d'une telle évolution, il ne peut être que limité, cette ligne ferroviaire étant déjà en service et voyant quotidiennement circuler une quarantaine de convois.

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

Le maire souligne enfin que le plan local de développement des déplacements doux et/ou collectif est directement dépendant de cette réouverture et que la commune de Marguerittes est tout à fait favorable à ce que les autorisations environnementales soient accordées dans les meilleurs délais.

Réponse Maître d'ouvrage :

Accusé de réception en date du 4/02/2026

Observations Commissaire enquêteur

Le CE observe que les aménagements prévus à Marguerittes ne font pas partie de la tranche visée par la présente autorisation environnementale mais que la forte attente sur le sujet milite pour une accélération des procédures à venir.

3.2.3. Commune de Théziers

Le maire fait part de l'accord de sa commune.

Réponse Maître d'ouvrage :

Accusé de réception en date du 4/02/2026

Observations Commissaire enquêteur

Dont acte

3.2.4. Communauté de communes du Pont du Gard

Cette collectivité estime que ce projet ne présente pas de risques majeurs pour les milieux naturels et les ressources en eau et que les mesures compensatoires proposées sont satisfaisantes et conformes aux exigences réglementaires. Elle formule donc un avis favorable sans réserve.

Réponse Maître d'ouvrage :

Accusé de réception en date du 4/02/2026

Observations Commissaire enquêteur :

Dont acte

3.2.5. Commune de Remoulins

Le conseil municipal relève que le dossier d'autorisation environnementale comporte des mesures de protection et de prévention des impacts environnementaux jugées conformes aux enjeux environnementaux et aux prescriptions applicables sous réserve du strict respect des mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues.

Pour la commune de Remoulins, la réouverture de la gare à l'horizon 2030 constitue un enjeu structurant de développement local. Elle permettra :

- d'améliorer durablement l'accessibilité du territoire
- de faciliter les déplacements quotidiens des habitants vers les pôles d'emploi de Nîmes et Avignon
- de renforcer l'attractivité résidentielle et économique de la commune
- de promouvoir des modes de déplacement plus durables en contribuant à la réduction de l'usage de la voiture et des émissions de gaz à effet de serre.

Ce projet participe ainsi à un aménagement plus équilibré du territoire, au renforcement de la cohésion entre bassins de vie et d'emploi, répondant à des enjeux majeurs de mobilité, de transition écologique et de cohésion territoriale.

La commune formule donc un avis favorable sans réserve.

Réponse Maître d'ouvrage :

Accusé de réception en date du 4/02/2026

Observations Commissaire enquêteur

Dont acte

3.2.6. Commune de Bourg Saint Andéol

Ce projet représente une opportunité majeure pour le territoire, pour une alternative concrète aux déplacements en voiture, permettant le déplacement de publics cibles (travailleurs, étudiants...) mais aussi de touristes, contribuant au développement économique local.

Décongestionnant la circulation routière et les émissions de GES associés il améliore la qualité de l'air et la santé publique.

Il ne présente pas de risques majeurs pour les milieux naturels, les populations et la ressource en eau : ses impacts environnementaux sont maîtrisés et les mesures proposées sont adéquates pour préserver la biodiversité, la santé publique et la qualité de l'eau.

Il ne prévoit toutefois pas la réouverture des gares de Bourg St Andéol et de Viviers malgré l'importance de leur population et l'intérêt potentiel pour le développement du territoire

L'avis de la commune est donc favorable tout en rappelant la nécessité d'intégrer l'ouverture de la gare de Bourg St Andéol.

Réponse Maître d'ouvrage :

Accusé de réception en date du 4/02/2026

Observations Commissaire enquêteur

Dont acte. Le CE considère toutefois que le potentiel de trafic voyageur représenté par l'ouverture de cette gare constitue un des leviers majeurs à court terme pour l'amélioration de la rentabilité socio-économique de cette ligne et de ses performances en matière d'émissions de GES. Ce point rejoint l'observation de l'association CUTPSA qui formule des arguments techniques en faveur d'une réouverture dès 2026 (cf §3.3.2 ci-après et §3.4).

3.2.7. Communauté de communes du Rhône aux Gorges de l'Ardèche (DRAGA)

L'avis exprimé par délibération du 26 janvier 2026 reprend l'argumentaire développé dans la délibération du conseil municipal de Bourg St Andéol.

L'avis de cette communauté de communes est donc favorable tout en rappelant la nécessité d'intégrer l'ouverture des gares de Bourg St Andéol et de Viviers.

Réponse Maître d'ouvrage :

Accusé de réception en date du 4/02/2026

Observations Commissaire enquêteur

Dont acte – Même remarque que pour le § précédent.

3.2.8. Commune de Villeneuve-lès Avignon

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

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

- l'intérêt général du projet qui démontre un bénéfice pour la collectivité;
- l'impact positif du projet en termes de report modal de la route vers le rail, contribuant à la réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre à l'échelle globale de l'exploitation et à l'amélioration de la qualité de l'air ;
- l'amélioration des conditions de mobilité pour les habitants et l'attractivité du territoire

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

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

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

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

Réponse Maître d'ouvrage :

Voir § 3.4 pour la question de l'exposition au bruit

3.2.9. Commune de Viviers

La délibération en date du 23 février 2026 fait état des engagements de la commune en faveur de ce projet, d'une alternative crédible à l'usage de la voiture, permettant de réduire la congestion routière et d'améliorer la qualité de l'air. L'ouverture de la ligne répond aux besoins de mobilité de la population locale (travailleurs, étudiants, touristes et accès aux soins sur Nîmes et Avignon) et ses impacts environnementaux sont maîtrisés. Son prolongement en direction de Lyon est également souhaitable. La délibération conclut par un avis favorable avec demande de réouverture des gares de Bourg Saint Andéol et de Viviers.

Réponse Maître d'ouvrage :

La demande de réouverture de haltes hors du projet actuel sont relayées à l'AOM (Région AURA). Aucune étude n'a été réalisée pour l'instant. Un projet de réouverture de halte fermée comme Viviers (contrairement au Teil qui n'a jamais été fermée au sens ferroviaire), nécessitera des études conséquentes et un cout élevé avec une problématique Foncière car le bâtiment n'est plus propriété de la SNCF. Le groupe SNCF étudiera toute demande financée.»

Observations Commissaire enquêteur

Dont acte

3.3. Observations du public

Les observations déposées au registre dématérialisé sont reportées dans le tableau figurant en annexe I au présent document (*in extenso* pour les plus courtes et synthétisées pour les plus développées), les pièces jointes étant reportées intégralement en annexe II en référence au n° de l'observation.

Dans l'analyse qui suit elles ont été regroupées par thèmes, ces derniers pouvant être évoqués aussi bien dans les avis favorables comme un atout que dans les avis défavorables comme un point faible. Les doublons n'ont été comptabilisés qu'une fois.

Celles qui le nécessitaient ont été soumises pour éléments de réponse au maître d'ouvrage.

Les réunions publiques d'ouverture et de clôture ont par ailleurs donné lieu à l'évocation de divers sujets, pour la plupart repris dans les thématiques listées ci-après. Pour le détail des sujets abordés lors de ces réunions et des réponses apportées lors des échanges, se reporter à l'Annexe III.

3.3.1. Environnement

Cette question est évoquée dans 127 contributions, soit environ le 1/3 des contributions, le plus souvent pour faire valoir le bénéfice escompté en matière de pollution atmosphérique et d'émissions de gaz à effet de serre du fait du report modal.

Les autres impacts environnementaux, lorsqu'ils sont évoqués, sont jugés marginaux dans la mesure où la ligne existe et supporte déjà une circulation fret nettement plus impactante et où les mesures ERC prises pour l'aménagement des PEM sont satisfaisantes.

L'observation n°373, intervenue en fin de procédure, évoque la question de l'usage des pesticides au droit des périmètres de protection des captages traversés par la ligne et souhaite un engagement formel de la SNCF de ne pas utiliser des pesticides de synthèses sur ces portions. (Cf § 3.4 ci-après)

A noter que certains des opposants au projet mettent en avant un impact environnemental négatif sans toutefois apporter d'arguments précis sur l'origine de ces impacts

Observations Commissaire enquêteur :

Thème a priori majeur de cette consultation publique relative à une autorisation environnementale, force est de constater que la perception sur ce sujet est globalement positive et que aucun contributeur n'a opposé d'argument environnemental précis pour étayer son avis défavorable.

3.3.2. Ouverture des gares de Bourg St Andéol et de Viviers

46 observations en faveur de l'ouverture de Bourg Saint Andéol et 22 pour la gare de Viviers

Bien que le dossier présenté ne porte pas sur l'aménagement de ces infrastructures existantes, de très nombreuses contributions font état de l'intérêt socio-économique de leur remise en service au regard de l'importance des publics cibles concernés sur leur territoire et de l'attractivité que présenterait une telle desserte en matière touristique notamment. Le fait que ces gares supporteront à court terme le passage de trains de voyageurs sans pouvoir en bénéficier suscite l'incompréhension.

L'association CUTPSA (observation 355) développe un argumentaire étayé exposant les éléments permettant, selon elle, la réouverture de la gare de Bourg saint Andéol dès la tranche 1 du fait

- de la très forte attente exprimée par la population,
- de la configuration existante des quais et des accès routiers, et du faible coût des aménagements indispensables
- de sa situation au cœur de la zone urbanisée et à proximité immédiate d'un nouveau quartier
- du fort potentiel de voyageurs que cette ouverture apporterait,
- du faible impact environnemental lié à cette réouverture
- de l'amélioration de la rentabilité de la ligne et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre du fait du report modal :

L'observation 369 rappelle l'intérêt du développement des transports en train et l'intérêt de la réouverture d'une halte à Bourg Saint Andéol, du fait de sa situation en pleine ville, proche d'un quartier de revitalisation, et de la création d'un PEM à Viviers, qui a déjà fait l'objet d'études préliminaires.

Réponse Maître d'ouvrage :

«La demande de réouverture de haltes hors du projet actuel sont relayées à l'AOM (Région AURA). Aucune étude n'a été réalisée pour l'instant mais la Région a demandé à G&C le coût d'une étude préliminaire. Un projet de réouverture de halte fermée comme BOURG SAINT ANDEOL ou Viviers (contrairement au Teil qui n'a jamais été fermée au sens ferroviaire), se chiffrera à plusieurs millions d'euros de travaux et nécessitera des études. G&C étudiera toute demande financée. »

Observations Commissaire enquêteur :

Ces observations rejoignent celles formulées par les communes de Bourg saint Andéol et Viviers et la Communauté de communes du Rhône aux Gorges de l'Ardèche, développées aux § 3.2.6 et 3.2.7.

La réponse du maître d'ouvrage aux arguments techniques avancés par l'association CUTPSA écarte toute hypothèse de réouverture à court terme en l'absence d'études préliminaires, lesquelles ne pourront être engagées que lorsque leur financement aura été acté par l'AOM.

Le CE note que cette question, bien que concernant une éventuelle tranche de travaux à traiter dans une autorisation environnementale ultérieure, ne peut être écartée de la réflexion actuelle dès lors que cette réouverture est susceptible de générer une fréquentation importante en direction d'Avignon et des gares d'Occitanie. Cet apport de fréquentation améliorerait sensiblement le bilan socio-économique du projet global mais aussi son bilan environnemental du fait de l'importance de la population potentielle desservie et du report modal escompté, constituant ainsi un élément de réponse aux demandes de l'IGEDD sur les leviers permettant une augmentation de trafic.

3.3.3. Desserte ferroviaire voyageurs en Rive Droite pour Aura

170 observations

Cette question, dans le prolongement des demandes spécifiques pour Viviers et Bourg St Andéol, est évoquée dans la quasi-totalité des contributions déposées par les habitants de la Région AURA, assortie de diverses propositions d'extension au Nord du Teil, en direction de Valence/Valence TGV ou Lyon, voire une desserte vers Aubenas.

Ces propositions sont argumentées par la saturation et l'insécurité du trafic routier dans la vallée du Rhône et la pollution générée par ce trafic, les besoins de mobilité pour les publics cible (travailleurs, étudiants...) et l'inadaptation des transports publics en place pour satisfaire ces besoins de mobilité. Cette extension de la desserte est considérée comme un facteur d'attractivité du territoire et un atout supplémentaire en matière de tourisme.

A contrario, quelques opposants au projet considèrent que la desserte actuelle de ce territoire en moyens de transport est suffisante au regard des besoins et que la ligne actuelle en rive droite doit être réservée au fret.

Observations Commissaire enquêteur :

Ces observations sont très éloignées du dossier soumis à la consultation du public et n'ont donc pas été soumises explicitement au maître d'ouvrage, hormis dans le cadre de celles formulées par les associations d'usagers.

Elles témoignent toutefois des difficultés actuelles générées par la saturation du trafic routier en Rive droite du Rhône alors que ce secteur représente la partie la plus active et la plus peuplée du département.

Dans ce contexte de saturation, la desserte en bus des transports collectifs ne peut être pleinement efficiente au quotidien et la gestion des flux touristiques ne dispose d'aucune alternative au transport routier.

Si l'électrification progressive des véhicules peut, à terme, atténuer les effets négatifs de la situation actuelle en matière de gaz à effet de serre, il n'en est pas de même pour la congestion du trafic qui, à défaut de transports collectifs adaptés et d'un report modal de grande ampleur, ne trouvera pas de solution et continuera donc de pénaliser ce territoire en matière de développement économique et touristique.

Bien que difficilement quantifiable et surtout monétisable, ce handicap évident devrait alimenter la réflexion collective des acteurs locaux en matière de réouverture future de l'ensemble de la ligne et constitue un élément à prendre en compte dans le bilan socio-économique d'un tel projet de territoire.

3.3.4. Mobilité et publics cibles

102 observations

La plupart des contributions déposées font valoir les besoins de mobilité notamment des publics cibles (travail, études, santé...), l'insuffisance ou l'inadaptation des moyens de transport collectifs actuels et la saturation du réseau routier, que ce soit dans l'une ou l'autre des Régions concernées.

Observations Commissaire enquêteur :

Ramenées au périmètre du projet, ces observations traduisent la forte attente vis-à-vis de cette réouverture et laissent présager d'un fort potentiel pour le report modal, tant pour la phase actuelle que pour le futur (tranche 2 voire justification d'une extension ultérieure en AURA).

3.3.5. Liaisons vélo et emport**18 observations**

L'intermodalité train/vélo est évoquée à de très nombreuses reprises, tant pour les trajets domicile/travail que pour le développement des activités touristiques, en lien le plus souvent avec les sites d'intérêt majeur tels que le Pont du Gard où les Gorges de l'Ardèche.

Cette thématique est notamment portée par diverses associations de cyclistes.

Au-delà des aménagements prévus au titre des PEM (abris sécurisés notamment), la question des liaisons avec des pistes cyclables sécurisées est récurrente, de même que l'emport des vélos dans les trains. Il est notamment souligné que l'emport du vélo est impossible dans les bus des liaisons régionales et que, pour les trains, la capacité d'emport devrait être renforcée et que les modalités actuelles d'emport sont extrêmement contraignantes du fait des dispositifs d'accroche.

La question des gabarits des abris vélos est également posée, en référence à la diversité des formats de vélos en circulation.

Plusieurs contributeurs soulignent par ailleurs la nécessité d'un fléchage adapté permettant d'orienter vers les gares les usagers des grands itinéraires cyclables tels que la ViaRhôna.

Plusieurs questionnements spécifiques aux aménagements prévus pour la gare de Villeneuve lès Avignon soulignent le caractère non sécuritaire de l'accès prévu pour les vélos et proposent une possibilité d'accès à partir de l'ouest des aménagements projetés. (cf §3.3.10)

Observations Commissaire enquêteur :

Ce sujet, également très présent lors des échanges des réunions publiques, témoigne de la nécessaire adaptation des aménagements ferroviaires aux besoins de l'intermodalité et notamment de l'usage du vélo qui se développe tant pour les déplacements du quotidien que pour les usages de tourisme ou de loisir.

La satisfaction des attentes ainsi exprimées repose sur une coordination des différents acteurs impliqués, qu'il s'agisse des AOM pour la question de l'emport des vélos, des collectivités en charge des PEM pour le dimensionnement des abris vélos sécurisés, ou des collectivités locales pour les aménagements en périphérie des gares réouvertes à l'occasion du projet et le fléchage spécifique qui devra être mis en place.

Pour la question spécifique concernant l'accès à la gare de Villeneuve-lès-Avignon, se reporter au §3.3.10

3.3.6. Fiabilité et attractivité du trafic et de la tarification**19 observations**

Bien qu'évoqués de façon modeste par les contributeurs, ces deux points constituent des critères majeurs qui conditionnent l'ampleur du report modal.

L'expérience de la première phase anticipée a donné, pour certains, une image négative de ce mode de transport du fait d'une occurrence trop importante des retards ou suppressions de trains. Des assurances de fiabilité des circulations sont attendues, notamment pour les publics cibles confrontés à des contraintes d'horaires (travail, études, RDV médicaux...).

La question de la disponibilité et de la rémunération des contrôleurs est évoquée comme un des facteurs à prendre en compte pour améliorer cette fiabilité. (observation 334 notamment)

Celle des horaires adaptés aux besoins, en particulier pour les mouvements pendulaires quotidiens, est également au cœur des préoccupations des usagers actuels ou potentiels.

En matière de tarification, l'attractivité est également un point fort pour amplifier le report modal. Diverses propositions sont formulées à cet égard, que ce soit pour favoriser l'accès des travailleurs (partenariat tarifaire avec les entreprises) ou pour améliorer celui des touristes (mise en place de pass touristiques...) notamment en relation avec les autres modes de transport en correspondance (liaisons régionales régulières ou saisonnières, transports urbains...).

L'adaptation des circulations aux événements saisonniers (festival d'Avignon, fréquentation estivale accrue vers des lieux touristiques majeurs comme le Pont du Gard ou la Grotte Chauvet) est également attendue pour favoriser le recours au train sur ces périodes et pour ces publics.

Réponse Maître d'ouvrage :

Observation 334

«Nous prenons acte de la question soulevée et vous remercions pour cette contribution. Les sujets relatifs à la gestion des moyens matériels et humains mis à disposition de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône sont hors périmètre du présent projet. Ils relèvent de la Région Occitanie, autorité Organisatrice des Mobilités, et de SNCF Voyageurs. Nous relayons vos remarques à ces acteurs.»

Observations Commissaire enquêteur :

Le CE observe que cette attente est forte et que les insuffisances constatées sur le fonctionnement pour la phase anticipée n'ont pas empêché un accroissement très significatif du nombre de voyageurs (+19% entre 2024 et 2025) malgré un taux de suppression de trains de 16%.

On peut imaginer sans difficulté qu'une amélioration des conditions de circulation et une adaptation des horaires et des fréquences aux besoins de la population amplifieraient encore le report modal déjà objectivé au stade actuel.

L'attractivité tarifaire est également mise en avant de manière régulière et conditionne sans aucun doute l'ampleur du report modal. Des assurances ont été données à divers stades de la consultation, notamment lors des réunions publiques, sur la poursuite de la politique tarifaire mise en place par la Région Occitanie et le principe de réciprocité prévu avec la Région AURA.

Diverses pistes sont par ailleurs suggérées par le public pour garantir cette attractivité telles que le partenariat avec les entreprises pour les trajets domicile/travail, les pass touristiques, les pass intermodaux pour les trajets en correspondance...

La mobilisation des acteurs partenaires compétents est donc essentielle à la réussite du projet.

3.3.7. Attractivité du territoire

107 Observations

Cette thématique est mise en avant comme un argument favorable par un nombre très important de contributions, témoignant des espérances sous-tendues en la matière pour favoriser le développement économique et touristique des secteurs traversés mais aussi pour redynamiser l'emploi et la résidence d'actifs notamment en Région AURA considérée comme déshéritée en moyens de communication et de mobilité.

Observations Commissaire enquêteur :

Difficilement quantifiable dans le bilan socio-économique du projet il apparaît que cette influence potentielle sur l'attractivité du territoire est un argument important, aussi bien pour les habitants du département du Gard que ceux de l'Ardèche, ces derniers soulignant généralement l'enclavement actuel de ce département et les difficultés de connexion avec des secteurs voisins à fort potentiel économique.

L'accès à un moyen de transport ferroviaire fiable est considéré comme de nature à favoriser l'implantation de nouveaux résidents et contribue par ailleurs à renforcer l'attractivité touristique en lien avec les sites d'intérêt majeur tels que le Pont du Gard ou les Gorges de l'Ardèche.

3.3.8. Observations des associations d'usagers

Il s'agit d'une association gardoise et d'une association ardéchoise. Voir l'intégralité des contributions dans les documents annexes IV. Pour faciliter la compréhension, les principaux arguments et les réponses du maître d'ouvrage sont développés ci-après.

• Association des usagers TER en Rive droite du Rhône (192 et 198 et 199) - Extraits

Les investissements de l'Etat devraient être fléchés vers de tels projets pour accompagner la Région Occitanie et au-delà les Régions SUD et AURA ainsi que les collectivités locales.

Les documents de l'étude environnementale présentent les différentes thématiques : elles présentent des enjeux modérés qui sont pris en compte assez facilement par les maîtrises d'ouvrages concernées.

Notre association demande que cette étude soit prise avec pragmatisme c'est-à-dire de tenir compte que nous sommes sur une ligne déjà circulée, les travaux se réalisent dans un milieu urbain avec des enjeux modérés. .../...

Nous demandons à SNCF Réseau dans le cadre de la régénération des voies qui aura lieu en 2026 et 2027, de profiter de cette période de fermeture de la ligne de mutualiser un maximum de travaux de voies qui sont inclus dans la réouverture de la ligne dans le cadre de la dernière phase notamment sur les gares de Aramon, l'Ardoise et Marguerittes. .../...

Notre association demande que les études et les travaux des gares et PEM de Villeneuve-Lez-Avignon et Roquemaure soient coordonnées pour ne pas perdre de temps dans la réouverture des gares.

.../...

Nous présentons les propositions de l'association pour accélérer le calendrier tout en tenant compte des orientations présentées dans l'enquête publique environnementale.

- I. La deuxième étude environnementale ne doit pas ralentir les études et les travaux sur les PEM et les passages à Niveaux. Lors de la réunion de lancement de l'enquête publique de Villeneuve-Lez-Avignon, la MOA a indiqué qu'il s'agissait de mesures d'études complémentaires. Une demande auprès de la préfecture devra être réalisée par les MOA concernées pour réaliser leurs travaux. Notre association relayera cette demande auprès de la préfecture du Gard.
- II. Les investissements sur un dossier d'intérêt général doivent être fléchés et sanctuarisés par l'Etat.
- III. Les études et travaux des gares de Villeneuve-Lez-Avignon et Roquemaure sous MOA de SNCF Gares & Connexions doivent être accélérer pour ne pas ralentir l'exploitation de ces deux gares.
- IV. Les travaux des passerelles de Bagnols-Sur-Cèze, Pont-Saint-Esprit et Remoulins doivent être réalisés pour assurer un accès en autonomie pour les personnes à mobilités réduites.
- V. Les travaux sur les gares de Marguerittes ne sont pas des travaux complexes contrairement aux travaux des gares de Aramon et Laudun-L'Ardoise. Nous demandons que ces travaux soient accélérés dans le calendrier.
- VI. Nous demandons à SNCF Réseau de réaliser un maximum de travaux ferroviaires préparatoires aux réouvertures des gares lors de la période de la régénération de la ligne. En effet notre association demande la mutualisation de travaux de suppressions d'infrastructures obsolètes (gares d'Aramon et Laudun l'Ardoise) ou nécessaire pour réaliser les quais (gares de Laudun l'Ardoise, Aramon et Marguerittes). Cette proposition

évitera de nouvelles suppressions de trains pour les usagers de la ligne durant les prochaines années.

Réponse Maître d'ouvrage :

I - Les travaux de la tranche 2 ne sont pas couverts par une autorisation environnementale. En conséquence ils sont interdits. L'autorisation environnementale actuelle porte sur la tranche 1 du projet (cf présentation du projet dans Pièce B). Réaliser des travaux par anticipation sur la tranche 2 du projet mettrait sa réalisation en péril.

II - A ce stade les investissements sont portés par les Régions.

III - La définition du planning de mise en service d'un tel projet dépend de plusieurs facteurs : la conduite des études et des procédures administratives (environnementales et sécuritaires) associées, la mobilisation des financements et la prise en compte des conditions de réalisation des travaux. Le planning proposé aujourd'hui tient compte des complexités inhérentes à ces trois facteurs. Le choix de phaser la réouverture en plusieurs étapes est adapté à la fois aux contraintes techniques et aux capacités financières des partenaires du projet. En procédant ainsi, SNCF et ses partenaires sécurisent la réalisation du projet en privilégiant une approche réaliste.

L'anticipation de certains travaux a néanmoins permis le retour des trains de voyageurs dès l'été 2022 pour desserte des gares de Pont-Saint-Esprit et de Bagnols-sur-Cèze. La réalisation des travaux à venir est conditionnée par l'achèvement de la démarche sécurité (nécessité d'obtenir une autorisation de l'EPSF) et des études / procédures environnementales en cours.

IV - Les passerelles des gares de Pont Saint Esprit et Bagnols sur Cèze et Remoulins seront réalisées en phase cible du projet à horizon 2030.

Actuellement, les voyageurs et les riverains bénéficient de passages souterrains existants et sécurisés pour franchir les voies. Ces passages ne répondant pas aux normes d'accessibilité PMR, la réalisation des passerelles demeure nécessaire pour rendre les deux gares pleinement accessibles.

V - Les travaux de Marguerittes sont prévus en tranche 2. (cf point I)

VI - Il s'agit de travaux distincts de la réouverture de la rive droite du Rhône. Les composants de la ligne (rails, traverses, ballast) sont en fin de vie (entre 40 et 50 ans), ce qui nécessite leur renouvellement. Un tel chantier, aussi appelé Grande Opération Périodique (GOP), est programmé plusieurs années à l'avance (en général 5 ans avant la réalisation des travaux) et s'inscrit dans la régénération habituelle du réseau ferroviaire.

La GOP est identifiée dans le cadre des études de la réouverture : les contraintes associées ont été intégrées dans le planning actuel des travaux. La GOP et les Travaux de réouverture RDR sont complémentaires et assurent la pérennité de la ligne et son développement. Sa réalisation démontre la volonté des deux Régions et de SNCF d'inscrire cette ligne dans l'avenir des mobilités, avec des infrastructures régénérées pour le long terme.

- **Association CUTPSA (n° 288 et 290) - extraits**

L'équipement ferroviaire existant en rive droite est fonctionnel et pourrait permettre la desserte de toutes les gares depuis Givors et un accès aux trains vers Valence et Lyon

Forte attente sociale de la population ardéchoise et recours au train en augmentation constante alors que la desserte régionale en bus est insuffisante pour un report modal satisfaisant.

Saturation des axes routiers induisant un allongement des distances à parcourir, une dégradation de la qualité de l'air avec impact sur la santé. Hausse du coût d'utilisation de la voiture et vieillissement de la population.

La ligne Rive Droite du Rhône devrait être identifiée comme prioritaire dans la desserte ferroviaire régionale au regard des besoins de mobilité des usagers. La réouverture de la ligne de la Rive Droite du Rhône aux voyageurs s'inscrit dans :

- Un contexte de désenclavement du territoire par des accès aux infrastructures ferroviaires de la population des bassins Annonay, Privas, Tournon, St Peray, la Voulte vers les services publics de santé, d'enseignement de grandes villes.
- L'amélioration des mobilités pour connecter ces territoires aux pôles d'activités des agglomérations de Lyon, Valence, Grenoble, Avignon et Montpellier.
- Le développement des différents axes de tourisme patrimonial, grotte Chauvet, Gorges de l'Ardèche, industriel CNPE de Cruas, Lafarge, viticole, etc...
- L'enjeu environnemental pour faire face au défi du réchauffement climatique par l'accès aux transports alternatifs au tout routier.

Demandes de l'association :

I. La ligne Rive Droite du Rhône devrait être identifiée comme ligne stratégique dans la desserte ferroviaire régionale au regard des besoins de mobilité des usagers ;

II. La Région Auvergne-Rhône-Alpes, Autorité organisatrice des mobilités, devrait concrétiser sa volonté de répondre aux attentes de la population en inscrivant dans ses priorités actuelles et futures la réouverture au trafic ferroviaire voyageur de toute la rive droite du Rhône, et de les traduire dans le futur contrat de plan État-Région 2027-2031 ;

III. La gare de BOURG SAINT ANDEOL devrait pouvoir être intégrée au dossier pour une réouverture simultanée à celle de la gare du TEIL ;

IV. La réouverture de la gare de VIVIERS devrait être programmée rapidement ;

V. Des travaux des passerelles devraient être réalisés en gare du Teil pour assurer un accès en autonomie pour les personnes à mobilités réduites.

VI. L'intermodalité devrait être étudiée entre la gare du Teil et la gare routière en assurant le fléchage et l'accessibilité pour assurer les connections vers les villes du territoire : la rue du 11 Novembre apparaît très difficile pour le déplacement des voyageurs , trottoirs exigus avec une forte circulation compromettant la sécurité des piétons ;

VII. Nous demandons à SNCF Réseau de réaliser un maximum de travaux ferroviaires préparatoires aux réouvertures des gares lors de la période de la régénération de la ligne.

Réponse Maître d'ouvrage :

Nous prenons acte des différentes remarques et questions soulevées dans la contribution de CUTPSA et remercions la CUTPSA pour ces remarques encourageantes.

Les sujets qui concernent les demandes de réouvertures des gares intermédiaires entre PSE et Le Teil sont hors périmètre du présent projet et relèvent de la Région AuRa, autorité Organisatrice des Mobilités.

Tout comme les demandes concernant la prolongation de la réouverture de la rive droite vers le Nord, elles sont relayées à la Région.

Ces éléments peuvent être néanmoins pris en compte par les autorités compétentes pour des prolongements et aménagements supplémentaires autour du projet actuel.

Réponse sur point VI: L'étude de visibilité et de fléchage des entrées/sorties de la gare du Teil est prévue d'être réalisée avec la participation de la Mairie du TEIL. Le trottoir de la rue du 11 Novembre reste pour l'instant le seul moyen de passage de cette future gare "Bi-face", des travaux de confort sont prévus par le projet. L'aménagement urbain de la commune ne dépend pas de la SNCF.

Réponse Point VII: SNCF Réseau va utiliser la période de régénération de la ligne pour réaliser le plus de travaux possibles (dont les travaux de la gare du Teil) sous réserve de la réception des études de sécurisation à temps et du financement par la Région des dits travaux.

Sur le sujet des PN

Les modifications et aménagements, même s'ils restent mineurs, font l'objet, pour partie, d'études techniques de SNCF R, et doivent néanmoins être mis œuvre avant de pouvoir autoriser la mise en service des circulations commerciales entre le Teil et Pont St Esprit en toute sécurité.

Nous rappelons que cette réouverture aux trains de voyageurs dépend de plusieurs facteurs, l'aménagement de la gare du Teil, et les aménagements routiers et ferroviaires aux PN, qui ont été identifiés lors de l'étude de criticité menée en tout premier lieu.

- **Association CUTPSA (n° 338 et 355) - extraits**

338 : Par contre, les délais annoncés pour la mise en conformité des passages à niveaux (P/N) situés en région AURA et jusqu'à Pont St Esprit (P/N 3,7,8,9,10,16,17,18) nous paraissent exorbitants et étirés indéfiniment ... jusqu'à finalement une fin des travaux à la mi-2029 !

.../... les travaux envisagés sur 6 P/N sur 8 sont uniquement constitués par un changement de "casquettes " des feux rouges clignotants ! 30 mois pour ces changements !

Concernant les P/N 3 et 18, les travaux consistent à ajouter de la signalisation et effectuer des modifications de voirie: élargissement et déplacement du carrefour d'une voie secondaire (450m²) pour le P/N 3, créations de trottoirs, de banquettes et d'aménagement routiers et de signalisation (800m²) pour le P/N 18 à Pont St Esprit.

De tels travaux, dont les multiples étapes sont décrites sur la 4e ligne (bleue) du planning (EP, APO, DCE, DEX, ACT...) pour une réalisation finalement effective de septembre 2028 à mi 2029, semblent résulter d'un empilement de procédures qui s'additionnent pour des travaux que des entreprises de travaux publics (VRD) effectuent souvent dans des délais bien plus raisonnables ! J'ai bien noté que quelques aménagements relatifs au P/N 18 impactent l'emprise de la voie ferrée et nécessitent des procédures adéquates : ralentissements, consignations,...

Au bilan, la gare du TEIL serait réouverte fin 2026 mais la circulation des trains avec voyageurs au Nord de Pont St Esprit devrait attendre le feu vert EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire) au minimum mi-2029 ! Ceci ne nous semble pas acceptable alors qu'aujourd'hui de très nombreux trains de voyageurs détournés de la rive gauche circulent déjà sur ces voies.

Alors bien sûr nous approuvons totalement la demande de l'exécutif de la région AURA qui souhaite obtenir, puisqu'une réalisation rapide des travaux semble inatteignable..., une dérogation pour que les voyageurs puissent emprunter dès la fin de l'année 2026, les trains occitans qui montent au TEIL.

Le CUTPSA ne comprendrait pas un éventuel refus et un report sine-die de l'ouverture des trains aux voyageurs en Ardèche.

Réponse Maître d'ouvrage :

«Les modifications et aménagements, même s'ils restent mineurs, font l'objet pour partie d'études techniques de SNCF R, et doivent néanmoins être mis œuvre avant de pouvoir autoriser la mise en service des circulations commerciales entre le Teil et Pont St Esprit en toute sécurité .

Conscients que les délais de réalisation des travaux peuvent susciter des questionnements, et afin de répondre à la demande de la Région AURA de tout mettre en œuvre pour accélérer la date de mise en service des circulations commerciales, nous avons engagé de nouveaux échanges avec l'EPSF, afin de trouver des pistes de solutions, tout en respectant les règlements de sécurité auxquels SNCF Réseau ne peut déroger.

Nous rappelons que cette réouverture aux trains de voyageurs dépend de plusieurs facteurs, l'aménagement de la gare du Teil, et les aménagements routiers et ferroviaires aux PN, qui ont été identifiés lors de l'étude de criticité menée en tout premier lieu. La définition du planning de mise en service d'un tel projet dépend de plusieurs facteurs : la conduite des études et des procédures

administratives (environnementales et sécuritaires) associées, la mobilisation des financements et la prise en compte des conditions de réalisation des travaux. Le planning proposé aujourd'hui tient compte des complexités inhérentes à ces trois facteurs. En procédant ainsi, SNCF et ses partenaires sécurisent la réalisation du projet en privilégiant une approche réaliste.»

355 : concerne la réouverture de la gare de Bourg Saint Andéol (cf § 3.3.2 ci-dessus)

Observations Commissaire enquêteur :

Les réponses à ces deux associations d'usagers sont satisfaisantes dès lors qu'elles se réfèrent aux objets et aux contraintes de la présente procédure d'autorisation environnementale. Elles ont été complétées oralement lors des réunions publiques.

Les préoccupations exprimées quant au calendrier de mise en œuvre sont légitimes et la demande formulée par la Région AURA pour l'accélération de l'ouverture du trafic voyageur entre Le Teil et Pont Saint Esprit doit être soutenue

3.3.9. Nuisances

8 observations

Quelques riverains immédiats de la gare ou des voies évoquent cette question et souhaitent savoir si des mesures spécifiques sont envisagées pour en limiter l'incidence au droit de leur propriété, tant en matière de bruit et de vibrations que pour les vues directes sur leur propriété. (notamment observations n° 22, 296 et 318, 309).

D'autres (356 et 358) considèrent que la réouverture de la ligne est inacceptable au regard du développement de l'urbanisation observée sur son linéaire et notamment dans la traversée des agglomérations, exposant ces nouveaux habitants à des nuisances qui seront aggravées par la circulation de trains de voyageurs.

Réponse Maître d'ouvrage :

Les études réalisées dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale ont permis de vérifier les niveaux sonores générés par le projet. Elles confirment le respect des seuils réglementaires en matière d'impacts sonores tels que définis par la réglementation en vigueur.

Observations Commissaire enquêteur :

Dont acte.

Le cas particulier des logements réhabilités dans la gare de Roquemaure a fait l'objet d'une concertation particulière entre les propriétaires et le maître d'ouvrage.

3.3.10. Aménagements Gare Villeneuve-lès-Avignon (synthèse)

Les contributions 245 et 266 font observer que *la situation de cette gare est peu attractive et regrettent que le dossier ne présente pas le projet arrêté par la municipalité pour rendre cette gare plus accessible aux piétons, cyclistes, usagers des bus et automobilistes.*

L'élargissement du périmètre à l'ouest, et à l'ouest des voies en particulier, permettrait de régler des conflits d'usage sur le domaine public routier pour sécuriser les accès à la gare.../...

Cela rendrait la gare beaucoup plus attractive pour l'ensemble des populations de Villeneuve-lès-Avignon, et des Angles, .../..., de créer un accès ouest susceptible de simplifier le projet de passerelle, (l'accès PMR étant alors possible de part et d'autre des voies) et de valoriser le foncier SNCF.

L'aménagement de ce quartier fait pourtant l'objet d'une Opération d'Aménagement Prioritaire (OAP) inscrite dans le Plan Local d'Urbanisme de cette ville adopté en 2020. .../...

.../... Il serait utile que la consultation publique permette au moins de faire la transparence sur le projet envisagé par la commune en complément du projet porté par SNCF Réseau..../...

Quelques contributions rejoignent les préoccupations exprimées pour l'accès en partie ouest des piétons et des cyclistes : n°181, (pour l'accès à partir du chemin de l'Amandier) et contribution n° 325 qui évoque l'insécurité pour les cyclistes des accès prévus à la gare :

« • L'accès à la gare prévu est un chaucidou. Ce type d'aménagement ne sécurise pas suffisamment les cyclistes, une piste cyclable séparée serait préférable.

• .../. Une sécurisation de l'intersection est nécessaire pour permettre l'accès sécurisé des cyclistes à l'aménagement ainsi qu'une continuité avec les aménagements cyclables présents (à étudier avec la municipalité).

• Le parking vélo mentionné est de 40 places. Au vu de la faible emprise au sol mentionnée sur le plan, nous attirons votre attention sur l'importance de prévoir du stationnement pour tous types de vélo (Cargos, long tail, ...).

• Nous préconisons un accès piétons (et stationnement vélo) par l'ouest, permettant l'accès à pied direct et sans détours à la gare.

Par ailleurs, nous demandons à ce que la possibilité d'emport de vélo dans le TER soit renforcée et simplifiée. »

Réponse Maître d'ouvrage :

Observations 245 et 266

Les aménagements fonctionnels attendus pour le PEM sont :

- Une zone de dépose minute
- 100 places de parking dont 2 places PMR
- 5 bornes de recharges pour les véhicules électriques
- Un parking moto de 12 places
- Information en temps réel de la desserte (réseaux urbains, interurbains et SNCF)
- Une consigne sécurisée pour les vélos de 40 places
- Un système de vidéo-surveillance lié à celui de la commune
- La création des liaisons piétonnes et cycles avec notamment une continuité piétonne avec l'arrêt du bus situé sur l'avenue Gabriel Péri.

Les périmètres évoqués hors maîtrise foncière SNCF ne font pas partie de l'opération en cours.

Le projet de réouverture de la Rive Droite du Rhône répond aux obligations du Plan Local d'Urbanisme et du code de l'urbanisme dans les périmètres définis au sein du Dossier d'Autorisation Environnementale.

L'aménagement urbain de la commune ne dépend pas de la SNCF. L'orientation stratégique de la ville pourrait faire l'objet d'une question à porter auprès des services techniques de Villeneuve-Lez-Avignon.

La passerelle est une mise en accessibilité des quais pour les personnes à mobilités réduites, et n'aura pas pour usage un franchissement ville-ville.

Observation 325

« Nous vous remercions pour la contribution de votre association. Les orientations stratégiques de développement urbain de la commune ainsi que le déploiement de voies cyclables sur le périmètre de la commune ne dépendent pas de la SNCF.

La passerelle est une mise en accessibilité des quais pour les personnes à mobilités réduites, et n'aura pas pour usage un franchissement ville-ville.

Les opérations en gare de Villeneuve-Lez-Avignon dont le dimensionnement du parking vélo s'inscrivent dans le respect du cadre réglementaire du code de l'urbanisme, du PLU et de la loi LOM.

Observations Commissaire enquêteur :

Cette question spécifique à l'aménagement des abords en gare de Villeneuve lès Avignon est évoquée de manière récurrente, tant par le public que par l'Ae et l'ARS.

Le CE a réalisé une visite le 12 février afin d'apprécier les conditions actuelles d'accès et les aménagements projetés. Il ressort de cette visite que les difficultés signalées sont bien réelles et ne favorisent pas l'accès à cette gare par les modes doux qui restent confrontés à des problèmes de sécurité à leur jonction avec la voirie urbaine.

Le CE a pu noter à cette occasion que l'OAP, telle que figurant au PLU de la commune en vigueur à la date du projet, évoquée dans l'observation 266 comporte bien le principe d'une liaison « modes doux » en partie sud des voies, traversant l'emprise SNCF. Cette liaison permettrait effectivement un accès direct à la gare pour les usagers en provenance de la commune des Angles et de la partie Ouest de Villeneuve lès Avignon, leur évitant ainsi l'accès complexe et peu sécuritaire via le carrefour entre l'Avenue du Général Leclerc et l'Avenue Gabriel Péri.

3.3.11. Observations relatives à certains passages à niveau

Observation n°316

Souhaite connaître les aménagements projetés sur les PN aux alentours de de Laudun-l'Ardoise

Réponse Maître d'ouvrage :

Le projet de réouverture vise à augmenter à terme le nombre de circulations ferroviaires sur la Rive Droite du Rhône. Il emporte donc automatiquement un enjeu de sécurité sur les passages à niveau.

Le maintien de la sécurité à l'ensemble des 26 PN de la ligne et notamment aux PN 34, 35 et 36, objets de votre demande constitue un prérequis à l'autorisation de mise en service de la ligne.

De fait, SNCF Réseau et les gestionnaires de voirie concernés ont élaboré un programme d'aménagements, ferroviaires comme routiers, permettant d'améliorer le niveau de sécurité des PN. Sur ces 3 PN. Il s'agit en l'occurrence de mise en conformité et reprise de la signalisation routière et d'élargissement de la voirie au PN 36. Par ailleurs, concernant le 4e PN (PN38), objet de votre demande, ce PN est supprimé depuis fin 2024 et, de fait, ne fait pas partie du présent projet.

Observations Commissaire enquêteur :

Dont acte

3.4. Observations et questions du commissaire enquêteur

Suite aux différents éléments de réponse apportés par le maître d'ouvrage durant la période de consultation du public, certains sujets ont été rassemblés et transmis au maître d'ouvrage dans un procès-verbal de synthèse établi le 26 février, pour compléments de réponse (cf annexe I § II-2)

3.4.1. Réponse à l'observation n° 345 de la commune de Villeneuve-lès-Avignon

Cet avis, formulé directement au Registre, concerne notamment la mise en place de dispositifs antibruit pour les zones d'habitation où le dépassement est prévisible

Réponse Maître d'ouvrage :

Le projet de réouverture de Rive Droite du Rhône aux voyageurs n'étant pas générateur de nouveau point noir de bruit, aucun dispositif antibruit n'est prévu dans le cadre de ce projet.

Les points noirs de bruits existants du fait des circulations frets actuelles seront traités progressivement dans le cadre d'un programme national de résorption des points de bruit distinct du présent projet.

Les maîtrises d'ouvrages associées au projet s'engagent à mettre en œuvre les mesures de réduction du bruit associées aux phases travaux telles que prévues à l'étude d'impact.

Observations Commissaire enquêteur :

Dont acte, le niveau sonore prévisible étant la composante de celui, très important, du trafic de fret actuel et du surplus, qui reste marginal, résultant de l'ouverture au trafic voyageurs.

3.4.2. – Estimation du coût du projet

Les simples affirmations du caractère « comparable » des coûts estimés du projet avec ceux de projets équivalents de la Région ne sont pas suffisantes et mériteraient d'être étayées par des ratios comme demandé par l'Ae.

Réponse Maître d'ouvrage :

Pour rappel, notre réponse à l'Ae :

« Le projet de réouverture de la ligne Rive Droite du Rhône se situe dans la moyenne des opérations comparables de desserte fine du territoire, comprenant les besoins typiques de reprise de l'infrastructure, de mise aux normes et d'aménagements d'accessibilité mais également d'exploitation. Le projet ne présente pas de surcoût atypique et s'inscrit dans les standards observés pour des lignes régionales réouvertes ou modernisées. »

Nous ne pouvons pas fournir d'éléments de coûts supplémentaires au-delà de ce qui a déjà été décrit dans notre évaluation socio-économique.

Observations Commissaire enquêteur :

En l'absence de compléments permettant d'étayer la réponse du maître d'ouvrage sur ce point, le CE prend bonne note des mécanismes internes d'examen des dépenses au sein de la SNCF qui n'ont pas détecté de dérive financière lors de l'examen de ce projet par le Comité National des Investissements, confirmant de fait les affirmations portées dans l'évaluation socio-économique et le niveau comparable des investissements projetés au regard de projets similaires.

3.4.3. Prise en compte du SERM d'Avignon

Bien que la démarche concernant le SERM ne soit pas aboutie, des pistes semblent d'ores et déjà émerger et il semble nécessaire de mettre en avant les convergences d'objectifs et de faire état des réflexions en cours d'autant que certaines ont été évoquées en réunions publiques.

Réponse Maître d'ouvrage :

Le SERM d'Avignon est piloté par la Région PACA et non par la Région Occitanie pour les gares de Villeneuve-lès-Avignon (VLA) et de Roquemaure.

Nous n'avons pas d'information sur l'état d'avancement de ces SERM à date.

Observations Commissaire enquêteur :

La réponse évasive du maître d'ouvrage a conduit le CE à se rapprocher de la Région Occitanie, autorité organisatrice de la mobilité, en la personne de Mme Cousi, responsable du service ferroviaire, afin de disposer d'informations plus étoffées. Cette dernière a apporté par mail les compléments suivants relatifs à la réflexion en cours :

« Le projet de réouverture aux voyageurs « Rive Droite du Rhône » a été identifié comme faisant partie intégrante du volet ferroviaire du projet de SERM du bassin de vie d'Avignon, dont le dossier de candidature est en cours de constitution. Les coûts d'investissements et de fonctionnement pris en compte dans le dossier de SERM sont liés au périmètre de ce bassin de vie. Ainsi le projet de SERM concerne les gares suivantes : Remoulins, Aramon, Avignon, Villeneuve-lès-Avignon, Roquemaure, Laudun L'Ardoise, Bagnols-sur-Cèze et

Départements du Gard et de l'Ardèche

Réouverture au trafic voyageur de la ligne SNCF rive droite entre Le Teil et Nîmes

Consultation du public du 24 novembre 2025 au 24 février 2026 – Rapport et conclusions du commissaire enquêteur

Pont-Saint-Esprit, dont les deux dernières sont déjà en service. A l'horizon court terme (2030) du SERM, le projet « Rive Droite du Rhône » sera mis en service avec 10 aller-retours par jour. A long terme, la desserte entre Avignon et Pont-Saint-Esprit sera développée pour offrir une desserte à la demi-heure.

L'aménagement des voies de la gare d'Avignon constitue une opération majeure du volet ferroviaire du projet de SERM, visant à pouvoir accueillir l'ensemble des circulations développées à long terme, y compris celles de la ligne « Rive droite du Rhône. Les résultats de l'étude EMC2, attendus fin 2026, permettront de définir plus précisément le report modal attendu sur la future offre.

La Région Occitanie est étroitement associée à l'élaboration de ce projet de SERM, dont le périmètre concerne deux Régions, dont la Région Sud assure le chef de filât. »

Il y a donc bien prise en compte du projet de réouverture de la ligne TER RD dans cette réflexion. L'aménagement des voies en gare d'Avignon est susceptible de contribuer à la régularité et la fiabilité du trafic et les prévisions d'une desserte à la demi-heure à l'horizon 2050 est de nature à répondre aux attentes du public à destination ou en provenance de cette gare.

3.4.4. Usage des pesticides dans les périmètres de protection

Réponse à apporter à l'observation 373, la dernière déposée au registre, n'ayant pas pu faire l'objet d'un questionnement durant la phase de consultation.

Réponse Maître d'ouvrage :

Pour mémoire, la maîtrise de la végétation sur et aux abords des voies ferrée est indispensable pour garantir :

- la sécurité des circulations ferroviaires (adhérence, visibilité, tenue de la voie) ;*
- la sécurité du personnel travaillant sur les emprises ;*
- la prévention des risques incendie.*

Les techniques employées diffèrent selon les zones :

- voies et pistes = traitements décrits ci-après.*
- bandes de proximité (3 m à partir du bord extérieur de la piste) et abords jusqu'à la limite de propriété ferroviaire = traitements mécaniques.*

Nous garantissons la transparence de nos interventions et l'information du public, vous trouverez au besoin sur notre site internet :

- le planning des traitements ;*
- la Charte d'engagement sur l'usage des produits phytopharmaceutiques ;*
- les informations sur les recherches d'alternatives ;*
- la liste des produits utilisés et les quantités pulvérisées.*

Ces éléments permettent notamment aux élus et aux citoyens de suivre et comprendre les pratiques de désherbage.

Concernant les produits que nous utilisons, ils sont strictement encadrés par la réglementation et en forte réduction :

- SNCF Réseau utilise uniquement des produits phytopharmaceutiques autorisés en zones non agricoles par l'ANSES, dans le strict respect de la réglementation.*
- Pour la maîtrise de la végétation, seuls sont utilisés sur les voies et pistes :
 - des désherbants totaux ;*
 - des produits préventifs/antigerminatifs agissant sur la germination des graines ;*
 - des produits foliaires agissant sur les plantes développées.**

L'usage de ces produits fait l'objet d'une réduction continue depuis plus de dix ans, avec une étape majeure depuis 2022 : nous avons arrêté le recours au glyphosate et déployé des engins équipés de

caméras de détection de la végétation permettant de réduire d'environ 75 % les surfaces effectivement traitées sur la majorité du linéaire.

Les traitements ont été supprimés sur et à proximité des passages à niveau, des accès piétons et carrossables, des parcs à matériaux et des cours de gares. Ils ne concernent plus aujourd'hui que les voies et pistes.

Pour conclure :

- Les voies et pistes sont des zones techniques difficiles à entretenir par les seuls moyens mécaniques (debroussailleuses à dos, etc.) sans dégrader la sécurité ferroviaire, la sécurité au travail de nos équipes et la régularité des circulations.

- À ce jour, aucune alternative opérationnelle ne permet d'y substituer totalement les produits phytopharmaceutiques. SNCF Réseau maintient donc un usage ciblé et réduit de ces produits, strictement limité à ces zones, dans le respect rigoureux de la réglementation.

- En conséquence, nous ne pouvons pas étendre les zones non traitées aux aires de captage, ni a fortiori aux secteurs ne faisant pas l'objet d'arrêtés préfectoraux, sans prendre le risque de compromettre les exigences de sécurité et de continuité du service public ferroviaire.

Observations Commissaire enquêteur :

La réponse est satisfaisante et témoigne de l'évolution des pratiques retenues par SNCF Réseau depuis quelques années afin de réduire sensiblement l'usage de pesticides sur le linéaire de ses infrastructures.

En tout état de cause l'évolution attendue en matière de périmètres de protection s'imposera à la maîtrise d'ouvrage au fur et à mesure de la publication des arrêtés préfectoraux pour les procédures en cours ou à venir.

Le CE observe par ailleurs que l'ouverture de la ligne au trafic voyageurs n'a pas pour effet d'induire des traitements complémentaires à ceux déjà mis en œuvre pour l'entretien des voies dans le cadre du trafic de fret.

3.4.5. Liaisons modes doux en périphérie de la gare de Villeneuve-lès-Avignon

Une visite sur place a permis de confirmer le sentiment d'insécurité mis en avant par certaines observations, notamment au niveau de l'intersection de l'accès avec la voirie existante.

Par ailleurs, l'OPA figurant au PLU de la commune mentionne bien une liaison « mode doux » entre la zone ouest et le secteur de la gare alors que la réponse SNCF, tout en affirmant la conformité du projet avec les dispositions du PLU, exclut toute liaison autre que la passerelle quai à quai.

Réponse Maître d'ouvrage :

Les aménagements urbains autour du PEM ne relèvent pas du périmètre de notre projet.

Il appartient à la Ville de Villeneuve-lez-Avignon de se positionner sur ce sujet.

Observations Commissaire enquêteur :

Le CE prend acte de cette réponse mais souligne la nécessité, pour les acteurs publics concernés, de poursuivre sans attendre la réflexion sur ce sujet afin d'améliorer l'attractivité de cette gare et la sécurité des usagers qui vont la fréquenter, notamment via les modes doux.

Le CE considère à cet égard que la procédure de révision du PLU qui vient d'être engagée par la commune de Villeneuve-lès-Avignon va générer une phase de concertation qui est une opportunité à saisir pour une réflexion partagée sur les attentes des usagers et les principes d'aménagement qui pourraient être retenus par les collectivités compétentes (commune et Grand Avignon notamment).

3.4.6. Gare de Bourg Saint Andéol

Compte tenu de l'intérêt évident de cette réouverture, plébiscitée par de nombreux contributeurs et les collectivités concernées, la question du calendrier se pose dès lors que le principe en serait acté par la Région AURA. Si le réaménagement de la gare suppose des études et des aménagements conséquents, le simple fonctionnement en halte ferroviaire peut-il être envisagé et dans quels délais, notamment au regard de la prochaine échéance de l'autorisation environnementale de la tranche 2 ?

Réponse Maître d'ouvrage :

La réouverture de la gare de Bourg Saint-Andéol n'est pas prévue à notre projet et n'a pas été étudiée par nos soins.

L'Autorité Organisatrice des Mobilités (ici, la Région AURA) est en charge de fixer les orientations et les calendriers vis-à-vis d'une éventuelle ouverture de gare.

Observations Commissaire enquêteur :

Des échanges verbaux qui ont explicité cette réponse très succincte il ressort que l'état actuel des infrastructures ne permet pas d'envisager une intervention minimaliste qui, tout en respectant les exigences de sécurité et d'accessibilité, serait compatible avec les délais d'instruction de la tranche 2, contrairement à ce qu'aurait pu laisser supposer l'intervention de l'association CUTPSA.

3.4.7. Gare de Viviers

La fermeture actuelle de cette gare depuis plusieurs années rend les choses plus complexes et ne permet pas d'envisager cette réouverture à court terme. L'observation 369 fait toutefois état de réflexions antérieures qui devraient être prises en compte pour accélérer le processus s'il était retenu.

Réponse Maître d'ouvrage :

La réouverture de la gare de Viviers n'est pas prévue à notre projet et n'a pas été étudiée par nos soins.

L'Autorité Organisatrice des Mobilités (ici, la Région AURA) est en charge de fixer les orientations et les calendriers vis-à-vis d'une éventuelle ouverture de gare.

Observations Commissaire enquêteur :

Le CE prend acte de cette réponse qui renvoie à des études complémentaires à l'initiative de l'autorité organisatrice des mobilités si l'hypothèse de cette réouverture était considérée comme justifiée au regard des besoins et de l'importance des aménagements à prévoir.

II. Conclusions du commissaire enquêteur

1. SYNTHESE DE LA PROCEDURE

Le projet de réouverture au trafic voyageur de la ligne ferroviaire en Rive droite du Rhône a fait l'objet d'une consultation du public durant la période du 24 novembre 2025 au 24 février 2026.

Les dispositions contenues dans l'avis d'ouverture ont été intégralement respectées, à savoir :

- La publication de cet avis dans la presse locale (publications en dates du 6 et 27 novembre)
- La mise à disposition de la version électronique du dossier sur les sites des 2 préfectures du Gard et de l'Ardèche et sur le site dédié <https://www.registre-numerique.fr/reouverture-rive-droite-du-rhone> a été effective pendant toute la période de consultation
- Un dossier papier était également disponible en mairies de Villeneuve-lès-Avignon et de Le Teil
- Le registre dématérialisé a permis le recueil des observations formulées directement en ligne ou à l'adresse de courrier électronique qui lui était associée reouverture-rive-droite-du-rhone@mail.registre-numerique.fr
- Les avis recueillis dans le cadre de l'instruction administrative parallélisée ont été mis en ligne au fur et à mesure de leur réception, ainsi que les réponses ou mémoires en réponse rédigés par le maître d'ouvrage
- Deux réunions publiques ont été organisées dans les 15 jours suivant l'ouverture de la procédure de consultation du public, le 1^{er} décembre 2025 à Villeneuve-lès-Avignon et le 2 décembre 2025 à Le Teil
- Deux réunions publiques ont été organisées dans les 15 jours précédant la clôture de la procédure de consultation du public, le 11 février 2026 à Le Teil et le 12 février 2026 à Roquemaure.
- Ces quatre réunions publiques ayant rassemblé au total une centaine de personnes, ont donné lieu à des documents écrits (présentations faites en séance, retranscription des enregistrements et synthèses) régulièrement mis en ligne et contribuant ainsi à l'information du public.
- Tout au long de la procédure, des échanges entre le commissaire enquêteur et les différents représentants de la maîtrise d'ouvrage ont permis d'analyser les contributions déposées par le public et d'y apporter réponse.
- En fin de procédure, le commissaire enquêteur a établi un procès-verbal de synthèse sollicitant des éléments de réponse sur les dernières observations soulevées ou des compléments pour certains points.

A l'issue de cette période il ressort que

- la participation du public a été soutenue, conduisant au dépôt de 373 contributions dont 4 ont été considérées comme des doublons, soit 369 observations
- aucun élément n'est venu perturber le recueil des observations
- le maître d'ouvrage a prêté son concours au bon déroulement de cette procédure

Sur la base des observations formulées par le public et des avis recueillis dans le cadre de l'instruction administrative parallélisée, le commissaire enquêteur est donc en mesure de proposer ses conclusions rassemblées au §2 ci-après.

2. CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Les conclusions exposées ci-après résultent de l'analyse exhaustive du contenu de la partie I du présent document auquel il convient de se référer pour plus de précisions.

2.1. Sur le déroulé de la procédure

Le dossier communiqué à l'appui de la demande était complet et sa présentation adaptée aux différents types de publics susceptibles de la consulter grâce notamment à des notices « non techniques » suffisamment explicites.

La procédure s'est déroulée conformément aux dispositions annoncées dans l'avis d'ouverture. Aucun incident ou dysfonctionnement n'est venu perturber l'accès du public au contenu du dossier et aux moyens mis à sa disposition pour formuler ses observations.

Les quelques aléas constatés dans les délais de saisine des organismes ou collectivités concernés par l'instruction administrative, notamment en ce qui concerne l'ARS 07 et la DRAC/ABF, sont restés sans conséquence sur le déroulement de la procédure, les organismes sollicités ayant été en mesure de formuler leur avis dans les délais requis.

Les avis reçus ont été formulés dans des délais compatibles avec leur mise en ligne, la formulation de mémoires en réponse par le maître d'ouvrage et la bonne information du public.

Les réunions publiques se sont déroulées dans des conditions matérielles satisfaisantes et adaptées au public concerné, notamment en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Des échanges réguliers ont été organisés sur l'ensemble de la période entre le commissaire enquêteur et les différents représentants de la maîtrise d'ouvrage, permettant une bonne réactivité au fil de la réception des différents avis ou observations.

La plateforme dématérialisée mise à disposition de la maîtrise d'ouvrage, de l'administration, du commissaire enquêteur et du public était performante et adaptée aux besoins de la procédure de consultation.

La procédure de consultation du public organisée à l'occasion du présent projet est donc considérée comme satisfaisante.

2.2. Sur l'incidence environnementale du projet

S'agissant d'une procédure destinée à la délivrance d'une autorisation environnementale, cette question est au centre de l'analyse qui doit être faite à l'issue de cette concertation.

L'examen détaillé des pièces du dossier conduit à considérer que l'impact prévisionnel de la réouverture de cette ligne ferroviaire au trafic voyageur restera très modéré et que les différentes mesures ERC projetées par la maîtrise d'ouvrage sont adaptées et suffisantes, notamment au regard des espèces protégées.

Ces impacts sont essentiellement induits par les aménagements des PEM associés aux différentes gares ou haltes ferroviaires et à la mise en sécurité de certains PN nécessitant des travaux routiers plus ou moins conséquents.

Le fait que cette ligne supporte déjà une importante circulation de fret, génératrice d'un impact sensible que ce soit en matière de régime hydraulique ou de niveau sonore, permet en effet de considérer que l'aggravation potentielle induite par le projet reste dans des limites acceptables au regard de l'incidence sur les différents milieux et dans les limites réglementaires pour ce qui est des nuisances sonores.

Le programme déjà engagé en matière d'usages des pesticides témoigne de la volonté de la maîtrise d'ouvrage de contribuer activement à la réduction de ces polluants résiduels dans l'environnement et il importe de souligner que l'ouverture au trafic voyageur de la ligne actuelle n'aura pas pour effet d'aggraver la situation à cet égard.

Par ailleurs, le report modal escompté du fait de cette ouverture au trafic voyageur ne peut que conduire à la réduction de la pollution atmosphérique générée par le trafic routier, particulièrement saturé tout au long du linéaire concerné. Il s'agit-là d'un argument favorable à la santé publique.

Il en va de même des aménagements destinés à favoriser les modes doux dont la pratique (outre les avantages environnementaux en matière d'émissions de polluants atmosphériques) constitue également un élément très favorable à la santé.

Si le bilan en matière d'émissions de GES n'est pas convaincant, force est de constater qu'il a été établi selon des méthodes normalisées dont les hypothèses de base sont pénalisantes et relativement éloignées de ce que pourra être l'état du parc automobile à l'horizon de la période prise en compte.

S'agissant de la phase travaux, la maîtrise d'ouvrage a présenté différentes propositions permettant de réduire ces émissions et les moyens mis en œuvre pour s'assurer de leur bonne exécution.

Pour ce qui est de la phase d'exploitation, outre l'attractivité du service susceptible d'améliorer le report modal (cf § 2.5 ci-après) le dossier fait néanmoins ressortir que la modernisation du parc roulant prévue dans les prochaines décennies aura paradoxalement pour conséquence une hausse des émissions de GES du fait de l'augmentation de la consommation d'électricité.

La mise en balance des différents arguments énoncés au présent § fait ressortir le caractère très limité des impacts environnementaux directs liés à la mise en œuvre du projet, l'adaptation des mesures ERC proposées par le maître d'ouvrage, (y compris les dispositions complémentaires apportées en cours d'instruction), l'absence d'aggravation des nuisances sonores, et les améliorations escomptées en matière de pollution atmosphérique et d'impact sur la santé.

Si l'impact en matière de GES n'est pas à ce jour à la hauteur des attentes pour lutter contre le changement climatique, les arguments développés au § 2.5 ci-après permettent de considérer que des moyens sont mobilisables dans les prochaines années pour améliorer ces performances en la matière.

2.3. Sur la prise en compte des avis formulés au titre de l'instruction administrative

➤ Services ou organismes

Cette consultation a donné lieu à la formulation d'avis très circonstanciés de la part de l'Autorité environnementale (IGEDD), du CNPN et des deux ARS concernées par le linéaire du projet.

Conformément à la procédure d'instruction parallélisée, ces avis ont fait l'objet de mémoires en réponse très détaillés, analysés au §3.1. du rapport.

De cette analyse il ressort les points principaux suivants :

- En matière d'impact sur les milieux naturels et les espèces protégées :

Les réponses de la maîtrise d'ouvrage sont globalement satisfaisantes, le dossier ayant été complété par de nouvelles propositions concernant notamment :

- Le renforcement du suivi écologique,
- La végétation associée aux plantations d'arbres
- L'augmentation des abris à chiroptères
- La gestion des espèces exotiques envahissantes
- Le suivi de la transplantation d'aristoloche clématite
- La communication sur les mesures de compensation mises en œuvre sur les communes de Roquemaure et Pont saint Esprit.

La seule question n'ayant pas donné lieu à une modification du projet concerne le maintien des points d'eau temporaires à proximité des chantiers dans les zones de prairies humides. La maîtrise d'ouvrage a exposé des motifs convaincants qui permettent de considérer cet élément de réponse comme satisfaisant.

- En matière de nuisances acoustiques :

Les éléments de réponse apportées tant à l'IGEDD qu'aux ARS confirment la prise en compte des établissements sensibles et l'absence de dépassement des seuils réglementaires en matière d'aggravation du niveau sonore pour les constructions riveraines du projet.

S'agissant des préconisations formulées par l'OMS, nettement plus contraignantes que les valeurs réglementaires opposables, la réponse fait valoir une disparité de traitement potentielle sur le territoire national qui justifie la seule référence aux normes réglementaires afin de préserver l'équité de traitement entre les différentes zones géographiques.

- En matière d'émissions de gaz à effet de serre :

Les réponses apportées sont développées aux §2.2 et 2.5

- En matière de connexion avec les modes actifs

Les réponses formulées ne sont que partiellement satisfaisantes dans la mesure où elles renvoient à une concertation avec les collectivités compétentes pour les aménagements qui ne sont pas strictement situés dans l'emprise des aménagements SNCF ou PEM associés. Il est dommage que cette concertation n'ait pas été engagée à l'occasion de l'élaboration du projet quand on connaît la longueur des procédures administratives nécessaires à leur mise en œuvre.

Cette préoccupation, également formulée par le public, est fondamentale en ce qui concerne la sécurité des usagers « modes doux » et l'attractivité des gares qui constitue un des leviers évoqués au §2.5 ci-après.

Il en va de même de l'insertion du projet dans celui de la création du service express régional métropolitain d'Avignon (SERM) pour lequel la réponse évasive renvoyait au stade non abouti de la procédure en cours. Cette insuffisance a conduit le commissaire enquêteur à solliciter directement la Région Occitanie sur l'état d'avancement de ce projet piloté par la région Sud (cf § 2.5) pour en apprécier le contenu et la synergie possible avec le projet en cours.

- En matière de gestion des eaux pluviales

La réponse est satisfaisante

- En matière de paysages

La réponse est satisfaisante

- En matière d'urbanisme associé

Les réponses sont satisfaisantes dès lors que cette question relève au premier chef des collectivités compétentes en matière de documents de planification.

- En matière de rentabilité socio-économique

S'il n'a pas été possible d'obtenir des ratios explicitant le niveau de ce projet par rapport à d'autres aménagements comparables, il ressort des réponses de la maîtrise d'ouvrage que le coût de ces aménagements se situe dans la moyenne de projets similaires et qu'il n'y a pas eu de signalement de dérive dans les procédures internes du Comité National des Investissements.

Le commissaire enquêteur relève que cette rentabilité socio-économique intègre de très multiples facteurs qui ne sont pas tous valorisables ou monétisables et que, en conséquence, les termes du bilan qui peuvent en résulter peuvent être variables selon l'importance accordée à telle ou telle composante.

Pour ce qui est des moyens d'améliorer cette rentabilité, se reporter au § 2.5 ci-après.

Il a par ailleurs été pris bonne note de l'avis favorable sans réserve formulé par l'Architecte des Bâtiments de France.

Compte tenu de l'ensemble des éléments fournis par la maîtrise d'ouvrage on peut considérer que les réponses apportées et leur prise en compte dans le dossier complété à cette occasion est satisfaisante.

➤ Collectivités

Au-delà des services évoqués ci-avant, diverses collectivités se sont exprimées au fil de la procédure d'instruction administrative. Elles ont souvent mis l'accent sur la nécessité d'accélérer les procédures pour ne pas retarder le calendrier de mise en œuvre.

Si certaines ont simplement assorti leur avis favorable d'un rappel des obligations de la maîtrise d'ouvrage en matière de respect des mesures environnementales contenues dans le dossier, d'autres, situées en Région AURA, ont développé leurs arguments en faveur de la réouverture des gares de Bourg Saint Andéol et de Viviers.

Cette question a également fait l'objet de très nombreuses demandes formulées par le public et reprises par l'association d'usagers (CUTPSA).

Bien que non concernée par la procédure d'autorisation environnementale en cours, elle a néanmoins été soumise à l'appréciation de la maîtrise d'ouvrage afin notamment de disposer d'éléments techniques permettant de juger de la possibilité de sa mise en œuvre à court terme, dès lors que la Région AURA, en charge de l'organisation des mobilités, en aurait validé le principe et le financement.

Il ressort de ces échanges que, contrairement à certains arguments avancés, la réouverture de la gare de Bourg Saint Andéol nécessite des aménagements importants en termes d'accessibilité, qui à ce jour ne peuvent être chiffrés et ne pourront l'être qu'à l'issue d'études complémentaires que devra engager l'AOM si la décision en était actée.

Pour ce qui est de la réouverture de la gare de Viviers, au-delà du fait que les bâtiments ne sont plus propriété SNCF, la question se pose en termes d'opportunité et relève de l'appréciation de l'AOM.

La réponse formulée par la maîtrise d'ouvrage à ces demandes est satisfaisante et il ressort donc que l'hypothèse de ces réouvertures ne saurait être prise en compte à l'horizon de la présente procédure d'autorisation environnementale, ni même de celle de la tranche 2, compte tenu des délais nécessaires aux études qui ne doivent pas retarder le calendrier de mise en œuvre des aménagements d'ores et déjà projetés.

Il reste néanmoins opportun de poursuivre sans tarder la réflexion sur ce point, compte tenu de l'incidence importante que pourrait avoir la réouverture de la gare sur la rentabilité socio-économique du projet et sur la réduction des émissions de GES (cf § 2.5).

2.4. Sur la prise en compte des observations du public

Le public qui s'est exprimé s'est prononcé dans une très large majorité en faveur du projet par près de 92% des contributions.

Si toutes ne sont pas argumentées (40% non argumentées), les contributions qui le sont (60%) ont évoqué divers sujets susceptibles d'être pris en compte et qui ont été soumis à l'appréciation de la maîtrise d'ouvrage tout au long de la procédure. Ne sont évoqués ci-après que les points majeurs susceptibles d'avoir des conséquences sur l'évolution ultérieure du projet.

- La préoccupation qui arrive en tête des contributions déposées concerne **la demande de réouverture au trafic voyageur de l'ensemble de la ligne ferroviaire en rive droite du Rhône**, au nord de la commune du Teil, suivie de près par celles relatives aux réouvertures des gares de Bourg Saint Andéol et de Viviers.

L'importance de ces contributions résulte manifestement de l'absence de concertation publique sur ce sujet en Région AURA, contrairement au long processus engagé depuis plus de 10 ans en Région Occitanie, le public, majoritairement ardéchois, s'étant saisi de la procédure en cours pour exprimer ses fortes attentes en la matière.

Le fait que ces sujets ne relèvent pas de la procédure d'autorisation environnementale en cours exclut de fait leur prise en compte à ce titre au stade actuel du projet. C'est le sens des réponses de la maîtrise d'ouvrage qui renvoient aux éventuelles décisions de la Région AURA, autorité organisatrice des mobilités sur ce territoire, quant à la poursuite de ces réouvertures.

Comme évoqué au § précédent, le commissaire enquêteur a néanmoins sollicité un avis plus explicite de la maîtrise d'ouvrage concernant les possibilités de réouverture à court terme des gares de Bourg Saint Andéol et de Viviers : les réponses apportées conduisent également à écarter ces perspectives au stade actuel des décisions et des études complémentaires nécessaires.

- **La question de la fiabilisation du trafic** a été évoquée de manière récurrente, notamment en référence à la situation constatée depuis la mise en service de la phase anticipée. Elle est essentielle à la réussite du projet et à l'amplification escomptée du report modal.

Dans ses réponses, la maîtrise d'ouvrage a fait valoir les bénéfices escomptés à court terme des travaux sur les infrastructures, qu'il s'agisse des travaux de régénération des voies ou des améliorations et de sécurisation des passages à niveau. Elle a également évoqué les leviers mobilisables par l'autorité organisatrice des mobilités en matière de matériel roulant et la responsabilité de cette collectivité pour ce qui est des moyens humains affectés à la circulation des trains.

- **La nécessité de mise en place de tarifs adaptés**, corollaire du point précédent pour ce qui concerne l'attractivité du service, ne fait pas explicitement partie du dossier soumis à autorisation environnementale mais a néanmoins fait l'objet de diverses contributions. Si la question relève de l'AOM et non de la maîtrise d'ouvrage, force est de constater qu'il s'agit d'un élément clé de la réussite du report modal (cf §2.5 ci-après).

- **La thématique de la sécurisation des accès et interfaces avec les modes doux** a fait l'objet de diverses contributions, notamment au niveau des aménagements prévus autour de la gare de Villeneuve-lès-Avignon et les réponses de la maîtrise d'ouvrage renvoient aux compétences des collectivités locales concernées pour les améliorations suggérées hors du strict périmètre du projet.

- **La nécessaire accélération des procédures et respect du calendrier** a été évoquée à diverses reprises, notamment par les associations d'usagers, en complément de la préoccupation portée par les collectivités.

Les leviers suggérés en matière de dissociation des procédures pour les PEM paraissent contraires au principe d'une évaluation globale du projet telle que sollicitée par l'Autorité environnementale. Il appartiendra à l'autorité préfectorale de se déterminer sur ce point pour les phases ultérieures du projet, indépendamment des suites données à la présente procédure.

S'agissant du décalage temporel entre les travaux de remise en service de la gare du Teil et ceux liés à la sécurisation des PN pour la partie AURA, la réponse attendue concernant la démarche engagée par la Région auprès de l'EPSF conditionne l'accélération éventuelle de ce calendrier.

- **La question des nuisances éventuelles pour les habitations riveraines** de la ligne a été évoquée par quelques contributions. La maîtrise d'ouvrage a rappelé sur ce sujet que les nuisances actuelles résultent du trafic de fret existant, notamment en matière de bruit, et que les circulations de trains de voyageur ne vont pas générer de dépassements de normes ce qui, de fait ne nécessite pas d'aménagements spécifiques. Une attention particulière a été portée à la requête des propriétaires de l'ancienne gare de Roquemaure qui fait l'objet d'un examen spécifique.

- **L'usage des vélos pour accéder aux gares ou la question de leur emport**, ont été fréquemment soulevés et témoignent du développement de ce mode doux, tant pour les usages au quotidien que pour les usages de loisir ou touristique. En matière de PEM les réponses apportées font valoir l'importance des aménagements projetés pour répondre à ce besoin. S'agissant de l'emport des vélos, l'autorité organisatrice des mobilités avait fait connaître son intention de se conformer à ses obligations réglementaires : il lui appartient donc de s'orienter ou non vers une augmentation de cette capacité, sans nuire à la capacité d'accueil des autres types de voyageurs, ou d'en modifier les modalités pour répondre aux critiques formulées sur l'absence de fonctionnalité du dispositif d'accroche actuel.

- **La question de l'usage des pesticides**, déjà évoquée au § 2.1, a fait l'objet d'une réponse détaillée du maître d'ouvrage explicitant les efforts entrepris en la matière et les pratiques actuelles. Le commissaire enquêteur observe à cet égard que l'ouverture au trafic voyageur, objet de la présente

procédure environnementale, n'a pas pour effet de modifier les pratiques le long du linéaire de l'infrastructure et que, en tout état de cause, l'état d'avancement des procédures de définition des périmètres de protection autour des aires de captage aura pour effet de renforcer les restrictions actuelles et s'imposeront à terme.

L'ensemble des réponses apportées en cours de procédure aux différentes questions soulevées par le public est globalement satisfaisant.

Le commissaire enquêteur souligne que, si le maître d'ouvrage n'exerce pas forcément la compétence nécessaire, il lui appartient de relayer les questions soulevées aux deux autorités organisatrices des mobilités dans la perspective d'une mise en œuvre fiable et attractive.

Il en va de même pour les aménagements de la compétence des collectivités territoriale auxquels il doit être pleinement associé.

2.5. Sur les moyens d'améliorer les performances du projet en matière de rentabilité socio-économique et d'émissions de gaz à effets de serre

L'analyse détaillée du dossier, portée notamment par l'autorité environnementale dans le cadre de l'instruction administrative, a mis l'accent sur deux points particuliers que sont d'une part la faiblesse du bilan socio-économique (également stigmatisée par quelques opposants au projet) et d'autre part un bilan qui reste à améliorer en matière d'émissions de gaz à effets de serre.

Dans la perspective de rendre ce projet plus performant sur ces deux points, plusieurs pistes peuvent être identifiées à la lumière des contributions reçues :

- L'attente des usagers est forte, tant pour la partie déjà circulée que pour la section en amont du Teil dont le principe de réouverture n'est pas acté pour l'instant.
- Pour qu'elle se transforme en report modal effectif, cette attente ne doit pas être contrariée par un défaut de fiabilité du service. Si l'expérience de la phase anticipée est plutôt rassurante à cet égard puisque malgré de nombreux aléas et annulations de trains, le trafic voyageur a nettement progressé en 2024, les efforts doivent être poursuivis, que ce soit sur l'amélioration du matériel roulant, la rénovation de la voie ou la mobilisation de ressources humaines adaptées aux besoins.
- L'attractivité des gares doit être renforcée, notamment pour celle de Villeneuve-lès-Avignon dont la configuration de l'accès est à ce jour très pénalisante du fait de sa complexité et de sa dangerosité. Une réflexion globale de l'ensemble des parties prenantes s'impose de manière à faciliter l'intermodalité de ce site.
- Le report modal est largement tributaire également de la politique tarifaire : si des assurances ont été annoncées en matière de réciprocité entre les deux Régions, la consultation du public a mis en avant quelques pistes susceptibles d'accroître la fréquentation, que ce soit en direction des travailleurs, par des accords de partenariats avec les entreprises, ou en direction des populations touristiques (pass touristiques couplant le transport et l'accès aux sites remarquables par exemple).
- L'adaptation des horaires de circulation à certains besoins spécifiques (festival d'Avignon par exemple) peut attirer un public occasionnel en facilitant son accès (itinéraires d'accès routiers saturés) et supprimant ses contraintes de stationnement durant cette période de fréquentation intense (300 000 festivaliers en 2025).
- L'intégration de ce projet de réouverture au projet de SERM d'Avignon en cours d'élaboration est un facteur favorable dans la recherche d'optimisation de l'intermodalité dans le périmètre de l'étoile ferroviaire d'Avignon. A l'exception de Marguerittes, toutes les gares gardoises devraient être intégrées à cette réflexion, ce qui devrait conduire à un renforcement de cette

synergie. La perspective d'une desserte à la demi-heure à l'horizon 2050 entre Avignon et Pont Saint Esprit, si elle était validée dans le cadre du SERM à l'issue de l'étude EMC2 en cours, constituerait sans contexte un gain d'attractivité pour la fréquentation de cette ligne ferroviaire fortement sollicitée par le public.

Les moyens semblent donc diversifiés pour accroître l'attractivité du transport ferroviaire de voyageurs tel que prévu au présent dossier.

Leur activation relève toutefois d'une action concertée avec les différentes collectivités compétentes et l'autorité organisatrice des mobilités en Occitanie.

Si leur mise en œuvre est conditionnée avant tout par la volonté politique de ces différents acteurs, certains leviers tels l'amélioration de l'attractivité de la gare de Villeneuve-lès-Avignon nécessiteront néanmoins une évolution des documents de planification et des travaux d'aménagement lourds ne pouvant aboutir avant plusieurs années.

Au-delà de ces propositions qui concernent au premier chef la Région Occitanie, la procédure de consultation du public a mis en lumière la forte demande exprimée par les usagers de la Région AURA qui se sont exprimés sur deux grands axes :

- La réouverture sans délai des gares de Bourg Saint Andéol et de Viviers qui, dès la réalisation de la tranche 1 verront passer des trains avec voyageurs sans pouvoir en profiter (proposition également retenue par les collectivités consultées).

Les § 2.3 et 2.4 ci-dessus ont explicité les raisons techniques et financières pour lesquelles ces réouvertures ne pouvaient être retenues à ce jour. Il n'en reste pas moins que, au moins en ce qui concerne Bourg Saint Andéol, le potentiel de voyageurs est très conséquent, qu'il s'agisse de travailleurs, d'étudiants ou de touristes.

Ce potentiel concerne à la fois les voyageurs en provenance ou en direction de la Région Occitanie et constituerait donc à terme un levier puissant d'augmentation de la fréquentation de la ligne.

- La demande générale de réouverture de l'ensemble de la ligne ferroviaire rive droite au nord de la gare du Teil, que ce soit en direction de Lyon ou de Valence TGV.

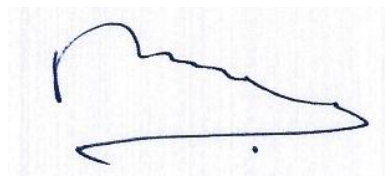
En l'absence d'étude il n'est pas possible à ce jour de se prononcer sur les effets bénéfiques ou non d'une telle réouverture en matière de bilan socio-économique mais il est vraisemblable que l'importance de la population concernée et la saturation actuelle du trafic routier pourraient générer un report modal important, contribuant ainsi à l'amélioration des performances en matière d'émissions de gaz à effet de serre.

La forte demande exprimée par les usagers et les collectivités pour la gare de Bourg Saint Andéol doit encourager la Région AURA à poursuivre ses efforts et à engager sans délai les études nécessaires à la formalisation de cette nouvelle étape en vue d'accélérer le report modal entre Le Teil et Pont Saint Esprit de manière à accroître le trafic voyageur sur l'ensemble de la ligne concernée par la présente autorisation.

Dans la même dynamique, l'étude d'une extension de la réouverture de ligne en rive droite au Nord constituerait le prolongement logique du projet actuel, permettant ainsi à la population concernée d'accéder à un transport rapide, sécuritaire et décarboné en rive droite du Rhône.

Fait le 13 mars 2026

Le commissaire enquêteur :



Jeanine RIOU