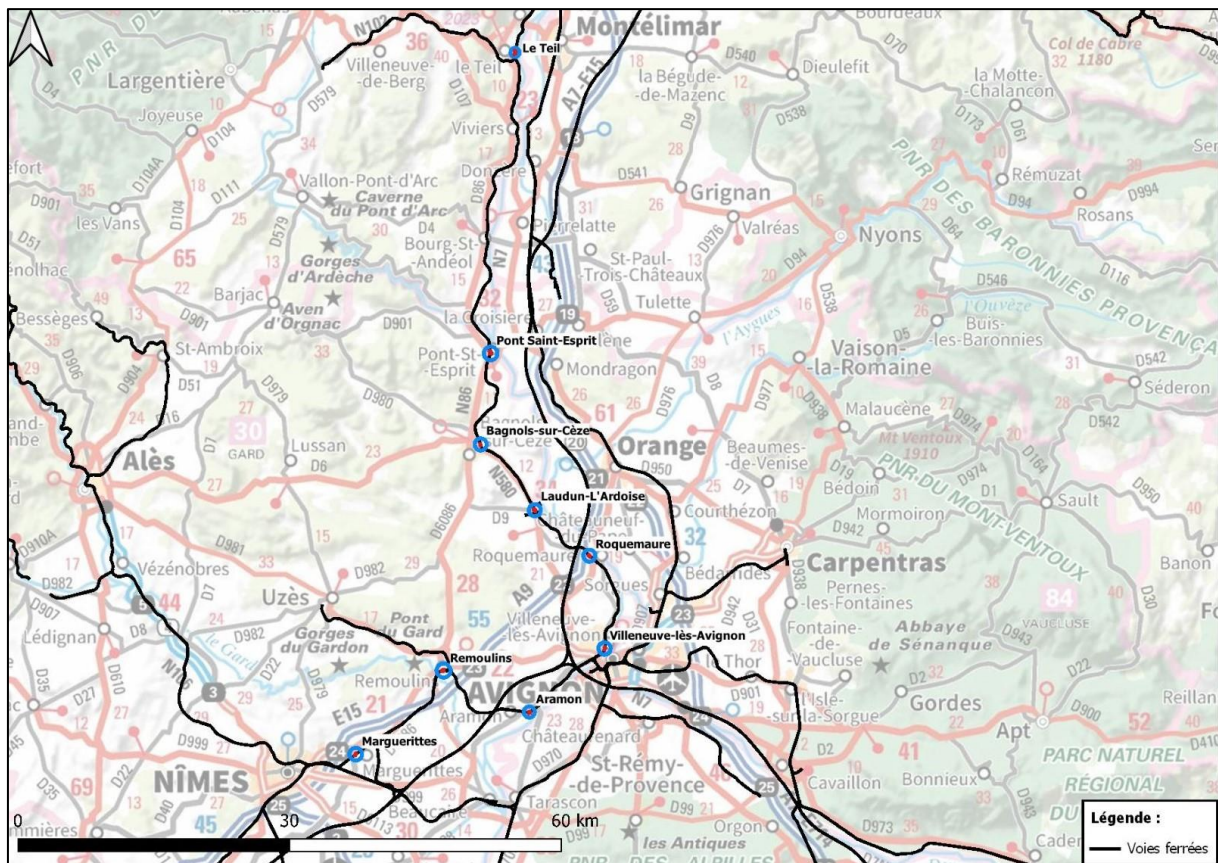


# DECLARATION D'INTENTION

AU TITRE DE L'ARTICLE L. 121-18 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

## PROJET DE REOUVERTURE A LA DESSERTE VOYAGEURS DE LA RIVE DROITE DU RHONE

LIGNE 800.000



---

## SOMMAIRE

<b>1.</b>	<b>MOTIVATIONS ET RAISONS D'ETRE DU PROJET</b>	<b>4</b>
1.1.	Historique et enjeux du projet de réouverture de la RDR	4
1.2.	Périmètre réglementaire et administratif du projet	5
1.2.1.	La concertation préalable du public	5
1.2.2.	Demande d'examen au cas par cas et Autorisation Environnementale	5
1.2.3.	Une Co-Maitrises d'Ouvrage	6
<b>2.</b>	<b>PROGRAMME ET PHASAGE DES OPERATIONS</b>	<b>7</b>
2.1.	La phase anticipée de la tranche 1 du projet	9
2.1.1.	Travaux et aménagements de la phase anticipée de la tranche 1	9
2.1.2.	Retournement des trains en phase anticipée	9
2.1.3.	Offre de service en phase anticipée de la tranche 1	9
2.2.	Récapitulatif des Travaux et aménagements en périmètre « Gares »	10
2.2.1.	Le cas particulier de la gare du Teil	11
2.3.	Création de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM)	11
2.4.	Sécurisation de passages à niveau	11
2.5.	Récapitulatif des aménagements et travaux par tranches projet	12
<b>3.</b>	<b>INCIDENCES DU PROJET DE REOUVERTURE DE LA RDR SUR LE TERRITOIRE</b>	<b>12</b>
<b>4.</b>	<b>PUBLICITE DE LA DECLARATION D'INTENTION</b>	<b>17</b>
<b>5.</b>	<b>EXERCICE DU DROIT D'INITIATIVE</b>	<b>19</b>
<b>6.</b>	<b>ANNEXES</b>	<b>19</b>

---

## Table des figures

Figure 1 : Carte des 9 gares concernées par le projet de réouverture de la RDR avec le détail des tranches .....	8
Figure 2 : Aménagements de principe des gares (hors Le Teil) (source : dossier de la concertation publique-Ligne-Rive-Droite-du-Rhône).....	10

## Table des tableaux

Tableau 1: Tableau des travaux et des aménagements réalisés en phase anticipée de la tranche 1 .....	9
Tableau 2 : Tableau des travaux et des aménagements en périmètre "Gares" sans détail des tranches .....	10
Tableau 3 : Tableau récapitulatif des aménagements par tranches projet.....	12
Tableau 4 : Tableau récapitulatif des incidences potentielles sur l'environnement du projet de réouverture de la Rive Droite du Rhône en phase travaux .....	15
Tableau 5 : Tableau récapitulatif des incidences potentielles sur l'environnement du projet de réouverture de la Rive Droite du Rhône en phase exploitation.....	16

## Table des Annexes

Annexe 1 : Bilan de la Concertation Publique du 13 novembre au 14 décembre 2019 au titre du Code de l'Urbanisme sur le périmètre « Occitanie » du projet - entre Nîmes et Pont-Saint-Esprit.	
Annexe 2 : Décision de l'Autorité Environnementale, après examen au cas par cas, sur le projet de réouverture de la desserte voyageurs de la ligne rive droite du Rhône (30) Décision n° F-076-23-C-0011 du 27 février 2023	
Annexe 3 : Décision de l'Autorité Environnementale après la demande d'examen au cas par cas concernant l'évolution du régime d'exploitation de la gare du Teil (07) Décision n°F-084-23-C-0122 du 17 juillet 2023.	

---

## 1. MOTIVATIONS ET RAISONS D'ÊTRE DU PROJET

Le projet constitue la réouverture à la desserte voyageurs de la ligne ferroviaire appelée « Rive Droite du Rhône » (RDR), qui relie Nîmes (Gard) au Teil (Ardèche). Cette ligne ferroviaire constitue la ligne 800 000 du Réseau Ferré National (RFN), et fait environ 120 kilomètres. Plus précisément, les opérations du projet consistent essentiellement aux réaménagements de 9 gares ferroviaires et à la création de 8 Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM).

La ligne est déjà circulée par du FRET et sert d'itinéraire de détournement pour les trains de voyageurs grande ligne en situation dégradée.

### 1.1. Historique et enjeux du projet de réouverture de la RDR

La ligne ferroviaire « Rive Droite du Rhône (RDR) » est réservée au fret depuis 1973. Une vingtaine de trains de marchandises y circulent en moyenne chaque jour. La ligne accueille ponctuellement des trains de voyageurs, en cas de perturbations notables sur les lignes de la « Rive Gauche du Rhône ».

Cette ligne a été identifiée comme prioritaire à la suite des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRIM), organisés par la Région Occitanie en 2016.

La réouverture à la desserte voyageurs de la ligne Rive Droite du Rhône s'inscrit dans un contexte de besoins croissants de mobilité d'un territoire en plein essor démographique et économique.

Le projet s'inscrit sur l'essentiel de son linéaire (de Nîmes à Pont Saint-Esprit) dans le département du Gard (30 – région Occitanie) et pour le linéaire restant (de Pont Saint Esprit au Teil) dans le département de l'Ardèche (07 - région Auvergne-Rhône-Alpes).

Le projet répond aux objectifs suivants :

- Renforcer la desserte en transports en commun, pour réduire l'usage quotidien de la voiture particulière,
- Proposer à tous les usagers une offre de mobilité performante et écologique,
- Améliorer l'accessibilité du Gard rhodanien et du Teil et, plus largement, la desserte de l'est du département du Gard et de la commune du Teil,
- Relier les centres urbains aux principaux lieux de vie et pôles d'activités,
- Accompagner le développement économique et touristique du territoire.

---

## 1.2. Périmètre réglementaire et administratif du projet

### 1.2.1. La concertation préalable du public

- Une concertation préalable du public a eu lieu entre le 13 novembre et le 14 décembre 2019 au titre du Code de l'Urbanisme sur le périmètre « Occitanie » du projet - entre Nîmes et Pont-Saint-Esprit.
  - Cette concertation respecte également les obligations liées à une concertation au titre du Code de l'Environnement. Le bilan de cette concertation préalable est annexé à la présente déclaration d'intention (cf. **Annexe 1**).
  - Les principales conclusions de cette concertation ont été : **un soutien fort au projet, l'attente d'une réouverture rapide de la ligne aux voyageurs et l'exigence d'une réouverture adaptée aux futures mobilités.**
- Depuis la concertation préalable du public de 2019, le périmètre du projet a été étendu au Département de l'Ardèche par le réaménagement de la gare du Teil et la réouverture à la desserte voyageurs de la ligne de Pont-Saint-Esprit au Teil. (cf. **Annexe 3**).

### 1.2.2. Demande d'examen au cas par cas et Autorisation Environnementale

- Le projet a été soumis à demande d'examen au cas par cas en janvier 2023. La demande a reçu un retour de l'Autorisation Environnementale le 27 février 2023 soumettant le projet à évaluation environnementale, notamment vis-à-vis d'enjeux acoustique, biodiversité, risque inondation et mobilités. Cette demande d'examen au cas par cas concernait uniquement le projet présenté en Concertation Préalable, à savoir Nîmes – Pont-Saint-Esprit.
- Le projet est soumis à Autorisation Environnementale. Le Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (DDAE) rassemble en une procédure unique d'autorisation plusieurs procédures auxquelles le projet est soumis. A savoir : Autorisation au titre de la Loi sur L'Eau (IOTA), Demande de dérogation espèces protégées (CNPN) et procédure d'abattage des arbres d'alignement.
- Une demande d'examen au cas par cas a également été déposée par « SNCF Gares et Connexions Auvergne-Rhône-Alpes » dans le cadre de la réouverture de la gare du Teil située en Ardèche en 2023. L'Autorisation Environnementale a demandé d'associer les opérations du périmètre Ardéchois au projet global de réouverture de la Rive Droite du Rhône. (cf. **Annexe 3**).

**Le projet concerne l'ensemble de la ligne 800.000 de Nîmes au Teil. L'ensemble des communes traversées par cette ligne sur ce tronçon sont donc concernées par le projet. La liste de ces communes est détaillée en dernière page de ce document.**

---

### 1.2.3. Une Co-Maitrise d’Ouvrage

Le projet de réouverture de la ligne de la Rive Droite du Rhône à la desserte Voyageurs compte globalement quatre Maitrises d’ouvrage distinctes avec chacune son périmètre d’intervention :

- SNCF Gares & Connexions pour les 9 gares, les quais et les PEM de Roquemaure et Villeneuve-lès-Avignon (sous Maitrise d’Ouvrage unique)
- SNCF Réseau pour la ligne ferroviaire, le périmètre ferroviaire des passages à niveau (PN)
- Les collectivités territoriales pour les Pôles d’Echanges Multimodaux (PEM)
- Les gestionnaires de voiries pour le périmètre routier des Passages à Niveau (PN)

Les Collectivités territoriales sont les Maitrises d’ouvrage des projets de création de Pôle d’Echange Multimodal (PEM) au niveau des 6 gares du Gard prévues à la réouverture au transport de voyageurs. Il s’agit des différentes Communes et leur Intercommunalité, à savoir :

- La Communauté d’agglomération du Gard Rhodanien pour les communes de Pont-Saint-Esprit, Bagnols-sur-Cèze et Laudun-l’Ardoise
- La Communauté de Communes du Pont du Gard pour les communes d’Aramon et Remoulins
- La Communauté d’Agglomération de Nîmes Métropole pour la commune de Marguerittes



---

## 2. PROGRAMME ET PHASAGE DES OPERATIONS

Ce projet de réouverture à la desserte voyageurs de la ligne de la Rive Droite du Rhône constitue le réaménagement de 9 gares ferroviaires.

- La Gare du Teil en Ardèche, région Auvergne-Rhône-Alpes.
- En région Occitanie, Département du Gard :
- Gare de Pont-Saint-Esprit ;
- Gare de Bagnols-sur-Cèze ;
- Gare de Laudun-L'Ardoise ;
- Gare de Roquemaure ;
- Gare de Villeneuve-lès-Avignon ;
- Gare d'Aramon ;
- Gare de Remoulins ;
- Gare de Marguerittes.

### **LE PROJET DE REOUVERTURE DE LA RIVE DROITE DU RHONE SE DECOMPOSE EN 2 TRANCHES :**

#### ➤ **Une tranche n°1 constituée de :**

- Une phase anticipée (achevée et mise en service depuis le 29 août 2022) : travaux en gares, Pôles d'Echange Multimodaux de Pont-Saint-Esprit et de Bagnols-sur-Cèze, travaux sur les quais de Remoulins et travaux de sécurisation des PN20, 21 et 29 (car PN situés à proximité des haltes de Pont-Saint-Esprit et Bagnols-sur-Cèze) ;
- L'aménagement de la gare du Teil ;
- L'aménagement de la gare de Villeneuve Lez Avignon et de son Pôle d'Echange Multimodal ;
- L'aménagement de la gare de Roquemaure et de son Pôle d'Echange Multimodal ;
- La sécurisation des passages à niveaux entre Le Teil et Pont-Saint-Esprit (nécessaire à la réouverture à la desserte voyageurs de la gare du Teil).

**Le projet vise à un commencement des travaux en 2026 pour la tranche 1, puis une mise en service au fil de l'eau des gares et PEM de la tranche 1 à partir de 2027.**

**La fréquence actuelle des trains sera conservée (4 A/R quotidiens Le Teil – Avignon Centre et 1 A/R quotidien Le Teil - Nîmes).**

**Les trains desserviront uniquement Le Teil, Pont-Saint-Esprit, Bagnols-sur-Cèze, Roquemaure, Villeneuve Lez Avignon, Avignon-Centre et Nîmes-Centre.**

#### ➤ **Une tranche n°2 constituée de :**

- L'aménagement des passerelles de Pont-Saint-Esprit, Bagnols-sur-Cèze et Remoulins ;
- L'aménagement complet des gares et des Pôles d'Echanges Multimodaux de Laudun-L'Ardoise, Aramon, Remoulins et Marguerittes ;
- La création d'une Origine / Terminus en gare de Pont-Saint-Esprit pour permettre le retournement des trains ;

- La sécurisation des passages à niveaux entre Pont-Saint-Esprit et Nîmes (nécessaire au développement de l'offre de service et à la réouverture des haltes de Remoulins et Marguerittes).

**Pour la tranche 2, le calendrier des travaux et des mises en services des gares et PEM reste à définir.**

**La fréquence des trains sera augmentée à 9,5 A/R quotidiens entre Nîmes-Centre et Avignon-Centre, 9 A/R entre Avignon-Centre et Pont-Saint-Esprit et maintenue à 5 A/R quotidien entre Le Teil et Pont-Saint-Esprit.**

**Les trains desserviront les 9 gares entre Le Teil et Nîmes-Centre.**

Ci-dessous, une carte récapitulative :

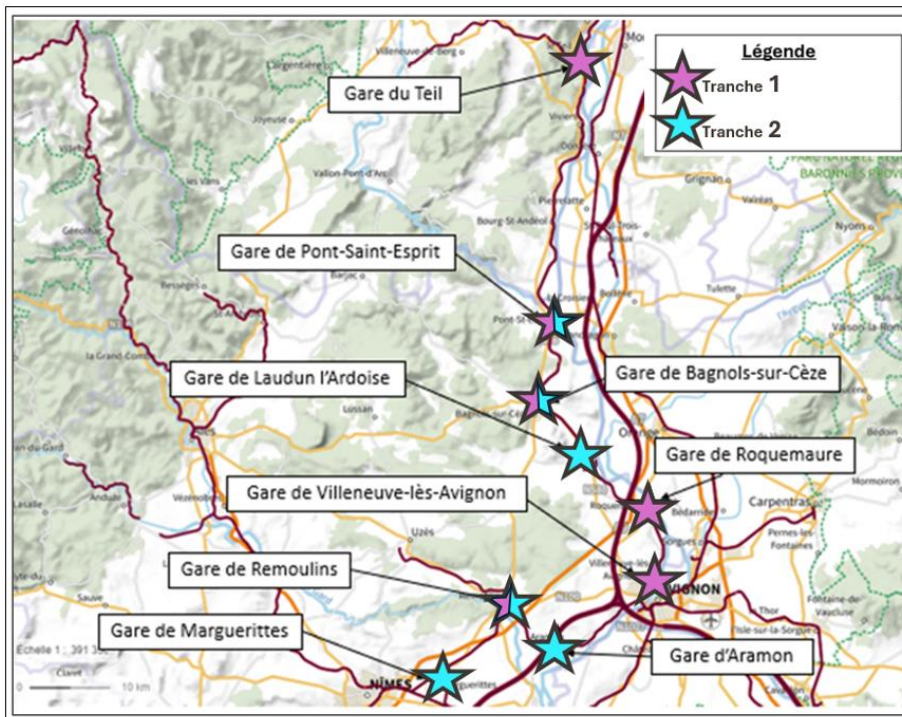


Figure 1 : Carte des 9 gares concernées par le projet de réouverture de la RDR avec le détail des tranches



## 2.1. La phase anticipée de la tranche 1 du projet

La phase anticipée du projet de réouverture de la ligne de la RDR a concerné la réouverture des gares de **Pont-Saint-Esprit** et de **Bagnols-sur-Cèze** aux trains de voyageurs, en service depuis le 29 août 2022.

Elle a également concerné la réouverture de la gare de **Remoulins** aux trains événementiels uniquement, avec 3 à 4 trains/an.

### 2.1.1. Travaux et aménagements de la phase anticipée de la tranche 1

	Gare de Pont-Saint-Esprit	Gare de Bagnols-sur-Cèze	Gare de Remoulins
Réhabilitation des quais aux normes PMR	X	X	X
Création de places de stationnement aux abords des gares	X	X	
Amélioration et sécurisation des liaisons quai à quai	X	X	
Sécurisation des passages à niveau	X PN 20 et 21	X PN 29	
Création d'un Pôle d'Echange Multimodal	X	X	

Tableau 1: Tableau des travaux et des aménagements réalisés en phase anticipée de la tranche 1

### 2.1.2. Retournement des trains en phase anticipée

En contexte anticipé, les circulations commerciales autorisées sont limitées au tronçon Nîmes / Pont St Esprit. Au-delà de la halte de Pont st esprit, les trains poursuivent leur itinéraire en circulation technique à vide sans voyageurs jusqu'à la gare du Teil où ils effectuent un retournement technique sur voie de service. Ce fonctionnement ne nécessite aucune modification d'infrastructure.

### 2.1.3. Offre de service en phase anticipée de la tranche 1

La phase anticipée a permis de rétablir la desserte Voyageurs des gares de Nîmes Centre, Avignon Centre, Bagnols-sur-Cèze et Pont-Saint-Esprit, avec une offre de service journalière de :

- 4 allers / retours entre Avignon Centre et Pont-Saint-Esprit via Tarascon/Sète ;
- 1 aller / retour entre Nîmes Centre et Pont-Saint-Esprit via Remoulins.

Soit 5 allers/retours maximum se retournant tous au Teil (entre Pont-Saint-Esprit et Le Teil = circulation technique sans voyageurs).

## 2.2. Récapitulatif des Travaux et aménagements en périmètre « Gares »

	Le Teil	Pont-Saint-Esprit	Bagnols-sur-Cèze	Roquemaure	Laudun-L'Ardoise	Villeneuve-lès-Avignon	Aramon	Remoulins	Marguerites
Création de quais et/ou réaménagement de quais existants aux normes PMR	X (hors PMR)	X	X	X	X	X	X	X	X
Création de liaisons quai à quai aux normes PMR au moyen de passerelles équipées d'ascenseurs et escaliers fixes ( <b>Figure 1</b> )		X	X		X	X	X	X	
Aménagement de liaisons quai à quai PMR au moyen des passages sous-voies existants (Pont-Rail)	X			X					X
Création d'une Origine/Terminus pour permettre le retournement des trains		X							
Travaux connexes aux aménagements (télécom, signalisation, voie)	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Rénovation du Bâtiment Voyageurs		X	X			X	X		

Tableau 2 : Tableau des travaux et des aménagements en périmètre "Gares" sans détail des tranches

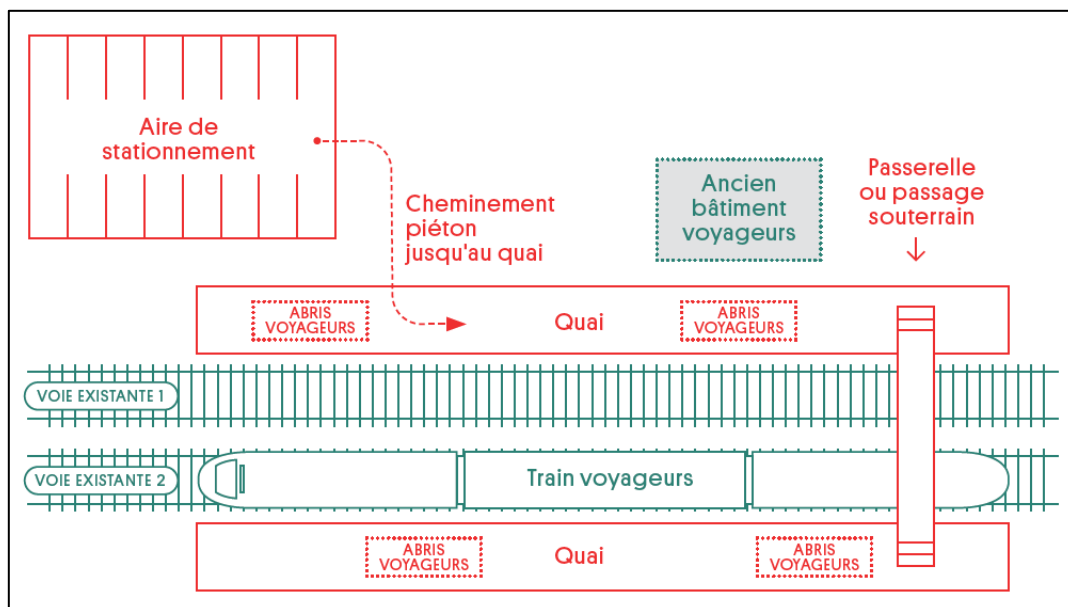


Figure 2 : Aménagements de principe des gares (hors Le Teil) (source : dossier de la concertation publique-Ligne-Rive-Droite-du-Rhône)

---

### 2.2.1. Le cas particulier de la gare du Teil

En gare du Teil, les travaux vont consister en la création d'une gare biface (sans liaison quai à quai). Le passage d'un quai à l'autre se fait par l'extérieur de la gare, par les voies communales. Ils comprennent essentiellement la création d'un accès au quai 3 existant (futur quai de départ des trains) depuis la « rue du 11 novembre » et la création d'un quai modulaire au droit de l'actuelle voie unique (futur quai d'arrivée des trains).

### 2.3. Création de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM)

En parallèle de ces travaux de réaménagement en gare, le projet s'accompagne de la création de Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) pour toutes les gares d'Occitanie.

Les PEM sont des espaces ayant pour objectif l'accès aux transports collectifs et d'assurer la connexion entre les différents modes de déplacements : train – bus, vélo-bus ou voiture-train.

Les PEM envisagés (toutes les gares d'Occitanie, hormis celles de Pont-Saint-Esprit et Bagnols-sur-Cèze, déjà aménagées en phase anticipée) seront constitués de zones de dépose minute, de places de stationnement dont PMR, des panneaux d'informations en temps réel de la desserte, de bornes de recharges pour véhicules électriques, des consignes sécurisées de vélos, de la vidéo-surveillance.

### 2.4. Sécurisation de passages à niveau

Le projet s'accompagne d'un renforcement des aménagements de sécurité des passages à niveau, dans le respect du référentiel des passages à niveau de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire. Ainsi, des travaux de sécurisation sont également envisagés pour 31 passages à niveau entre Le Teil et Nîmes ainsi que la fermeture de 4 passages à niveaux au niveau des communes de Lédénon, Montfaucon, Orsan et Théziers.

## 2.5. Récapitulatif des aménagements et travaux par tranches projet

	1 <sup>ère</sup> autorisation environnementale		2 <sup>ème</sup> autorisation environnementale
	Phase anticipée	Tranche 1	Tranche 2
<b>Le Teil</b>		Gare (quais modulaires et accès gare)	
<b>Pont-Saint-Esprit</b>	Gare (rehaussement des quais) et création d'un PEM	Gare (rénovation bâtiment voyageurs)	Gare (création d'une passerelle) et création d'une Origine-Terminus
<b>Bagnols-sur-Cèze</b>	Gare (rehaussement des quais) et création d'un PEM	Gare (rénovation bâtiment voyageurs)	Gare (création d'une passerelle)
<b>Laudun-L'Ardoise</b>			Gare (création d'un quai, reprise du quai existant, création d'une passerelle) et création d'un PEM
<b>Roquemaure</b>		Gare (création de deux quais et aménagement du passage sous-voies existant) et création d'un PEM	
<b>Villeneuve-Lèz-Avignon</b>		Gare (rénovation bâtiment voyageurs, création d'un quai, reprise d'un quai existant et création d'une passerelle) et création d'un PEM	
<b>Aramon</b>			Gare (création d'un quai, reprise du quai existant, création d'une passerelle et rénovation bâtiment voyageurs) et création d'un PEM
<b>Remoulins</b>	Gare (rehaussement des quais)		Gare (création d'une passerelle) création d'un PEM
<b>Marguerittes</b>			Gare (création de deux quais et aménagement du passage sous-voies existant) et création d'un PEM
<b>Sécurisation PN</b>	PN 20, 21 et 29 (partiellement)	PN 3 au 20 (Entre Le Teil et Pont-Saint-Esprit)	PN21 au PN65 (Entre Pont-Saint-Esprit et Nîmes) Fermeture du PN 31 à Orsan, du PN 41 à Montfaucon, du PN 48 à Théziers et du PN 54 à Lédénon.

Tableau 3 : Tableau récapitulatif des aménagements par tranches projet

La complexité du projet, découpé en plusieurs phases, entraîne le dépôt de deux demandes d'autorisation environnementales indépendantes.

---

### 3. INCIDENCES DU PROJET DE REOUVERTURE DE LA RDR SUR LE TERRITOIRE

La remise en service aux voyageurs de la ligne RDR permettra de répondre au besoin en mobilité alternative à la voiture, notamment pour les trajets domicile-travail et domicile-études des habitants du Gard et du sud de l'Ardèche en rive droite du Rhône.

Le projet étant soumis à Autorisation au titre du Code de l'Environnement, l'ensemble de ces incidences et les mesures apportées en réponse seront mises à jour et détaillées dans le dossier d'Autorisation et soumis à l'appréciation des services de l'Etat. Le projet (travaux et exploitation) fera l'objet d'un Arrêté Préfectoral d'Autorisation Environnementale.

Les principaux enjeux soulevés à ce stade concernent :

- L'impact des aménagements vis-à-vis du risque inondation et du ruissellement des eaux pluviales ;
- La pollution des sols en place au droit des zones d'aménagement ;
- L'impact des travaux et aménagements sur la biodiversité ;
- L'impact acoustique de l'exploitation de la ligne ;
- L'évaluation des besoins en mobilité ;
- L'impact du projet sur les circulations ;
- Les nuisances en phase chantier (bruit, poussières, circulations).

Les incidences potentielles du projet seront maîtrisées en phase travaux comme en exploitation et maintenance, proportionnellement au niveau d'enjeux qu'elles représentent selon la séquence Eviter-Réduire-Compenser (ERC) tel que définie dans le code de l'environnement (L. 122-3 du code de l'environnement)

La séquence ERC a pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits.

**Une synthèse de l'analyse des incidences potentielles est fournie ci-après.**

<b>Incidences en phase Travaux</b>	
<b>Bruit et Vibrations</b>	<p>La phase de démolition sur les sites de Pont-Saint-Esprit, Villeneuve-Lès-Avignon, Aramon et Marguerittes est potentiellement la phase la plus bruyante mais aussi la plus courte. Elle ne concerne que quelques petits bâtiments ou locaux techniques.</p> <p>Les opérations de terrassements, de fondations et travaux de voirie/réseaux peuvent induire des nuisances lorsqu'elles interviennent au plus près des zones riveraines, ce qui est le cas pour la plupart des sites de gares.</p> <p>Le volume des travaux « Gros œuvre » est globalement faible et localisé (fosses d'ascenseur, fondations des passerelles et quais) et présente donc un potentiel de nuisance faible.</p> <p>Les travaux mettant en œuvre des engins mécaniques puissants, notamment pour les travaux de terrassement ou de fondations, feront l'objet d'une attention particulière vis-à-vis de la propagation des vibrations dans l'environnement.</p>
<b>Qualité de l'air</b>	<p>Les phases de démolition et de terrassements peuvent engendrer des émissions de poussières pouvant altérer la qualité de l'air, entraîner des salissures des parcelles et façades voisines et des conséquences sanitaires.</p>
<b>Circulation routière</b>	<p>Au niveau de chaque site du projet, la quantité de véhicules entrants et sortants n'est pas de nature à induire des congestions significatives de circulations sur les principaux axes routiers empruntés.</p>
<b>Pollution du sol, des réseaux, des eaux superficielles et souterraines</b>	<p>Les stockages, les travaux et la circulation d'engins génèrent des risques de pollution des sols, des réseaux, des eaux superficielles (par ruissellement) ou souterraines (par infiltration) qu'il est nécessaire de maîtriser. Les sorties d'engins et de camions du chantier provoquent des dépôts de terres et boues sur la voie publique, en particulier lors des phases de terrassement ou de démolition.</p>
<b>Gestion des déchets</b>	<p>Les opérations de démolition et de terrassements, et dans une moindre mesure, le gros œuvre, sont susceptibles de générer des déchets. Les déchets seront gérés de manière adéquate selon leur nature et traités via la filière de traitement adaptée.</p> <p>Les opérations de terrassement sont susceptibles de générer des quantités de terres à excaver, estimées faibles au regard de la nature des travaux envisagés : création des zones de stationnement et voirie des PEM, fondations des passerelles, quais et fosses d'ascenseurs.</p>
<b>Gestion des eaux souterraines</b>	<p>Les différents sites de projet font état de la présence d'une nappe d'accompagnement d'un cours d'eau d'importance (le Rhône, la Cèze, le Gardon ou le Vistre) à une relative faible profondeur attendue.</p> <p>Les excavations pour la création des fondations des passerelles et quais, ainsi que la création des fosses d'ascenseurs pourraient éventuellement nécessiter ponctuellement un rabattement de nappe (ou un pompage en fond de fouilles). Les projets concernés par un projet de création de passerelle avec ascenseurs sont les sites de Pont-Saint-Esprit, Bagnols-sur-Cèze, Laudun-l'Ardoise, Villeneuve Lez Avignon, Aramon et Remoulins. Les sites de Laudun-l'Ardoise et d'Aramon sont également concernés par la création de quai, ainsi que les sites de Roquemaure et Marguerittes. Au vu des travaux à réaliser et des faibles emprises concernées, les volumes à pomper et rejeter seraient faibles.</p>
<b>Biodiversité Zone humide</b>	<p>Les travaux sont susceptibles d'impacter la faune et la flore et notamment par l'envol de poussières, la pollution des milieux, la destruction d'habitats et/ou d'individus et la perturbation de la faune.</p> <p>Un inventaire faune-flore 4 saisons est en cours de réalisation.</p> <p>Les sites du projet présentent globalement un enjeu faune/flore faible à moyen. Des variantes de projet et mesures d'évitement et de réduction sont à l'étude afin de réduire au maximum l'impact du projet sur les espèces protégées et patrimoniales ainsi que leurs habitats.</p> <p>L'impact du projet sur les zones humides est en cours d'étude sur l'ensemble des emprises des futurs aménagements.</p>



<b>Incidences en phase Travaux</b>	
<b>Patrimoine culturel et historique</b>	<p>Plusieurs sites de projet sont concernés par un périmètre de protection des monuments historiques, à savoir : Pont-Saint-Esprit, Bagnols-sur-Cèze, Roquemaure, Villeneuve Lez Avignon et Remoulins.</p> <p>De plus, certains de ces sites de projet sont également situés à proximité immédiate d'une zone de protection du patrimoine architectural (Villeneuve Lez Avignon et Remoulins). L'implantation et les caractéristiques des ouvrages supposément en co-visibilité avec ces monuments historiques (essentiellement les passerelles) seront soumises à l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) pour validation. Ces ouvrages en co-visibilité sont réfléchis de manière à s'insérer de manière harmonieuse dans l'environnement en prenant en compte la présence de monuments historiques dans un rayon de 500 mètres.</p>

Tableau 4 : Tableau récapitulatif des incidences potentielles sur l'environnement du projet de réouverture de la Rive Droite du Rhône en phase travaux

<b>Incidences en phase Exploitation</b>	
<b>Climat et adaptation au changement climatique</b>	<p>Les principales incidences potentielles du projet vis-à-vis du changement climatique concernent l'accroissement des îlots de chaleur urbains et la diminution de la ressource en eau avec éventuellement des impacts sur sa qualité (imperméabilisation des sols).</p> <p>Une attention particulière sera portée à la limitation des emprises de zones artificialisées et imperméabilisées, notamment les espaces de stationnement et de voiries, source d'îlots de chaleur.</p> <p>L'impact des aménagements sur le risque inondation sera analysé et des mesures de compensation adaptées apportées (transparence hydraulique, compensation des remblais, réduction de la vulnérabilité des installations et protection des usagers).</p>
<b>Topographie et sols</b>	<p>De manière globale, les impacts sur les sols sont liés aux terrassements et peuvent être superficiels (quais, stationnements, voiries et cheminements) ou plus profonds (fondations des passerelles, fosses d'ascenseurs et adaptation de passages souterrains). Les travaux seront réalisés de manière à limiter l'impact sur les sols ; en limitant par exemple les déblais et remblais au strict nécessaire.</p>
<b>Bruit</b>	<p>La réouverture des neuf gares à la desserte voyageurs va induire une augmentation du trafic ferroviaire en complément du trafic fret existant et une augmentation du trafic véhicules localement au niveau de chaque gare et ainsi globalement engendrer une augmentation du bruit. Les circulations ferroviaires supplémentaires ne concernent que la période diurne (pas de trains voyageurs en période de nuit). Les nuisances sonores supplémentaires engendrées par les trains voyageurs en phase cible sont très inférieures à celles engendrées par les trains de fret qui circulent actuellement sur la ligne. Une étude acoustique est en cours pour quantifier l'impact du projet.</p>
<b>Qualité de l'air</b>	<p>A l'échelle des sites de gares et PEM, la qualité de l'air pourrait être localement très légèrement dégradée (augmentation de particules fines, oxydes d'azote et benzène notamment), du fait de l'augmentation des trafics des voitures et des bus pour les sites de Pont-Saint-Esprit, Bagnols-sur-Cèze et Remoulins. A l'échelle du territoire du projet, la réalisation du projet aura un impact globalement positif lié à la réduction de l'usage des véhicules particuliers.</p>
<b>Eaux souterraines</b>	<p>Le niveau piézométrique de la nappe est globalement suffisamment profond pour que le projet n'interfère pas avec les eaux souterraines.</p>
<b>Gestion des eaux pluviales</b>	<p>La création et le rallongement de quais ainsi que la création de stationnements induiront une augmentation de l'imperméabilisation des sols plus ou moins importante. Cependant, les différents sites sont globalement déjà fortement imperméabilisés et il est prévu de restreindre au minimum la création de surfaces nouvelles de quais, voiries et parkings. La priorité sera donnée à l'infiltration des eaux pluviales dans le sol.</p> <p>Au niveau des projets concernés par un risque inondation, (soit en zone inondable du PPRI et au-dessous du niveau de la crue de référence), une étude de l'impact hydraulique est en cours afin de prévoir des mesures adaptées : transparence hydraulique, compensation des remblais, réduction de la vulnérabilité des installations et protection des usagers.</p>

<b>Incidences en phase Exploitation</b>	
<b>Risques technologiques</b>	<p>L'ensemble de la ligne ferroviaire est susceptible d'être le lieu de transport de matières dangereuses par fret.</p> <p>La ligne ferroviaire est incluse dans le périmètre du PPRt du site industriel SANOFI classé SEVESO seuil haut et localisé sur la commune d'Aramon. La fréquentation de la ligne prévue dans le cadre du projet de réouverture à la desserte voyageurs est compatible avec ce risque.</p>
<b>Milieux naturels et biodiversité</b>	<p>La mosaïque d'habitats naturels et/ou anthropiques caractérisée au sein du fuseau d'étude, ainsi que les fonctionnalités écologiques associées (site de reproduction, gîte, zone refuge) ne seront pas bouleversées, ni remises en cause de manière significative. La mise en place de mesures d'évitement et de réduction permettra de bien maîtriser la quasi-totalité des effets prévisibles de ces projets et de les rendre compatibles avec la préservation de la biodiversité locale.</p> <p>Les principaux enjeux « milieux naturels et biodiversité » soulevés par le projet concernent essentiellement la phase travaux.</p>
<b>Patrimoine culturel et historique</b>	<p>Plusieurs sites de projet sont concernés par un périmètre de protection des monuments historiques, à savoir : Pont-Saint-Esprit, Bagnols-sur-Cèze, Roquemaure, Villeneuve Lez Avignon et Remoulins. Certains de ces sites de projet sont également situés à proximité immédiate d'une zone de protection du patrimoine architectural (Villeneuve Lez Avignon et Remoulins).</p>
<b>Mobilité</b>	<p>L'ouverture de la ligne Rive Droite du Rhône aux voyageurs va engendrer une augmentation du trafic ferroviaire en 2 temps (phase anticipée et phase cible).</p> <p>Cette remise en service aux voyageurs de la ligne RDR permettra de répondre au besoin en mobilité alternative à la voiture, notamment pour les trajets domicile-travail et domicile-études des habitants du Gard et du sud de l'Ardèche en rive droite du Rhône.</p> <p>Les analyses menées sur les différents sites concluent globalement que le projet aura un impact faible sur la circulation routière. A l'échelle du territoire, l'impact du projet sur la circulation sera globalement positif car le projet permettra de faciliter l'usage des transports collectifs et ainsi de réduire l'usage de la voiture particulière.</p>

*Tableau 5 : Tableau récapitulatif des incidences potentielles sur l'environnement du projet de réouverture de la Rive Droite du Rhône en phase exploitation*

---

## 4. PUBLICITE DE LA DECLARATION D'INTENTION

Conformément aux articles L.121-18 et R121-25 du Code de l'Environnement, la présente déclaration d'intention sera publiée sur :

Le site internet des maîtres d'ouvrage :

- SNCF G&C: <https://www.garesetconnexions.sncf.fr>
- SNCF Réseau : <https://www.sncf-reseau.com>
- Communauté d'Agglomération du Gard Rhodanien : <https://www.gardrhodanien.fr>
- Communauté de Communes du Pont du Gard : <https://www.cc-pontdugard.fr/>
- Nîmes Métropole : <https://www.nimes-metropole.fr>

Elle sera également publiée sur :

- Le site internet des services de l'Etat dans le département du Gard : <https://www.gard.gouv.fr/>
- Le site internet des services de l'Etat dans le département de l'Ardèche : <https://www.ardeche.gouv.fr/>

Par ailleurs, le maître d'ouvrage rendra publique la déclaration d'intention par le biais d'un affichage réglementaire dans les mairies des communes susceptibles d'être affectées par le projet.

Les communes retenues pour cet affichage sont listées ci-après :

Département du Gard (région Occitanie) :

- Nîmes,
- Marguerittes,
- Saint-Gervasy,
- Bezouce,
- Lédénon,
- Sernhac,
- Saint-Bonnet-du-Gard,
- Remoulins,
- Fournès,
- Théziers,
- Aramon,
- Les Angles,
- Villeneuve-Lèz-Avignon,
- Sauveterre,
- Roquemaure,
- Saint-Geniès-de-Comolas,

- 
- Monfaucon,
  - Laudun-L'Ardoise,
  - Orsan,
  - Bagnols-sur-Cèze,
  - Saint-Nazaire,
  - Vénéjan,
  - Saint-Alexandre,
  - Pont-Saint-Esprit,
  - Pujaut,
  - Codolet,
  - Chusclan.

*En raison de leur proximité immédiate avec la ligne, les communes de Pujaut, Codolet et Chusclan sont également considérées comme concernées par le projet.*

Département de l'Ardèche (région Auvergne-Rhône-Alpes) :

- Saint-Just-d'Ardèche,
- Saint-Marcel-d'Ardèche,
- Bourg-Saint-Andéol,
- Saint-Montan,
- Viviers,
- Le Teil.

---

## 5. EXERCICE DU DROIT D'INITIATIVE

Le droit d'initiative peut être exercé auprès du préfet, en vue de l'organisation d'une concertation dans les conditions prévues aux articles L121-19 et R121-26 à R121-28 du code de l'environnement.

Le droit d'initiative peut être effectué dans un délai de 2 mois à compter de la publication de cette présente déclaration d'intention.

## 6. ANNEXES

**Annexe 1 : Bilan de la Concertation Publique du 13 novembre au 14 décembre 2019 au titre du Code de l'Urbanisme sur le périmètre « Occitanie » du projet - entre Nîmes et Pont-Saint-Espirit.**



**Annexe 2 : Décision de l’Autorité Environnementale, après examen au cas par cas, sur le projet de réouverture de la desserte voyageurs de la ligne rive droite du Rhône (30) Décision n° F-076-23-C-0011 du 27 février 2023**

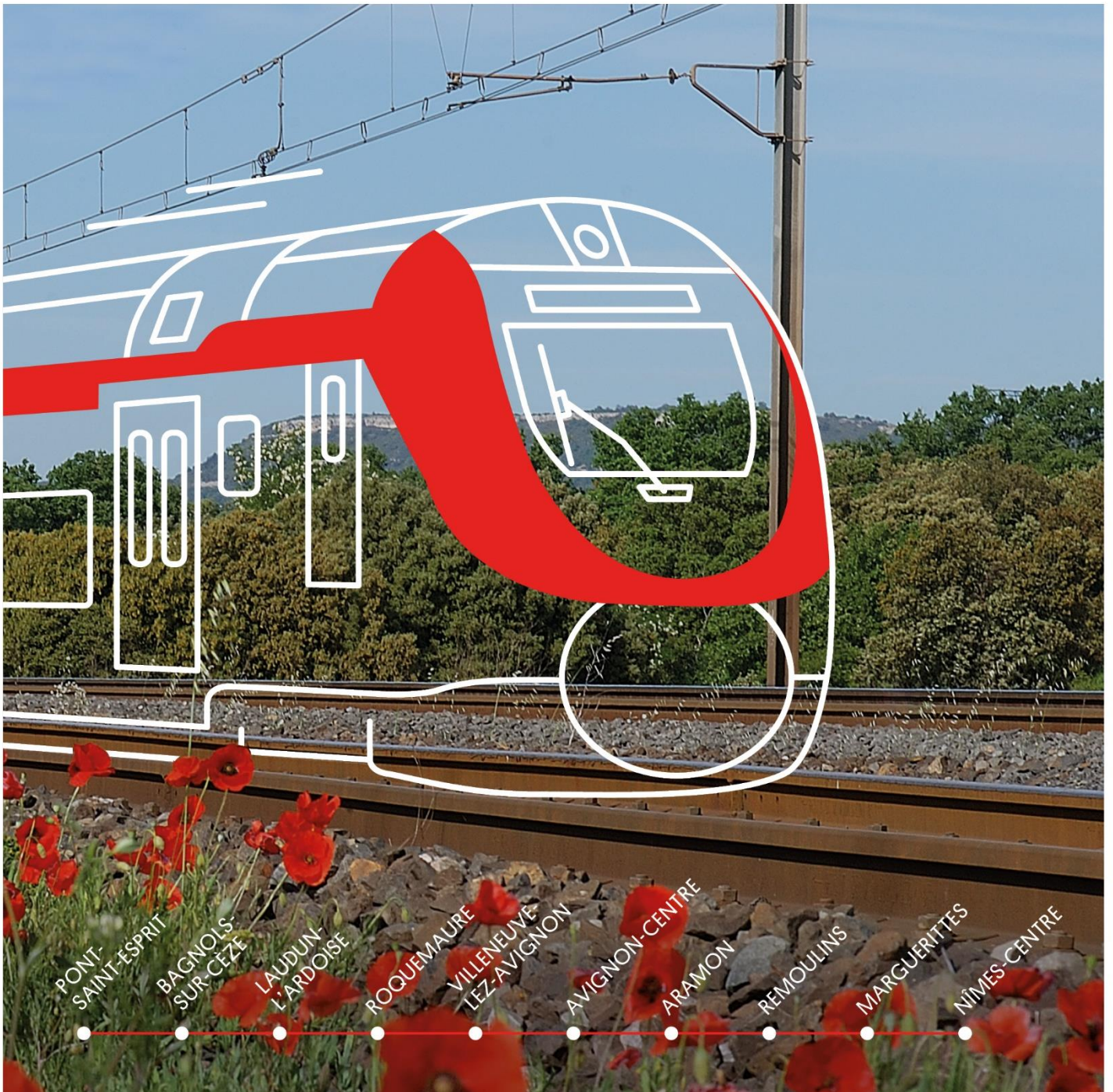
**Annexe 3 : Décision de l'Autorité Environnementale après la demande d'examen au cas par cas concernant l'évolution du régime d'exploitation de la gare du Teil (07) Décision n°F-084-23-C-0122 du 17 juillet 2023.**

CONCERTATION  
PUBLIQUE DU

13 NOV. AU 14 DEC. 2019

# LIGNE RIVE DROITE DU RHÔNE

## Bilan de la concertation



Le projet avance, informez-vous  
et donnez votre avis !

SERVICE  
PUBLIC  
OCCITANIE  
TRANSPORTS





# Sommaire

<b>Le projet</b> .....	<b>6</b>
Historique.....	6
Objectifs.....	6
Desserte et offre de service.....	7
Aménagements nécessaires.....	8
Acteurs, coût et calendrier.....	9
<b>La concertation</b> .....	<b>10</b>
Le cadre réglementaire de la concertation.....	10
Les objectifs et le périmètre de la concertation.....	11
La préparation de la concertation .....	11
Les modalités de concertation.....	12
Le dispositif d'information.....	12
Le dispositif de participation .....	17
<b>Le bilan quantitatif de la concertation</b> .....	<b>21</b>
Chiffres clés de la participation.....	21
Chiffres clés des thèmes d'expression .....	22
<b>Le bilan qualitatif de la concertation</b> .....	<b>23</b>
Thème 1 : L'opportunité du projet.....	23
Thème 3 : la desserte et l'offre de service .....	24
Thème 3 : La participation aux enjeux climatiques .....	28
Thème 4 : les conditions de réalisation .....	29
Thème 5 : les aménagements.....	32
Thème 6 : l'intermodalité .....	35
Thème 7 : Le développement du territoire .....	37
Thème 8 : l'intégration du projet dans son environnement .....	39
Thème 9 : Gouvernance et concertation.....	40
Thème 9 : autres sujets.....	42

## **Les enseignements de la concertation pour les porteurs du projet ..... 43**



**En réponse à la demande de la Région Occitanie et par décision du Président de SNCF Réseau, la concertation relative au projet de réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire de la Rive Droite du Rhône entre Pont-Saint-Esprit et Nîmes s'est déroulée du 13 novembre au 14 décembre 2019.**

Organisée au titre de l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme, cette concertation marque une étape décisive de la vie du projet. Elle s'est inscrite dans une démarche collaborative que SNCF Réseau en tant que gestionnaire d'infrastructure et maître d'ouvrage des études et la Région Occitanie en tant qu'Autorité Organisatrice ont voulu aussi large que possible.

La concertation a permis au plus grand nombre de s'informer et de donner son avis sur le projet afin d'élaborer un projet partagé et répondant aux besoins identifiés des territoires.

Le présent document présente les actions mises en œuvre dans le cadre de cette concertation, dresse le bilan des échanges, des contributions et souligne également les enseignements tirés par les porteurs du projet.

# Le projet

## Historique

Mise en service au **XIXe siècle** pour relier Givors à Nîmes, la ligne dite de la « Rive Droite du Rhône » a constitué pendant plus d'un siècle un axe ferroviaire nord-sud de première importance, desservant 17 gares sur plus de 254 km. Puis, face au développement de l'usage de la voiture particulière et de la ligne ferroviaire Lyon-Marseille empruntant la rive gauche du Rhône, la décision a été prise en **1973** de réserver cet itinéraire au fret.

Cette décision est remise en question dès **2006** lors du débat public « Vallée du Rhône/Arc languedocien ». Des études sont alors menées en **2007**, puis approfondies en **2009**, avant d'être stoppées en **2013** pour des raisons financières.

En **2016**, les États Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRIM), large concertation organisée par la Région Occitanie, ont permis de définir plusieurs priorités, parmi lesquelles le projet de réouverture de la ligne Rive de Droite du Rhône sur la section située entre Nîmes et Pont-Saint-Espirit.

⇒ La réouverture aux voyageurs de la ligne de la Rive Droite du Rhône est aujourd'hui une priorité de la politique régionale en faveur des mobilités. SNCF Réseau mène depuis l'automne 2017 les études préliminaires, financées à 100% par la Région Occitanie, permettant de définir les aménagements nécessaires au projet.

## Objectifs

- Renforcer la **desserte en transports en commun** pour **réduire l'usage quotidien de la voiture particulière**
- Proposer aux habitants, salariés, étudiants... **une offre de mobilité performante et respectueuse de l'environnement**
- **Améliorer l'accessibilité du Gard rhodanien** et, plus largement, la desserte de l'est du département du Gard
- **Relier les communes** aux principaux **lieux de vie** et **pôles d'activités**

⇒ Le projet vise à répondre aux besoins avérés et croissants de mobilité d'un territoire en plein essor démographique et économique. Interconnecté par les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) avec les autres modes de déplacement, et notamment les lignes régionales d'autocars liO et le réseau ferré national. Le train permettra de desservir un vaste territoire, renforçant ainsi son attractivité et son dynamisme économique et touristique à l'échelle régionale et supra-régionale.

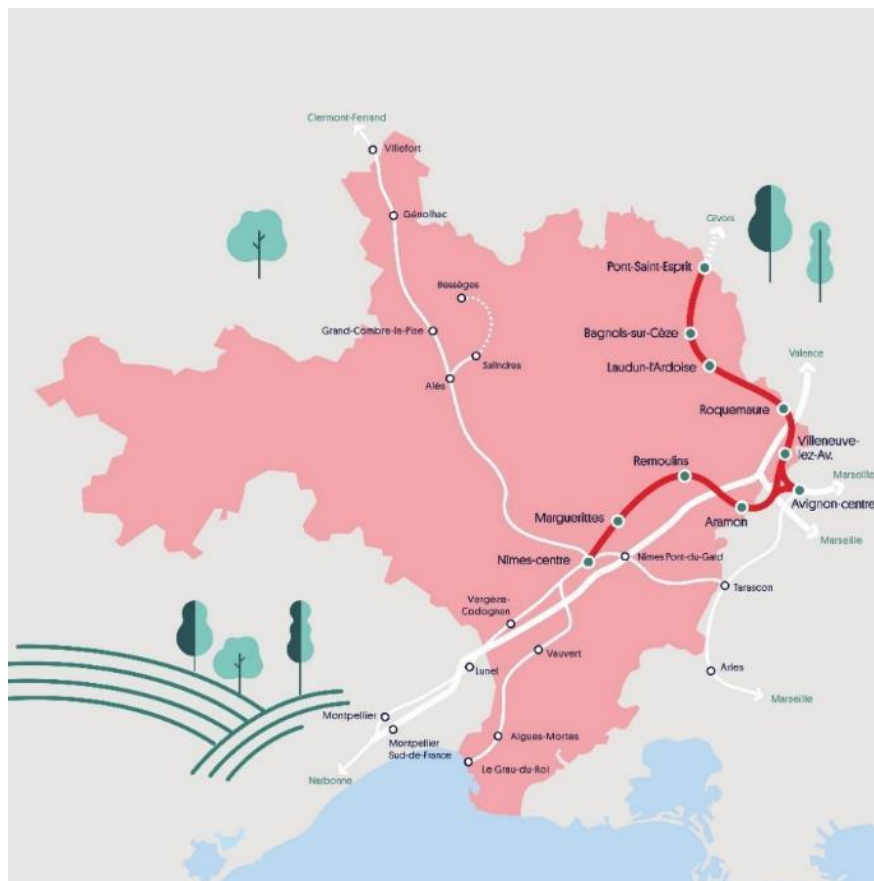
## Desserte et offre de service

### • 10 points d'arrêt

Le projet soumis à la concertation concerne la réouverture à la desserte de voyageurs de la ligne dans sa partie occitane, entre Pont-Saint-Espirit et Nîmes. **82 km** ponctués par **10 points d'arrêt** :

- **2 gares déjà ouvertes aux voyageurs** : Nîmes-centre et Avignon-centre (en service)
- **8 points de desserte à aménager** : Pont-Saint-Espirit, Bagnols-sur-Cèze, Laudun-l'Ardoise, Roquemaure, Villeneuve-lez-Avignon, Aramon, Remoulins et Marguerittes.

**À noter** : Actuellement, la ligne corridor fret européen, est circulée par une vingtaine de trains de marchandises par jour. Elle constitue également un itinéraire de détournement et accueille ponctuellement des trains de voyageurs, en cas de perturbation notable sur les axes ferroviaires de la rive gauche du Rhône.



### • Environ 8 allers-retours par jour et 1 h 20 de trajet entre Pont-Saint-Espirit et Nîmes-centre via Avignon-centre

Les hypothèses de desserte définies par la Région Occitanie sont les suivantes :

- **7 A/R** entre Pont-Saint-Espirit et Nîmes-centre, via Avignon-centre
- **1 A/R** entre Pont-Saint-Espirit et Avignon-centre
- **1 aller simple** de Nîmes-centre à Avignon-centre

Le temps de parcours est estimé à **1 h 20** environ pour parcourir l'ensemble de la ligne et **35 min** pour relier Pont-Saint-Esprit et Avignon-centre.



⇒ Les horaires définis prendront en compte les besoins des salariés et des étudiants et répondront ainsi aux enjeux de dessertes périurbaines d'Avignon, de Nîmes, du couloir gardois rhodanien et, plus globalement, de l'est du département du Gard.

## Aménagements nécessaires

⇒ Avant la mise en service, 3 types d'aménagements doivent être réalisés :

- **L'aménagement des points de desserte**

Au-delà de Nîmes-centre et d'Avignon-centre, 8 points de desserte seront aménagés au niveau ou à proximité des anciennes gares. Objectifs : permettre l'accès aux trains et renforcer la sécurité par la création de quais, passerelles, abris et information voyageurs, cheminements piétons, aires de stationnement, etc.

- **Des aménagements ferroviaires**

Les infrastructures ferroviaires de Pont-Saint-Esprit devront être réorganisées pour en faire un point de départ et d'arrivée appelé « Origine/Terminus ». Objectif : permettre aux trains de faire « demi-tour » sans gêner la fluidité du trafic sur la ligne, en aménageant une voie supplémentaire, ainsi que les communications et signalisations ferroviaires *ad hoc*.

- **Le traitement des passages à niveau**

Une étude approfondie des 27 passages à niveau jalonnant la ligne sera réalisée pour les adapter si besoin à l'évolution du trafic routier et ferroviaire. Objectifs : maintenir le meilleur niveau de sécurité possible et garantir la fluidité de la circulation routière.

## Acteurs, coût et calendrier

### • Les acteurs

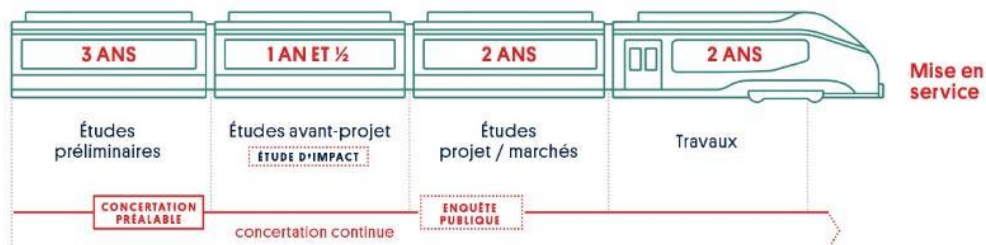
- **La Région Occitanie**, Autorité Organisatrice des Transports, définit la politique du service public des transports régionaux liO et finance à 100% les études et la concertation organisée autour de la réouverture aux voyageurs de la ligne de la Rive Droite du Rhône.
- **SNCF Réseau** assure l'entretien, la modernisation, le développement et la sécurité du réseau ferré national. À ce titre, l'entreprise est le maître d'ouvrage de l'opération : elle réalise les études et organise la concertation.
- **SNCF Gares&Connexions** assure l'entretien, la modernisation, le développement, l'exploitation et la sécurité des gares et haltes du réseau ferré national. L'entreprise assure la maîtrise d'ouvrage des opérations sur son périmètre d'intervention.
- **Les collectivités locales** desservies par la ligne sont étroitement associées au projet.

### • Le coût

Le coût du projet est estimé entre **84 et 109 millions d'euros**, pour l'ensemble des aménagements à réaliser (dont le traitement des passages à niveau).

### • Le calendrier

Le calendrier type présenté à la concertation indique les différentes phases d'étude et leur durée moyenne, ainsi que les étapes réglementaires nécessaires à la réalisation d'un tel projet.



- ⇒ À la demande de la Région Occitanie, SNCF Réseau étudiera différentes pistes d'optimisation de ce calendrier et des coûts associés, afin de répondre au plus tôt aux forts enjeux de desserte et de mobilité de ce territoire. Le calendrier du projet sera également affiné en fonction des procédures réglementaires applicables.

# La concertation

## Le cadre réglementaire de la concertation

La concertation a été réalisée en application de **l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, afin d'informer et d'associer le public concerné aux prises de décision.**

Cet article prévoit que, en tant qu'établissement public ayant l'initiative d'opérations d'aménagement, SNCF Réseau doit organiser « *une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées avant toute (...) opération d'aménagement (...) ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'État* ».

La décision d'ouverture de la concertation a été signée le 4 novembre 2019 par Patrick Jeantet, Président de SNCF Réseau.



## Les objectifs et le périmètre de la concertation

Cette concertation a permis de **présenter les objectifs et les contours du projet**, et de **recueillir les avis et contributions** de tous les acteurs du territoire afin qu'ils contribuent de façon active et concrète à la réouverture de la ligne.

### **Le périmètre de la concertation :**

- Les 10 communes desservies
    - Nîmes
    - Marguerittes
    - Remoulins
    - Aramon
    - Avignon
    - Villeneuve-lez-Avignon
    - Roquemaure
    - Laudun-l'Ardoise
    - Bagnols-sur-Cèze
    - Pont-Saint-Esprit
  - Le territoire des 4 intercommunalités concernées par le projet :
    - Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole
    - Communauté d'Agglomération du Grand Avignon
    - Communauté de Communes du Pont-du-Gard
    - Communauté d'Agglomération du Gard Rhodanien
- ⇒ La Région Occitanie et SNCF Réseau ont souhaité échanger et prendre en compte les avis sur l'offre de service et les aménagements proposés, afin d'alimenter de manière constructive les futures phases d'études.

## La préparation de la concertation

- Un **séminaire à destination des élus du territoire** a été organisé le **22 octobre 2019** aux Archives départementales du Gard à Nîmes. L'ensemble des collectivités locales du périmètre de la concertation étaient représentées. Cette matinée de présentation et d'échange a permis de mieux comprendre en amont le contexte dans lequel s'inscrit le projet ; de faire évoluer et de valider le dispositif de concertation initialement prévu par les porteurs du projet. Ces interactions ont également permis de préparer les conditions de mises en œuvre à l'échelle de chaque commune.
- Des échanges bilatéraux ont également eu lieu avec différents acteurs du territoire. Une **rencontre avec les représentants de l'Association des usagers TER de la Rive Droite du Rhône** a été organisée le **28 octobre 2019** à Bagnols-sur-Cèze. L'association est engagée en faveur de la réouverture de la ligne depuis 10 ans et compte une centaine d'adhérents particulièrement actifs et force de propositions sur ce projet.

## Les modalités de concertation

⇒ Le dispositif de concertation du 13 novembre au 14 décembre 2019 :

### ● **Information du public 15 jours en amont de l'ouverture de la concertation :**

- Par **voie d'affichage**, dans les 10 mairies du tracé.
- Par **voie de presse**, dans le Midi Libre le 30 octobre et Vaucluse Matin le 31 octobre.
- Par **voie numérique** :
  - sur le site internet du maître d'ouvrage SNCF Réseau : [www.sncf-reseau.com/fr/reseau/occitanie/reouverture-rive-droite-rhone-desserte-voyageurs/concertation](http://www.sncf-reseau.com/fr/reseau/occitanie/reouverture-rive-droite-rhone-desserte-voyageurs/concertation)
  - sur le site internet de la Région Occitanie : [www.laregion.fr/Pour-participer-au-retour-des-trains-de-voyageurs-en-Rive-droite](http://www.laregion.fr/Pour-participer-au-retour-des-trains-de-voyageurs-en-Rive-droite)

### ● **Expression du public sur le projet par :**

- La mise en place d'une **adresse courriel** à laquelle adresser les avis, les observations ou les demandes d'information.
- La mise à disposition d'un **registre papier** dans les mairies de Pont-Saint-Esprit, Bagnols-sur-Cèze, Laudun-l'Ardoise, Roquemaure, Villeneuve-lez-Avignon, Aramon, Remoulins, Marguerittes et Nîmes, ainsi qu'à la maison de la Région Occitanie à Nîmes (site des Arènes).
- La mise à disposition d'un **registre en ligne** sur le site internet dédié au projet : [www.concertation-rivedroitedurhone.fr](http://www.concertation-rivedroitedurhone.fr)
- **Un questionnaire** (papier et en ligne) composé de 10 questions sur les usages envisagés de la ligne, ainsi que sur les attentes en matière de dessertes et de services. Le questionnaire papier comportait un champ d'expression libre. Il a été diffusé à l'occasion des rencontres publiques et lors de **8 opérations de street marketing** dans les communes concernées par un point de desserte.
- **4 réunions publiques, 2 ateliers et 3 rencontres ciblées** dans les 8 communes concernées par des aménagements de points de desserte.

## Le dispositif d'information

### > LES OUTILS DE COMMUNICATION :

#### ● **Le communiqué de presse**

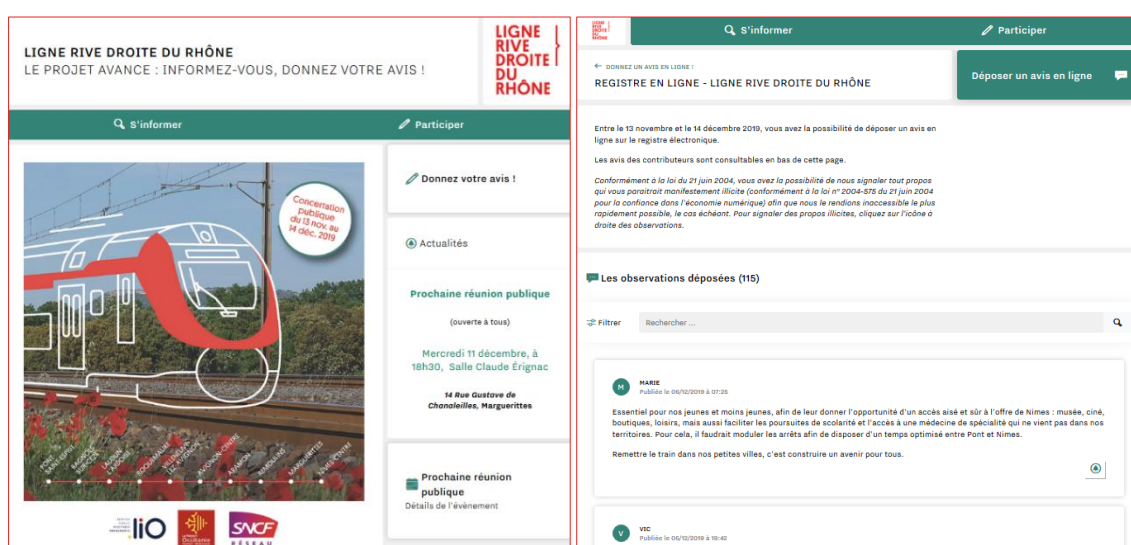
Un communiqué de presse présentant le projet et précisant les modalités de concertation a été diffusé à la presse locale le 12 novembre 2019.



- **Le site internet :** [www.concertation-rivedroitedurhone.fr](http://www.concertation-rivedroitedurhone.fr)

Réalisé avec l'outil Jenparle® (plateforme dédiée à la fois à l'information et au dialogue citoyen), le site internet de la concertation comprenait l'ensemble des éléments suivants :

- L'information détaillée sur le projet
- La vidéo de présentation du projet
- La documentation du projet en téléchargement
- Le calendrier des rencontres de la concertation (avec informations pratiques et module d'inscription aux ateliers)
- Un registre numérique et la possibilité de consulter l'ensemble des avis déposés
- Le questionnaire



La page d'accueil du site et le registre en ligne pendant la concertation

Pendant la période de la concertation, le site internet a comptabilisé **3 826 visites et 10 576 pages vues** uniques.

- **Le dossier de concertation** (1 100 exemplaires)



Le dossier de présentation du projet et des modalités de concertation (16 pages) a été fourni aux collectivités locales du périmètre de la concertation pour mise à disposition avec le registre de la concertation diffusé lors des rencontres de la concertation.

● **Le dépliant de la concertation** (11 000 exemplaires)

Avec une présentation synthétique du projet et le calendrier des rencontres de la concertation, le dépliant du projet (format 10\*21 cm, 4 volets), a été :

- Fourni aux collectivités locales du périmètre de la concertation pour mise à disposition au sein des équipements publics.
- Diffusé lors des opérations de street marketing et mis en dépôt chez les commerçants volontaires.
- Diffusé lors des rencontres de la concertation.

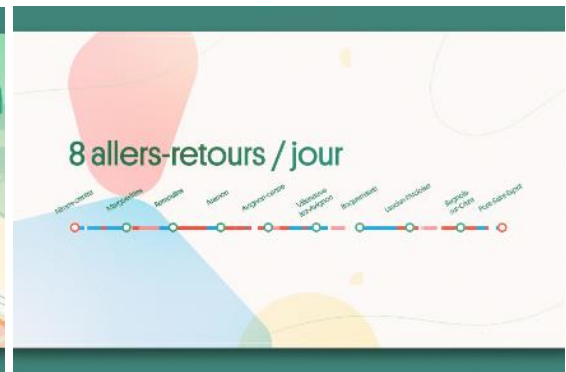


● **La vidéo de présentation du projet**

Une vidéo de 1 min 40, réalisée en motion design, présente les caractéristiques principales du projet. Elle a été diffusée :

- Sur le site de concertation
- Sur les réseaux sociaux
- Lors des rencontres de la concertation

La vidéo totalise un peu plus de **1 000 vues** sur Youtube.



● **L'affiche de la concertation** (670 exemplaires)

- Elle a été fournie aux collectivités locales du périmètre de la concertation pour affichage au sein des équipements publics.
- Elle a également été affichée chez les commerçants volontaires lors des opérations de street marketing.



• Les « corners concertation »



Les « corners concertation », positionnés dans les 10 mairies et à la Maison de la Région à Nîmes, intégraient un registre papier, le dossier de la concertation et un kakémono signalant la présence du dispositif.

[< Le kakémono et le dossier de la concertation à la mairie de Laudun-l'Ardoise](#)

> LES ACTIONS DE COMMUNICATION :

• Interview presse

Une interview croisée d’Emmanuèle Saura, Directrice Territoriale Occitanie SNCF Réseau et de Jean-Luc Gibelin, Vice-Président de la Région Occitanie en charge des mobilités et des infrastructures de transports, a été accordée au Midi Libre le 12 novembre 2019.

• Kit de communication

Un kit de communication comprenant les outils de communication en version numérique, différents visuels et des propositions de publications à diffuser sur les réseaux sociaux ont été envoyés à l’ensemble des collectivités locales du périmètre de la concertation.



Exemples de publications sur les réseaux sociaux de la Région Occitanie, de la Communauté d’Agglomération du Grand Avignon et de la commune de Pont-Saint-Esprit.



### • Opérations de street-marketing

Des opérations de tractage du dépliant ont été organisées dans les communes en amont des réunions publiques, afin d'informer de la tenue d'une concertation et de mobiliser pour ces temps d'échanges. Des animateurs, équipés d'un triporteur habillé aux couleurs du projet, se sont rendus à :

- **Roquemaure** le mardi 26 Novembre
- **Laudun-L'Ardoise** le mardi 26 Novembre
- **Bagnols-sur-Cèze** le mercredi 27 Novembre
- **Villeneuve-lez-Avignon** le jeudi 28 Novembre
- **Pont Saint Esprit** le samedi 30 Novembre
- **Marguerittes** le samedi 7 Décembre
- **Aramon** le samedi 7 Décembre

Ces opérations ont également permis de diffuser l'affiche et le dépliant dans les commerces du centre-ville de ces communes, et d'administrer le questionnaire.



## Le dispositif de participation

SNCF Réseau et la Région Occitanie ont souhaité que chaque personne concernée par le projet puisse s'exprimer depuis chez elle, ou près de chez elle.

Des temps d'échanges ont été organisés dans chacune des villes concernées par l'aménagement d'un point d'arrêt, avec une réunion publique organisée par intercommunalité.

- **Une soirée de lancement au Pont du Gard, le 13 novembre 2019 à 19 h** (160 participants)

- En présence de Jean-Luc Gibelin, Vice-Président de la Région Occitanie en charge des mobilités et des infrastructures de transports, et Emmanuèle Saura, Directrice Territoriale Occitanie SNCF réseau.

Au programme :

- Présentation du projet et des conditions de réouverture de la ligne
- Deux tables rondes : regards croisés sur les services et attentes des usagers, ainsi que sur la contribution du projet au développement du territoire

Afin de mobiliser largement pour cette rencontre, des invitations ont été envoyées aux acteurs institutionnels du territoire et un flyer a été réalisé et tracté sur le marché de Remoulins.



- **Trois réunions publiques locales**

- À Bagnols-sur-Cèze, le 2 décembre 2019 à 18h30 (80 participants)
- À Roquemaure, le 3 décembre 2019 à 18h30 (30 participants)
- À Marguerittes, le 11 décembre 2019 à 18h30 (80 participants)



Réunion publique de Marguerittes

Organisées dans chaque intercommunalité concernée par le projet, ces réunions publiques ouvertes à tous ont été l'occasion pour les habitants du territoire de s'informer et de s'exprimer sur le projet de réouverture.

● **Deux ateliers décryptage**

- À Pont-Saint-Esprit : le 5 décembre 2019 à 18h30 (une vingtaine de participants)
- À Aramon : le 13 décembre 2019 à 18h30 (une vingtaine de participants)

Ces événements, destinés à des groupes plus restreints, ont été mis en place afin de pouvoir présenter et faire comprendre les aspects les plus techniques du projet. Des experts et techniciens de SNCF Réseau et de la Région Occitanie répartis sur plusieurs stands thématiques ont ainsi pu répondre de façon approfondie aux diverses interrogations des participants.

Les trois stands thématiques étaient les suivants :

- **La conduite** et mise en œuvre du projet
- **L'aménagement des points d'arrêt** et des pôles d'échange multimodaux
- **Les passages à niveau**, circulation et exploitation de la ligne



[L'atelier décryptage de Pont-Saint-Esprit](#)



[L'atelier décryptage d'Aramon](#)

● **3 rencontres ciblées**

- **Avec les acteurs économiques** : à Laudun-l'Ardoise le 28 novembre 2019 de 12h à 14h (18 participants)
- **Avec les acteurs touristiques** : à Villeneuve-lez-Avignon le 29 novembre 2019 de 10h à 12h (7 participants)

À la suite d'une présentation détaillée du projet, des temps d'échanges ont été organisés avec ces acteurs constitués pour échanger sur les bénéfices attendus de la ligne, d'une part, et les conditions à réunir pour que la ligne puisse jouer son rôle dans le développement économique et touristique du territoire, d'autre part.



- **Avec les lycéens**, au Lycée Albert Einstein à Bagnols-sur-Cèze le 10 décembre 2019 de 10h à 14h (60 participants)

Les équipes de SNCF Réseau et de la Région Occitanie sont allées à la rencontre de lycéens pour les informer sur le projet et recueillir leurs attentes et interrogations quant à la réouverture de la ligne.



Rencontre avec des élèves du lycée Albert Einstein de Bagnols-sur-Cèze

- ⇒ Toutes ces rencontres ont permis de présenter le projet à près de 500 citoyens, riverains, usagers du territoire, lycéens, représentants d'associations, acteurs économiques et touristiques du territoire. SNCF Réseau a également pu recueillir leurs avis et les consigner dans les comptes-rendus de réunions (voir annexes 4).

- **Un registre de recueil des avis** était disponible :
  - En mairies en à la Maison de la Région à Nîmes pendant toute la durée de la concertation (44 contributions)
  - En ligne sur le site internet dédié : [www.concertation-rivedroitedurhone.fr](http://www.concertation-rivedroitedurhone.fr) (184 contributions)
- **Un questionnaire** a été mis à disposition du public afin de mieux identifier les attentes et les besoins des usagers quant à l'usage futur de la ligne :
  - En ligne sur le site internet dédié : [www.concertation-rivedroitedurhone.fr](http://www.concertation-rivedroitedurhone.fr)
  - Lors des opérations de street-marketing
  - Lors des rencontres mentionnées ci-dessus.

**Plus de 1 500 questionnaires ont été complétés.**



Le questionnaire papier et l'urne.

- **Une ligne à idées**, dispositif mobile de recueil de contributions, a été placée sur chacun des lieux de rencontres pour permettre aux participants de laisser leur avis sur le projet à l'aide de post-it. 12 post-it ont été posés sur la ligne.



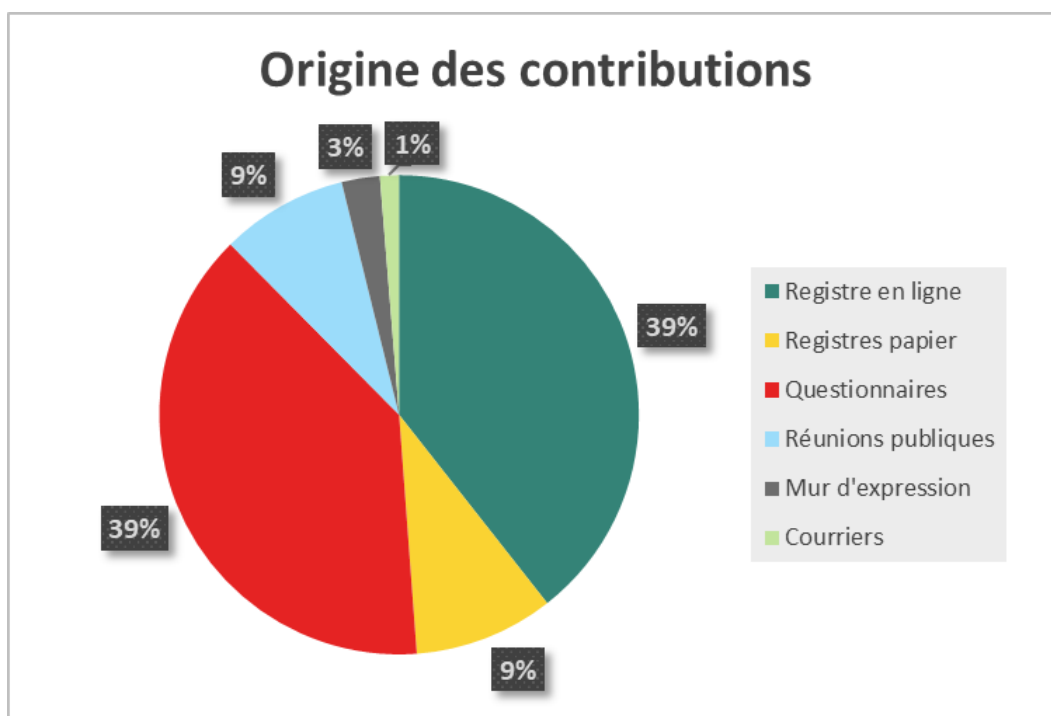
[La ligne à idées.](#)



# Le bilan quantitatif de la concertation

## Chiffres clés de la participation

- **467 expressions** ont été recueillies au total via :
  - le registre en ligne : 184 contributions
  - les registres papiers : 44 contributions
  - le champ d'expression libre des questionnaires papiers : 181 contributions
  - les expressions durant les réunions publiques : 40 contributions orales
  - la ligne à idées : 12 contributions
  - les courriers : 6 contributions



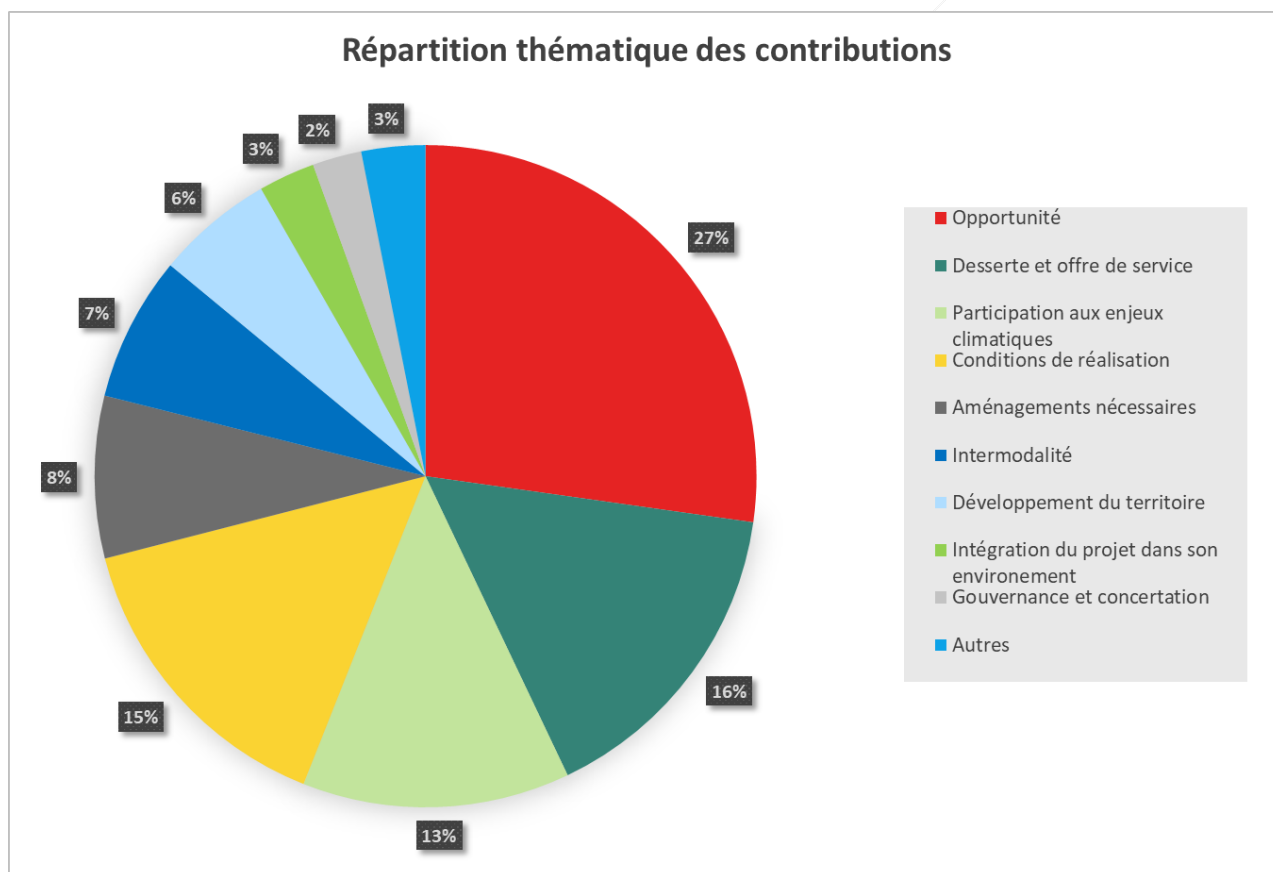
- **1 505 questionnaires** ont été recueillis, dont 1 199 en ligne et 306 lors des rencontres organisées sur le territoire (réunions publiques, ateliers décryptage, rencontres ciblées et opérations de *street marketing*).
- **3800 visites** ont été comptabilisées sur le site internet du projet pendant la durée de la concertation.
- **485 personnes** ont participé aux différents temps de présentation et d'échanges avec l'équipe du projet organisés sur le territoire.

## Chiffres clés des thèmes d'expression

Une expression peut contenir plusieurs avis sur différentes thématiques. Ainsi sur les 467 expressions enregistrées, **816 avis ont été exprimés**.

Ceux-ci ont été regroupés en dix thèmes :

- thème 1 : **l'opportunité du projet** - 227 avis
- thème 3 : **la desserte et l'offre de service** - 129 avis
- thème 3 : **la participation du projet aux enjeux climatiques** - 109 avis
- thème 4 : **les conditions de réalisation** - 121 avis
- thème 5 : **les aménagements** - 65 avis
- thème 6 : **l'intermodalité** - 57 avis
- thème 7 : **le développement du territoire** - 46 avis
- thème 8 : **l'intégration du projet dans son environnement** - 23 avis
- thème 9 : **la gouvernance et la concertation** - 20 avis
- thème 10 : **les autres expressions** - 24 avis



# Le bilan qualitatif de la concertation

## Thème 1 : L'opportunité du projet

### → UN PROJET TRÈS ATTENDU QUI CONFIRME SON OPPORTUNITÉ

La grande majorité des participants s'est montrée très enthousiaste vis-à-vis de la réouverture de la ligne Rive Droite du Rhône. Les habitants du territoire témoignent d'une attente de longue date et regrettent l'arrêt de la desserte de voyageurs sur la ligne dans les années 70. Leur soutien se fonde sur plusieurs motivations, et notamment la création d'une véritable alternative à la voiture par un mode de transport écologique. Les participants sont convaincus que le projet participera au développement économique et touristique du territoire. L'attente de la réouverture se mue même en impatience, de nombreux participants soulignant l'urgence du projet.

Par ailleurs, la concertation a permis aux collectivités de réaffirmer leur engagement pour le projet au travers de prises de parole, courriers et cahiers d'acteurs. Ils soulignent dans leurs contributions, l'adéquation du projet avec un certain nombre de documents de planification. Ainsi, l'opportunité du projet est confirmée par les habitants et les élus, mais aussi par les acteurs associatifs, économiques et touristiques qui soulignent sa participation à l'attractivité et à l'accessibilité pour tous du territoire.

*« Je suis à 100% derrière ce projet. Habitant Remoulins, cela me permettrait de laisser ma voiture pour aller travailler à Nîmes. »*

**Nos réponses :** La réouverture aux voyageurs de la ligne de la Rive Droite du Rhône avait été identifiée comme un projet prioritaire lors des Etats Généraux du Rail et de l'intermodalité (EGRIM) organisés en 2016 par la Région Occitanie, auxquels plus de 20 000 citoyens avaient participé. Depuis, la Région et SNCF Réseau, conscients de la forte attente du territoire, mettent tout en œuvre pour sa réalisation. Ce projet s'inscrit parfaitement dans la politique régionale en faveur du développement des transports du quotidien et des mobilités de proximité, ainsi que dans la politique nationale de SNCF Réseau sur le réseau ferroviaire structurant.

### → DES CHANGEMENTS DE PRATIQUE A INITIER POUR GARANTIR LE REPORT MODAL

À l'inverse, une dizaine de contributeurs expriment un certain scepticisme, voire questionnent l'opportunité de la réouverture de la ligne. Ces participants doutent que les habitants soient prêts à changer leurs habitudes et que le train devienne un mode de transport du quotidien pour les habitants de la rive droite du Rhône. Selon eux, les nombreux avantages de la voiture (confort, proximité, rapidité, fiabilité) ne permettront

pas aux usagers de s'en détacher pour le train. Ce questionnement est notamment fondé au regard de l'investissement financier représenté par le projet.

D'autre part, certains contributeurs pointent la concurrence entre la ligne et les cars circulant déjà sur le territoire.

Enfin, les effets sur les riverains (le bruit notamment) constituent un autre motif de craintes.

*« Souvent les gens ne sont pas habitués à attendre, ils préfèrent prendre leur voiture et pratiquer le co-voiturage. »*

**Nos réponses :** La Région Occitanie est l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) sur son territoire. A ce titre, elle définit la stratégie de mobilités en proposant des alternatives à la voiture. Cette politique se concrétise par une offre de service (nommée liO) basée sur l'intermodalité : lignes régulières d'autocars interurbains, transport scolaire, trains régionaux, transport à la demande et soutien à la création des pôles d'échanges multimodaux (PEM). La Région souhaite ainsi mettre en place une palette complète de services accessibles à tous et compétitifs vis-à-vis de la voiture. En matière de déplacements, les usages évoluent et continueront d'évoluer : par exemple, les jeunes s'éloignent plus fortement de la voiture. Quant aux effets sonores, des études acoustiques spécifiques seront menées (voir Thématique 8 ci-dessous).



## **Thème 2 : La desserte et l'offre de service**

**→ TEMPS DE TRAJET : UN COMPROMIS A TROUVER ENTRE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE ET DESSERTE DIRECTE DES POLES D'ACTIVITE**

Le temps de trajet est un critère primordial pour les usagers quotidiens potentiels de la ligne. Plusieurs contributeurs craignent que le temps de trajet de 1h20 entre Pont-Saint-Esprit et Nîmes soit trop long et pas suffisamment concurrentiel face à la voiture.

*« Je continuerai malheureusement à utiliser mon véhicule personnel pour me rendre chaque jour au travail (Pont-Saint-Esprit -Nîmes), car la ligne n'étant pas directe et passant par Avignon, le trajet sera de 1h20. »*

Les réponses au questionnaire montrent que deux besoins s'expriment : celui de desservir chacun des points d'arrêts envisagés pour garantir l'égalité des territoires et offrir un service au plus grand nombre ; et celui de proposer des trajets plus directs et donc plus rapides pour proposer une alternative compétitive à la voiture au quotidien pour rejoindre les deux pôles d'activités que sont Nîmes et Avignon.

Avec 50,8% des réponses au questionnaire pour une desserte systématique de tous les points d'arrêts et 49,2% pour une desserte de certains points d'arrêts seulement, aucun des deux scénarios ne se distingue véritablement.

Une solution intermédiaire est ainsi apparue et certains participants ont proposé que des rames de trains puissent se séparer en gare de Villeneuve-lez-Avignon : l'un partant en direction de Avignon-centre, l'autre vers Nîmes-centre, évitant ainsi le rebroussement par Avignon-centre. Quelques contributeurs demandent, quant à eux, l'ouverture de plus de points de desserte sur la ligne.

**Nos réponses :** La concertation a permis de confirmer l'opportunité de desserte pour les 10 points d'arrêts identifiés dans l'expression de besoins formulée par la Région Occitanie et intégrés par SNCF Réseau dans le cadre des études préliminaires. La demande issue de la concertation de bénéficier également de trajets plus directs sera étudiée dans le cadre de la poursuite des études sur le projet. Les solutions intermédiaires évoquées par les participants seront également analysées.

#### → HORAIRES : UNE OFFRE DE SERVICE QUI DEVRA S'ADAPTER AUX DIFFÉRENTS USAGERS

Les contributions et réponses au questionnaire révèlent la diversité des futurs usagers de la ligne. Sont cités notamment : les salariés, les étudiants (lycées et études supérieures) et apprentis, les personnes âgées, handicapées, sans permis, les touristes, mais aussi tous ceux qui se déplaceront grâce à la ligne pour leurs loisirs, pour des raisons administratives, familiales ou encore pour des déplacements professionnels (*voir analyse du questionnaire en Annexe 4*). Cette mixité de profils révèle ainsi des besoins variés : des trains aux heures de pointe évidemment, mais aussi tout au long de la journée, en soirée, le week-end et les jours fériés. La contribution de la ligne à l'accès pour tous à la mobilité est l'une des priorités évoquées lors des rencontres.

*« Handicapé, je me suis séparé de ma voiture [...]. Avec le train, je pourrais encore me déplacer pour [mes] rendez-vous de la vie courante, et peut-être [mes] loisirs. »*

**Nos réponses :** La Région et SNCF Réseau prennent bonne note des attentes exprimées dans le cadre de la concertation, qui seront autant que possible prises en compte dans le cadre de la définition de l'offre de service affinée. Les horaires précis des trains seront définis au cours de l'année précédant l'année de mise en service. L'ambition de la Région Occitanie et de SNCF Réseau est de prendre

en compte tous les besoins de déplacements, et en particulier ceux des salariés et étudiants qui se rendent quotidiennement à Nîmes-centre et Avignon-centre. Plus généralement, la définition de l'offre de transports devra tenir compte des contraintes d'exploitation du réseau ferroviaire, et notamment des nœuds ferroviaires de Nîmes et Avignon.

#### → FREQUENCE : UNE OFFRE PARFOIS JUGÉE INSUFFISANTE

L'offre de services génère des questionnements chez les usagers potentiels. Beaucoup s'interrogent sur les horaires envisagés : les trains circuleront-ils uniquement le matin et le soir ? Quels seront les horaires privilégiés ?

Certains contributeurs se projettent déjà dans l'usage de la ligne et demandent que davantage de trains soient déployés, convaincus que le développement de l'offre sera garant de son attractivité. En effet, ils soulignent que l'attractivité de la ligne dépendra principalement du nombre de trains et des créneaux horaires proposés, notamment pour un usage quotidien pour les déplacements domicile-travail. À l'inverse, d'autres participants estiment qu'une étude de marché plus affinée est nécessaire, afin de déterminer la demande réelle, dont ils doutent parfois.

*« Une desserte pour être attractive ne doit pas se limiter aux heures de pointe, mais couvrir l'ensemble de la journée. »*

**Nos réponses :** La fréquence quotidienne de 8 allers-retours environ présentée en concertation constitue une hypothèse de dessertes traduisant ainsi l'expression de besoins définie par la Région Occitanie dans le cadre des études préliminaires sur cette ligne.

Le schéma de construction de la future offre des trains régionaux liO s'est basé sur une hypothèse d'un train par heure aux heures de pointe et d'un train toutes les 2 heures aux heures creuses de la journée. La volumétrie globale ainsi envisagée s'élève à un volume total de 17 trains quotidiens.

Il s'agit du besoin de service estimé par la Région à ce stade. Les études approfondies à venir, ainsi que les contributions à la concertation permettront de confirmer ou de faire évoluer cette fréquence dans les étapes ultérieures du projet.

#### → CORRESPONDANCES : UNE LIGNE INTERCONNECTÉE AU RÉSEAU NATIONAL

Les correspondances constituent une autre des priorités de nombreux participants qui souhaitent pouvoir rejoindre Montpellier, Marseille, Valence ou encore Paris rapidement. Dans ce sens, la desserte des gares TGV de Nîmes et d'Avignon a été sollicitée à plusieurs reprises. D'autre part, quelques contributeurs ont émis le souhait de voir le trafic voyageurs de la ligne Rive Droite du Rhône se poursuivre en Auvergne-Rhône-Alpes : dans le sud de l'Ardèche, jusqu'à Valence pour assurer une certaine continuité, ou à minima jusqu'au Teil pour assurer une liaison avec Montélimar.

*« Il est important d'avoir des correspondances aux gares d'arrivée. Si les temps d'attente sont trop longs entre 2 trains, cela incite à reprendre sa voiture. »*

**Nos réponses** : La Rive Droite du Rhône n'est pas directement connectée aux gares TGV de Nîmes Pont-du-Gard et Avignon TGV. Toutefois, les usagers de la ligne auront la possibilité de rejoindre ces deux gares TGV facilement à partir des gares centrales, grâce à une correspondance facilitée (temps de parcours de 5 min Avignon-centre – Avignon TGV et 8 min pour Nîmes-centre – Nîmes Pont du Gard), sachant que la gare de Nîmes Centre directement accessible est desservie par une vingtaine de TGV par jour et l'ensemble des trains Intercités Marseille Bordeaux notamment.

La ligne de la Rive droite du Rhône fait également l'objet d'un projet de réouverture aux voyageurs plus au nord, côté Région Auvergne-Rhône-Alpes, entre Le Teil en Ardèche et Romans-sur-Isère dans la Drôme, via Valence-TGV et Valence-ville.

### → LE COUT DU BILLET : UN CRITÈRE ESSENTIEL

Lors de rencontres ou via le registre en ligne, la question du coût des titres de transport a été évoquée de façon récurrente. En effet, bon nombre de contributeurs s'interrogent sur la politique tarifaire de la future ligne, afin que celle-ci puisse être accessible au plus grand nombre. Cette interrogation s'étend également au tarif des places de stationnement qui seront réalisées à proximité des haltes. Lors de l'atelier dédié au développement économique, les acteurs rencontrés ont fait savoir qu'ils étaient prêts à porter une démarche incitative pour leurs employés.

*« À voir les offres des prix des billets par rapport à la voiture. »*





**Nos réponses :** La ligne sera incluse dans le réseau de transport régional liO de la Région Occitanie. A ce titre, elle bénéficiera de la même politique tarifaire que les autres lignes du réseau et sera donc ouverte aux abonnements liO. La Région a mis en place une politique tarifaire avec une gamme complète et diversifiée proposant de nombreuses réductions possibles (salariés, étudiants, seniors, tarification solidaire, etc.).

### **Thème 3 : La participation aux enjeux climatiques**

#### **→ UN PROJET ESSENTIEL A LA TRANSITION ECOLOGIQUE DU TERRITOIRE**

Dans un contexte de prise de conscience accru des effets du réchauffement climatique, le caractère écologique du train est évoqué à de nombreuses reprises pour confirmer l'opportunité de la remise en service de la ligne. Les contributeurs présentent le TER comme un mode de transport propre, permettant de réduire significativement la pollution et les émissions de gaz à effet de serre et participant ainsi aux engagements du territoire en faveur de la transition écologique.

*« Un projet hautement symbolique pour un territoire qui a signé un Contrat de Transition Ecologique. »*

Toutefois, face à cette position dominante, l'un des contributeurs conteste l'argument écologique, évoquant des trains qui circulent au gasoil et ne transportant que très peu de voyageurs.

**Nos réponses :** Le train constitue un moyen de transport en commun écologique et son développement contribue aux objectifs de développement durable. Le projet porté par la Région Occitanie et SNCF Réseau a pour ambition de proposer une offre de mobilité performante et respectueuse de l'environnement. Le matériel roulant qui circulera sur la ligne sera constitué exclusivement de rames à traction électrique ou bi-mode (traction thermique ou électrique) exploitées en mode électrique. La traction thermique à gasoil ne sera pas utilisée, car cet axe ferroviaire est une double voie électrifiée sur l'intégralité du linéaire. Comme sur l'ensemble du réseau régional, le matériel roulant qui circulera sur la ligne sera financé par la Région Occitanie.

#### **→ LE TER : UNE ALTERNATIVE A LA VOITURE INDIVIDUELLE AUX MULTIPLES AVANTAGES**

La ligne constituerait une véritable alternative à la voiture particulière pour grand nombre de participants à la concertation. En effet, cet argument en faveur du train a été cité à de nombreuses reprises. Les futurs usagers épuisés par la congestion routière y voient un mode plus sécuritaire, moins polluant, plus économique et plus confortable. Ils y voient également un potentiel gain de temps avec la possibilité de pouvoir faire autre chose pendant le voyage (travailler, lire...). Ils soulignent également le fait de pouvoir accéder au centre d'Avignon ou de Nîmes sans avoir à se garer.



*« Ce projet me paraît indispensable pour faciliter et développer l'usage de transports en commun économiques et écologiques et réduire la circulation automobile devenue à la fois trop envahissante, onéreuse et polluante. »*

À l'inverse, d'autres participants sont convaincus que la voiture restera plus attractive que le train. Ainsi, ils posent des conditions pour que les habitants du territoire se détournent de la voiture et de ses multiples avantages comme la fiabilité, la rapidité et le confort.

*« Bien d'accord pour rouvrir cette ligne au trafic de voyageurs [...]. Néanmoins, ne recommençons pas les erreurs du passé qui ont conduit à délaisser le train au profit de la voiture en raison de trajets trop longs et aux horaires inadaptés. »*

**Nos réponses :** La région compte déjà 61 000 voyageurs quotidiens dans plus de 500 trains. En 2018, la Région Occitanie a signé avec SNCF Voyageurs une convention sur 8 ans qui prévoit une augmentation du nombre de trains et de places proposées. Elle fixe également des exigences accrues de ponctualité, de fiabilité ou encore d'information voyageurs.

L'objectif est de développer l'offre de transports régionaux et d'améliorer la qualité de service pour inciter les habitants à délaisser leur voiture au profit du train.

## **Thème 4 : Les conditions de réalisation**

### **→ UNE FORTE ATTENTE QUI SE TRADUIT PAR UNE CERTAINE IMPATIENCE**

De nombreux participants demandent la mise en service de la ligne le plus rapidement possible. Cette impatience se justifie notamment par :

- la situation climatique actuelle qui nécessite selon certains participants d'agir rapidement
- la congestion routière déjà très importante et en augmentation pour les prochaines années sur le territoire
- les besoins de recrutement de main d'œuvre qualifiée, et donc sur un bassin d'emploi élargi, pour les entreprises du Gard Rhodanien (secteur nucléaire notamment).

Bien qu'ils regrettent que la réouverture ne puisse se faire avant 2025, d'autres, toutefois, se disent conscients du temps nécessaire à la réalisation des études et des procédures administratives de ce type de projet.

*« Je souhaite que tout soit fait pour que ce projet se concrétise le plus rapidement possible. »*

**Nos réponses :** A la demande de la Région Occitanie, SNCF Réseau va d'ores et déjà étudier différentes pistes d'optimisation du calendrier de réalisation du projet, afin de répondre, au plus tôt, aux forts enjeux de desserte et de mobilité du territoire. Toutefois, certaines étapes réglementaires ou d'études restent incompressibles.

Conformément à la loi, SNCF Réseau saisira l'Autorité environnementale qui pourra prescrire la réalisation d'une étude d'impact. Cette étude porterait sur les incidences du projet sur l'environnement, et devrait ensuite être soumise à enquête publique, sous l'égide d'une commission d'enquête indépendante.

### → VERS UN PROJET PHASÉ POUR ACCÉLÉRER LA RÉOUVERTURE ?

Afin d'accélérer la mise en service, plusieurs participants proposent une « *réouverture souple* » de la ligne, c'est-à-dire une ouverture progressive des points de desserte et/ou une réalisation progressive des aménagements.

L'analyse des 1 500 questionnaires montre que les trois points de départ privilégiés par les participants seraient : la commune de Bagnols-sur-Cèze (386 réponses, soit plus de 25%), Pont-Saint-Esprit (183 réponses, soit 12%) et Remoulins (176 réponses, soit 12%). De plus, des participants soulignent que la gare de Bagnols-sur-Cèze est déjà ouverte au public (achat de billets), ce qui constitue un véritable avantage.

Au total, ce sont donc 745 personnes, soit la moitié des 1 500 répondants, qui ont pu s'exprimer en faveur d'une réouverture en première phase de ces 3 points d'arrêt.

Néanmoins, des enjeux particuliers de desserte ont été mentionnés pour Laudun-l'Ardoise, qui accueille de nombreuses entreprises et pour Marguerittes et Villeneuve-lez-Avignon, communes de première couronne des agglomérations nîmoise et avignonnaise.

Par ailleurs, certains participants demandent à SNCF Réseau de revoir à la baisse les aménagements pour gagner du temps. Ainsi, un contributeur signale que « *de nombreuses gares occitanes fonctionnent avec des quais trop courts sans que cela empêche la circulation des trains* ». Ces aménagements ne sont pas perçus comme nécessaires, par certains, dans la perspective d'une réouverture plus rapide de la ligne.

*« Proposition de phasage avec une première ouverture de ligne plus rapidement, par exemple Bagnols/Avignon. »*

**Nos réponses :** Les nombreuses contributions concernant la date de mise en service de la ligne aux trains de voyageurs ont bien été entendues. Elles seront prises en compte par SNCF Réseau dans le cadre des études à venir, qui permettront d'affiner les conditions de mise en œuvre du projet. En particulier, le phasage de la réouverture sera examiné attentivement en collaboration avec la Région Occitanie, au regard des coûts des délais et de l'offre de service pour les habitants du territoire.

La possibilité de faire circuler des trains évènementiels, comme cela avait été effectué à l'été 2019 à l'occasion du passage du Tour de France au Pont-du-Gard, sera étudiée. En effet, les gares ne sont aujourd'hui plus du tout adaptées à la montée et la descente de voyageurs, tant en termes de sécurité que d'accessibilité.

## → LE COÛT ET LE FINANCEMENT : DES SUJETS DE QUESTIONNEMENTS

Si certains s'interrogent sur le coût des différentes opérations à réaliser, d'autres se questionnent sur son financement au sein des différentes institutions impliquées dans le projet (Région, Département, communes). Les éventuels effets du projet sur les impôts locaux ont également été évoqués.

Certains contributeurs sont pessimistes quant à l'appropriation réelle de la ligne par les usagers. Dans ce sens, les dépenses liées au projet leur semblent surdimensionnées. Pour d'autres, il s'agirait d'un investissement indispensable.

*« Combien vont coûter de refaire les quais, les passages à niveau ? Quel reste à charge par les communes ? »*

**Nos réponses :** Actuellement, la Région, en tant qu'Autorité organisatrice des transports, finance intégralement les études. Pour la suite, des conventions permettront de préciser les modalités de financement et de réalisation du projet. Des financements pourront être recherchés auprès de l'Etat et d'autres collectivités. Les projets de pôles d'échange multimodaux (PEM) ne sont pas inclus dans le coût du projet et relèvent de la compétence des collectivités locales. Leur aménagement peut faire l'objet d'un soutien financier de la Région Occitanie à travers un dispositif régional PEM doté d'un soutien financier total de 25 M€ jusqu'en 2030 sur l'ensemble du périmètre régional.

## → « ORIGINE/TERMINUS » ET « PASSAGES A NIVEAU » : DES PISTES D'OPTIMISATIONS BUDGETAIRES ENVISAGÉES

Afin de limiter le montant total du projet, des contributeurs demandent que la Région Occitanie et SNCF Réseau se coordonnent avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour un prolongement de la ligne jusqu'au Teil, plutôt que la création d'un origine/terminus à Pont-Saint-Esprit.

*« Il serait plus économique de ne pas limiter la desserte à Pont-Saint-Esprit (ce qui nécessite des aménagements coûteux) et de reporter le terminus au Teil qui dispose de voies pour le rebroussement. »*

D'autre part, des participants se questionnent sur les raisons qui ont conduit à imputer au budget global le traitement des passages à niveau. Ils souhaitent que ceux-ci soient traités à part.

**Nos réponses :** Les travaux liés à la création d'un « origine/terminus » en gare de Pont-Saint-Esprit sont évalués à ce stade à environ 7 millions d'euros. Une réouverture de la ligne jusqu'en région Auvergne-Rhône Alpes au nord permettrait effectivement de s'affranchir de l'origine/terminus mais nécessiterait tout de même des aménagements ferroviaires pour permettre le retournement des trains dans une gare ; par exemple au Teil, dont le coût reste à déterminer.

L'enveloppe estimée pour le traitement des passages à niveau, dans le cadre des études préliminaires, est de 38 à 50 M€. Il s'agit d'une estimation à dire d'expert,

c'est-à-dire basée sur des retours d'expérience de projets similaires. Récemment, la réglementation en matière de traitement des passages à niveau a commencé à évoluer. Le plan d'action élaboré par la Ministre des Transports, Elisabeth Borne, sur la base du rapport parlementaire de la députée Laurence Gayte prévoit notamment de privilégier des mesures simples d'aménagement et de sécurisation des passages à niveau (plutôt que leur suppression, très coûteuse), Le coût du traitement des passages à niveau du projet devrait donc vraisemblablement être ré-évalué à la baisse. Le diagnostic de chaque passage à niveau prévu par la nouvelle Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) permettra une analyse fine de l'environnement de chaque passage à niveau et des risques associés. Ce diagnostic mené par le gestionnaire de voirie, en association avec SNCF Réseau, permettra d'affiner le programme de travaux et le coût associé.



## **Thème 5 : Les aménagements**

### **➔ PRIORITÉ À L'INFORMATION DANS LES POINTS DE DESSERTE**

L'aménagement des points de desserte a été assez peu abordé spontanément par les participants. Toutefois, l'information voyageurs est ressortie comme un critère essentiel au bon fonctionnement des points de desserte dans le questionnaire. Elle est qualifiée de « très importante » ou « assez importante » par 97% des répondants. Des écrans d'information en temps réel sur les horaires des trains et les correspondances (tous modes de transport) sont notamment plébiscités. D'autres demandent la présence de personnel en gare et dans les trains.

Les acteurs touristiques ont évoqué le besoin de valoriser l'information sur l'offre touristique dans les trains et dans les points de desserte.

*« Pourquoi pas également installer des écrans d'information dans le hall pour voir les prochains départs de trains et de bus liO. »*

**Nos réponses :** SNCF Réseau et la Région Occitanie prennent bonne note de ces attentes concernant l'information voyageurs. Les haltes ferroviaires seront aménagées par SNCF Gares&Connexions. L'aménagement de chaque point d'arrêt (les modalités d'information voyageurs, les abris de quai, l'accessibilité...) sera défini par Gares & Connexions avec la Région dans la suite du projet en prenant en compte les retours de la concertation.

L'application liO proposée par la Région Occitanie permet d'accéder en mobilité à toutes les informations pour voyager sur l'ensemble du réseau régional : horaires des trains régionaux, cars, info trafic, recherche d'itinéraires, plans...

### → DES HALTES ACCUEILLANTES POUR TOUS

Concernant l'aménagement des points de desserte à proprement parler, plusieurs participants s'interrogent sur le futur des bâtiments voyageurs. Leur réouverture est sollicitée par certains contributeurs qui soulignent qu'ils pourraient être rouverts pour servir de salle d'attente, de guichet avec du personnel ou encore d'autres usages n'ayant pas de rapport direct avec l'exploitation de la ligne. Il est également évoqué la possibilité de repositionner ces bâtiments au sein des communes comme de véritables lieux d'usages.

L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite est également une composante importante qui est régulièrement citée.

Un participant suggère que les abris soient équipés de panneaux solaires. Par ailleurs, un participant soulève que les passages souterrains sont plus sécuritaires et plus accessibles, pour les vélos notamment, que les passerelles.

Et enfin, certains participants questionnent l'implantation des haltes, notamment à Roquemaure et à Villeneuve-lez-Avignon.

*« Et autre interrogation concernant la gare de Villeneuve-lez-Avignon, [...] son emplacement est très mal situé et très difficilement accessible, ne serait-il pas judicieux de la déplacer à un endroit plus stratégique [...] ou alors aménager l'accès à la gare actuelle ? »*

**Nos réponses :** Au stade actuel des études, il n'est pas prévu de rouvrir les bâtiments des anciennes gares dans le cadre du projet. SNCF Gares&Connexions assurera l'aménagement des haltes : les quais seront dotés d'abris pour les voyageurs avec bancs et poubelles. Un système d'information voyageurs permettra de renseigner les personnes sur les horaires de passage des trains.

Une attention particulière sera portée à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Des rampes d'accès aux quais seront prévues, de même que des ascenseurs à destination des personnes à mobilité réduite pour emprunter les passerelles reliant les deux quais. Un marquage de bandes podotactiles balisera aussi les cheminements. Enfin, les quais seront réalisés à niveau des rames pour une accessibilité optimale au train.

### → LES AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES : UN SUJET TECHNIQUE PEU ÉVOQUÉ

En dehors des deux ateliers décryptages, les aménagements ferroviaires ont été peu abordés lors de la concertation. Toutefois, un contributeur demande si le projet nécessitera un renouvellement des voies et de la signalisation. Il souligne le problème de cisaillement rencontré par les TER occitans, en provenance de Montpellier via Tarascon, en gare d'Avignon-Centre.

*« Je soulève ici le problème du rebroussement des TER Occitanie en gare d'Avignon-Centre. Actuellement, les TER Occitanie en provenance de Montpellier via Tarascon doivent cisailer les voies principales pour se garer sur deux voies en impasse en fond de gare. »*

**Nos réponses :** La ligne, actuellement circulée par le fret, est en bon état. Elle est entretenue par SNCF Réseau dans le cadre de la maintenance de son réseau structurant. Toutefois, des travaux ferroviaires (déposes d'anciennes voies de service par exemple) et des adaptations en matière de signalisation devront être réalisés.

L'insertion des trains dans le nœud ferroviaire d'Avignon représente en effet une contrainte d'exploitation importante. Ce point sera examiné dans le cadre d'une étude d'exploitation ultérieure.

### → UNE SÉCURISATION DES PASSAGES A NIVEAU JUGÉE NECESSAIRE, MAIS UN LIEN AVEC LE PROJET MAL COMPRIS

Le territoire reste profondément marqué par les accidents qui se sont produits ces dernières années sur plusieurs passages à niveau dans le Gard. Bon nombre de participants partagent le constat selon lequel les passages à niveau doivent être davantage sécurisés. Mais selon eux, ces travaux ne doivent pas être inclus dans le coût du projet.

*« Il n'est pas normal que la sécurité des passages à niveau soit prise sur le projet de la réouverture : leur sécurité doit être envisagée de toute façon, réouverture ou pas ».*

Parmi les dispositifs de sécurité, les participants proposent d'installer des radars tourelles assortis d'amendes ou des barrières fermant les deux voies, afin d'éviter les passages en chicane.

Quelques participants s'inquiètent de voir les passages à niveau fermés plusieurs minutes au moment de l'arrêt des trains et craignent l'impact de la réouverture sur le trafic routier à proximité des points de desserte.

**Nos réponses :** A la fois enjeu national et préoccupation locale, la question des passages à niveau est un volet important du projet. En effet, même si la ligne est déjà circulée par le fret, il convient d'étudier finement les impacts que la réintroduction de trains de voyageurs sur la ligne pourrait avoir tant en termes de sécurité ferroviaire et routière, que de fonctionnement. En effet, les trains de voyageurs s'arrêtant en gare occasionnent des fermetures de passages à niveau situés à proximité immédiate beaucoup plus longues. Cette attente est susceptible d'engendrer des comportements à risque parmi les automobilistes..

Une étude de sécurité spécifique à chaque passage à niveau sera menée en concertation avec les gestionnaires de voirie. Ces études définiront les aménagements pertinents pour renforcer le niveau de sécurité des passages à niveau : par exemple, des doubles barrières permettant d'éviter les passages en chicane, le recours à la vidéosurveillance, ou des aménagements routiers (îlots centraux séparateurs).

## **Thème 6 : L'intermodalité**

### **→ DES AMÉNAGEMENTS NÉCESSAIRES POUR FAVORISER L'INTERMODALITÉ**

Conscients que l'intermodalité est l'une des conditions de réussite du projet, les contributeurs sont très attentifs « au dernier kilomètre ». En effet, ils soulignent que des aménagements devront être réalisés à proximité des futures haltes pour permettre leur accès de façon aisée, et le stationnement, au plus proche.

Les résultats du questionnaire montrent que les répondants envisagent de se rendre aux points de desserte de départ, principalement en voiture (887 réponses) ou à pied (611 réponses). Tandis que, depuis leur point d'arrivée jusqu'à leur destination, les répondants envisagent de se déplacer principalement à pied (959 réponses) ou en bus et autocar (521 réponses).

*« Penser aux parkings suffisamment grands et aux parcs à vélos. »*

*« Sécurisation des espaces de circulation autour des dessertes afin de favoriser les piétons et les vélos. »*

La priorité est donnée à une offre de stationnement (tous modes confondus) bien dimensionnée (en prenant en compte les flux des villages voisins non desservis), puis aux cheminements, avec notamment des demandes de sécurisation des circulations cyclistes et piétonnes à proximité des points de desserte.

La possibilité d'embarquer son vélo dans le train a été sollicitée à de nombreuses reprises et plusieurs participants suggèrent que des rames ou parties de rames soient aménagées spécialement pour les cyclistes.

Par ailleurs, plusieurs participants demandent que les abords des gares soient adaptés aux pratiques qui se développent, comme le covoiturage et les mobilités électriques (voitures, trottinettes, gyropodes...).

**Nos réponses :** La connexion des trains avec les autres modes de transport est en enjeu partagé par les acteurs du projet. Les craintes concernant le stationnement ont bien été entendues et les partenaires s'assureront que les parkings seront bien positionnés et dimensionnés. Un dialogue sera engagé avec les collectivités locales. Les acteurs locaux qui souhaiteraient développer un projet de Pôle d'Echange Multimodal (PEM) peuvent être accompagnés par la Région Occitanie et SNCF Gares&Connexions sur les plans technique et financier. Deux projets de PEM sont déjà engagés à Pont-Saint-Esprit et à Bagnols-sur-Cèze.

Concernant les vélos à bord, ils sont aujourd'hui acceptés gratuitement et sans réservation, dans la limite des places disponibles, avec une incitation à éviter les



horaires d'affluence. Un groupe de réflexion régional a été lancé pour développer le duo train-vélo, notamment aux heures de pointe.

### → UNE OFFRE DE MOBILITÉ A REPENSER AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE

Au travers de leurs contributions, plusieurs collectivités soulignent avoir déjà engagé des projets de pôles d'échange multimodaux (PEM) : Marguerittes, Aramon, Villeneuve-lez-Avignon, Avignon-centre, Bagnols-sur-Cèze et Pont-Saint-Esprit. Globalement, ces projets de PEM à mener par les collectivités locales ont suscité un certain enthousiasme chez bon nombre de contributeurs.

*« Les PEM autour des gares concernées par le tracé doivent être pensés en collaboration avec les populations locales. »*

Considérant l'éloignement de certains points de desserte avec les zones d'habitations et d'activité, certains contributeurs ont émis l'idée de navettes, mises en place par les communes ou les employeurs. Lors de la concertation, plusieurs entreprises ont fait part de leur volonté d'encourager leurs employés à utiliser la ligne.

D'autres évoquent la nécessité de repenser le réseau de cars liO en lien avec la réouverture de la ligne (trajet et horaires). Pour faciliter le passage de l'un à l'autre, plusieurs contributeurs proposent la création d'un titre de transport commun pour l'ensemble du réseau (car + train notamment).

Par ailleurs, un contributeur indique que le pôle d'échange multimodal de Marguerittes devrait être situé sur le côté est de la ville, permettant ainsi aux habitants des communes périphériques de le rejoindre sans passer par le centre-ville.

**Nos réponses :** La ligne s'insèrera dans un réseau global de transports, une offre de service et une tarification régionale. Le souhait majeur de la Région Occitanie et de SNCF Réseau est que la réouverture de la Rive droite du Rhône soit porteuse d'une dynamique locale en faveur des mobilités douces et des transports en commun. Les collectivités locales seront étroitement associées lors des différentes phases d'études à venir, afin d'articuler la réouverture de la ligne et les projets d'aménagements locaux existants ou qui pourraient émerger.

### → UNE MUTATION DES USAGES A INITIER RAPIDEMENT

Afin de garantir l'utilisation de la ligne lors de sa réouverture, les futurs usagers devront modifier leurs pratiques. Pour faciliter cette mutation des usages, des participants proposent de mener des actions en amont de la réouverture de la ligne. Ils proposent par exemple de rouvrir la ligne pour des opérations ponctuelles, afin de faire connaître le projet de réouverture.



« Des actions doivent être menées en amont pour faire évoluer les pratiques des usagers et développer l'intermodalité. »



**Nos réponses :** Afin de faire connaître la réouverture de la ligne et d'initier des changements de pratique, des opérations événementielles pourraient être envisagées, comme cela avait été fait pour le Tour de France en été 2019. Toutefois, ces opérations resteront très ponctuelles, car elles demeurent quelque peu complexes à mettre en œuvre en termes technique et d'accessibilité.

## **Thème 7 : Le développement du territoire**

### **→ UN PROJET AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE**

Les participants sont nombreux à accueillir le projet comme une solution efficace pour accompagner le développement économique du territoire. Les participants à la rencontre dédiée au développement économique y voient la possibilité de désenclaver le Gard Rhodanien et ses entreprises (Port l'Ardoise, site nucléaire de Marcoule...), de gagner en confort et en sécurité au quotidien pour les salariés, de faciliter les recrutements et ainsi répondre au besoin de main d'œuvre et de répondre aux enjeux sociétaux et environnementaux des entreprises. Pour cela, le projet devra proposer un service très qualitatif pour les salariés (horaires adaptés, prises électriques, wifi...) et les entreprises et les collectivités devront se mobiliser pour accompagner le changement et inciter à l'usage des transports en commun (prise en charge par les entreprises d'une partie de l'abonnement, campagnes de communication, services de navettes...).

Par ailleurs, ils soulignent une réduction des coûts et des risques d'accidents liés aux déplacements, tant pour les salariés que pour les entreprises.

Certains contributeurs soulignent que la réouverture participera également à la redynamisation des centres-villes (vs. fréquentation des centres commerciaux plus accessibles en voiture). D'autres contributeurs craignent à l'inverse que la ligne ait un impact négatif sur la fréquentation des centres-villes des petites et moyennes communes, en facilitant l'accès à Nîmes et Avignon.

*« Ce serait parfait pour le développement de l'économie de la ville et pour ses citoyens qui peuvent aller travailler. Cela permettrait la venue de nouveaux habitants et des entreprises sans oublier les touristes. En bref, on a tous à y gagner. »*

### → UN POTENTIEL TOURISTIQUE À RÉVÉLER AU TRAVERS DE LA RÉOUVERTURE

Pour les acteurs concernés, la réouverture de la ligne Rive Droite du Rhône est un vecteur de développement touristique indéniable. En augmentant la fréquentation des sites touristiques, en permettant à de nouveaux publics de s'y rendre et en créant une véritable alternative à la voiture, le projet participera à la dynamisation de ce secteur. Toutefois, ils soulignent la nécessaire implication de l'ensemble des acteurs du territoire pour en faire une réussite, comme par exemple en développant de nouvelles offres, notamment autour du tourisme vert et du *slow* tourisme. Pour garantir ce développement, les conditions d'accès aux sites touristiques et culturels devront être bien pensées.

La valorisation de l'offre est également un sujet essentiel pour ces acteurs, qui proposent d'informer les voyageurs via de la signalétique ou des vidéos (écrans dans les trains par exemple). Ils demandent à SNCF Réseau et à la Région de penser aux touristes dans l'élaboration des horaires.

*« Il faudra en profiter pour développer le tourisme vert en mettant à disposition du public de bonnes conditions d'accès aux cycles et pourquoi pas, imaginer des partenariats avec les sites touristiques »*

### → UNE LIGNE UTILE AUX ÉTUDIANTS ET LYCEENS

La présence des équipes du projet au lycée Albert Einstein de Bagnols-sur-Cèze a permis de valider l'opportunité du point de vue des étudiants et lycéens qui ont largement confirmé leur attente de voir à nouveau la ligne desservie, même s'ils ne l'ont pas connue en service avant l'arrêt de la desserte de voyageurs en 1973.

Ils y voient la possibilité de faciliter leurs déplacements pour les études, mais aussi pour leurs loisirs. Si pour les étudiants, la ligne permettra de faciliter les recherches de stages et de formations au-delà de leur territoire, pour les acteurs de l'éducation, la réouverture rendra les formations présentes sur le territoire plus attractives.

Un participant souligne le caractère social de la réouverture de la ligne Rive Droite du Rhône, en expliquant qu'elle permettra de limiter l'enclavement des jeunes du Gard Rhodanien et la fracture sociale liée au coût des études (voiture individuelle, hébergement sur le lieu d'étude...).

« Mon fils va faire des études l'année prochaine et on pensait déménager faute de transport en commun performant. »



**Nos réponses :** SNCF Réseau et la Région Occitanie partagent les enjeux identifiés par les acteurs du territoire. Interconnecté avec les autres modes de déplacement, le train permettra de desservir un vaste territoire, renforçant ainsi son attractivité et son dynamisme économique et touristique, et ouvrant de nouvelles opportunités aux habitants.

## **Thème 8 : L'intégration du projet dans son environnement**

### **→ QUELQUES INQUIÉTUDES SUR LE BRUIT, LES VIBRATIONS ET LA SÉCURITÉ AUX ABORDS DE LA LIGNE**

La réouverture de la ligne au trafic de voyageurs fait l'objet de quelques craintes de la part de certains riverains de la ligne. En effet, ils s'interrogent sur l'augmentation des bruits et des vibrations induites par le passage de 17 trains supplémentaires par jour. Ils s'inquiètent également de la baisse de valeur immobilière qui pourrait en découler, surtout pour les riverains des communes seulement traversées par la ligne, mais ne bénéficiant pas de halte ferroviaire.

Afin de limiter ces effets, des participants posent la question des mesures d'accompagnement envisagées. Un autre indique que les TER sont nettement moins bruyants que les trains de fret circulant actuellement sur la ligne.

Deux participants trouvent que les voies ne sont pas assez sécurisées et que l'accès au rail est trop facile. Ils demandent que des solutions soient envisagées face au risque d'accident.

*« J'aimerais souligner l'importance des nuisances sonores et de la perte de valeur immobilière pour ceux et celles qui, comme moi, habitent [...] non loin de la voie ferrée »*

**Nos réponses :** Des études acoustiques spécifiques seront menées. Si les seuils en vigueur sont dépassés, des solutions seront recherchées au cas par cas pour limiter les nuisances sonores. Dans le cadre d'un partenariat national entre SNCF et l'ADEME, un plan de résorption des points noirs du bruit a été mis en œuvre entre 2010 et 2020. En tant que corridor fret européen, la Rive Droite du Rhône a été reconnue comme prioritaire. Les habitations les plus exposées sur les communes de Pont-Saint-Esprit, de Bagnols-sur-Cèze et de Villeneuve-lez-Avignon ont été identifiées. Plus de 500 logements auront été traités.

Néanmoins, il faut noter que les trains régionaux qui sont des matériels roulants de dernière génération sont moins bruyants que les trains de fret (dont le trafic est compris actuellement entre 20 et 25 trains par jour).

## **Thème 9 : Gouvernance et concertation**

### **→ L'IMPLICATION DES COLLECTIVITÉS LOCALES DANS LE PROJET**

Certains participants ont exprimé une attente d'implication des usagers et des communes dans la conception des pôles d'échanges multimodaux, afin de garantir leur adéquation avec les besoins réels du territoire.

*« Quand viendra le temps de la coordination avec les collectivités locales pour réaliser les pôles d'échanges multimodaux ? »*

La coordination avec les collectivités est également attendue quant à la création de synergies autour de l'offre de transports sur le territoire. La création d'un billet unique de transport SNCF TER + Réseaux de transports nîmois ou avignonnais a été évoqué à plusieurs reprises.

Les représentants des collectivités ont quant à eux souligné durant la concertation l'interdépendance de bon nombre de leurs projets avec celui de la réouverture. En effet, les collectivités sont en attente de décisions fermes et définitives pour justifier de certains aménagements sur le territoire, tandis que sans ces aménagements la ligne ne pourra être pleinement efficiente.

**Nos réponses :** La Région Occitanie, SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions travaillent en collaboration avec les 10 communes et les 4 intercommunalités directement concernées par le projet. Une commission ferroviaire et une commission territoriale, composées des collectivités et des acteurs locaux de la mobilité, ont été mises en place dans le cadre de ce pilotage du projet. Ces instances permettent d'assurer la concertation continue avec le territoire tout au long du projet.

### → UNE COLLABORATION INTERRÉGIONALE À METTRE EN PLACE

Le tracé historique de la ligne reliant Nîmes à Givors (69) et la Région Auvergne-Rhône-Alpes ayant affirmé son souhait de rouvrir la ligne entre Romans-sur-Isère (26) et Le Teil (07), quelques participants évoquent la nécessité de penser le projet en coordination avec celui de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Pour eux, la coordination entre les territoires participera à l'amélioration de l'attractivité de la ligne.

*« Il est dommage et surprenant que les 2 régions [...] Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes [...] n'accordent pas leurs violons. »*

**Nos réponses :** Début 2020, la Région Auvergne Rhône-Alpes a signé une convention avec la direction régionale de SNCF Réseau pour étudier la réouverture de la ligne entre Romans-sur-Isère dans la Drôme et le Teil en Ardèche, via Valence-Ville et Valence-TGV. Les gares du Pouzin, Cruas et Le Teil devraient être rouvertes. Des discussions sont en cours entre les deux Régions, afin de se coordonner et proposer les projets les plus cohérents possibles entre les deux régions.

### → UNE INFORMATION A PARTAGER PLUS LARGEMENT

Le dispositif de concertation a été salué par des participants qui jugent qu'il a permis des échanges et une information de qualité.

D'autres soulignent que le projet mérite davantage de promotion et d'information et que l'annonce de la concertation aurait dû se faire via une information boîtée à tous les habitants concernés.

Quelques participants s'interrogent sur la concertation à mener avec les riverains les plus proches du projet, quant aux nuisances supposées.

*« Ne pourrait-on pas communiquer par boîte postale pour annoncer ces nouvelles aux habitants de la région Occitanie ? »*

Par ailleurs, plusieurs participants ont demandé plus d'information sur les projets de PEM et ont partagé leur volonté d'être impliqués et concertés dans le cadre de ces projets.

Des informations sur l'appel à projets « 1001 gares » ont également été demandées.

**Nos réponses :** SNCF Réseau et la Région Occitanie ont bien pris en compte ces demandes d'information. Il est d'ores et déjà prévu de continuer à informer et associer les habitants tout au long de la conception du projet jusqu'à son aboutissement.

## **Thème 10 : Autres sujets**

### **→ LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE**

Au-delà du projet à proprement parler, des contributeurs partagent leurs conditions actuelles de déplacement sur le territoire ou leur volonté de voir d'autres lignes ferroviaires rouvrir.

À ce sujet, un participant interpelle SNCF et la Région sur la transformation des voies non-utilisées en voies vertes, et précise qu'elles pourront éventuellement faire l'objet d'une réouverture à l'avenir.

Plusieurs contributeurs ont également demandé si SNCF dispose de retours d'expérience d'autres projets comparables.

*« De nombreuses lignes ferroviaires mises en sommeil mériteraient d'être rouvertes à la circulation, plutôt que de tout convertir en voies vertes par les Conseils Départementaux. »*



# Les enseignements de la concertation pour les porteurs du projet

Cette phase de concertation a suscité une forte mobilisation du public, notamment lors des réunions publiques, des opérations d'information de proximité dans les communes concernées et sur le site internet du projet.

La richesse des contributions apportées et des échanges avec les participants permet à SNCF Réseau et à la Région Occitanie de tirer plusieurs enseignements de cette concertation.

## Un soutien fort au projet

L'opportunité de la réouverture de la Rive Droite du Rhône entre Nîmes et Pont-Saint-Esprit est très largement partagée par les participants. Les objectifs poursuivis par SNCF Réseau et la Région Occitanie sont confirmés par le public, pour qui le projet doit notamment :

- **Contribuer au désenclavement des territoires, pour les travailleurs et les étudiants** : la réouverture aux voyageurs de cet axe ferroviaire doit permettre à tous de rejoindre facilement les pôles d'activités et d'études du territoire, en connectant notamment l'est du Gard aux pôles d'Avignon et de Nîmes, voire de Montpellier.
- **Accompagner le développement économique et touristique** : le territoire traversé par la Rive Droite du Rhône, deuxième pôle industriel régional, dispose d'atouts économiques, touristiques et culturels importants que le retour des trains de voyageurs pourrait permettre de valoriser encore davantage.
- **Préserver l'environnement** : en proposant une offre de mobilité par le train plutôt qu'en voiture, les usagers auront la possibilité de se déplacer avec un mode de transport moderne plus respectueux de l'environnement.

## L'attente d'une réouverture rapide de la ligne aux voyageurs

En corollaire de ce soutien massif exprimé au projet, l'urgence à réaliser la réouverture de la Rive Droite du Rhône est également partagée par tous : les enjeux socioéconomiques sont tels que la réouverture de la ligne – dont la desserte de voyageurs est suspendue depuis 1973 – est considérée comme une contribution décisive au développement du territoire. Les participants demandent ainsi à SNCF Réseau de :

- Réduire autant que possible les délais de réalisation du projet afin de mettre des trains en circulation au plus vite.
- Rouvrir la Rive Droite du Rhône en plusieurs étapes, afin de proposer rapidement une desserte appelée ensuite à monter en puissance au fur et à mesure de l'avancement des travaux.



### **L'exigence d'une réouverture adaptée aux futures mobilités**

Le retour des trains de voyageurs sur la Rive Droite du Rhône apparaît ainsi indispensable pour aboutir à une offre de mobilités complète et adaptée aux usages de chacun. La concertation a permis de souligner la nécessaire complémentarité des différents modes de transport au sein desquels le train est appelé à jouer un rôle structurant. Dans cette perspective, deux vecteurs principaux ont été identifiés pour réussir la réouverture de la ligne :

- Intégrer et articuler les différents modes de transports dans la conception du projet (train, car, vélo, piéton, voiture...), afin de permettre à chacun de se déplacer facilement.
- Proposer une offre ferroviaire ambitieuse en vue d'inciter les usagers à prendre le train, sur un territoire depuis longtemps habitué à l'usage de la voiture individuelle.

### **Et maintenant ?**

Forts de ces enseignements, SNCF Réseau et la Région Occitanie ont décidé de poursuivre les études sur le projet de réouverture de la Rive Droite du Rhône à l'issue de la concertation. Le dialogue avec les partenaires va donc continuer, notamment sur le volet des pôles d'échanges multimodaux d'une part, et sur le traitement des passages à niveau, d'autre part.

Conscients de la forte attente exprimée lors de la concertation, SNCF Réseau et la Région Occitanie étudient désormais une mise en service phasée de la Rive Droite du Rhône. L'objectif des études en cours est de rouvrir dans un premier temps en particulier les points d'arrêt de Pont-Saint-Esprit et de Bagnols-sur-Cèze (rénovation des quais existants uniquement), avec l'ambition de proposer au cours de cette première étape des dessertes de/vers Nîmes-centre via Avignon-centre à l'horizon 2022. Ce choix se justifie au regard d'une part des enjeux de mobilité identifiés dans les études et pendant la concertation, et d'autre part des opportunités techniques permettant un réaménagement accéléré des infrastructures existantes.

Dans le même temps, les études se poursuivent en vue d'aménager les autres points d'arrêt de la ligne, pour un aboutissement du projet selon les étapes de réalisation présentées durant la concertation.



Plus d'information sur le projet  
et la concertation sur :  
[www.concertation-rivedroitedurhone.fr](http://www.concertation-rivedroitedurhone.fr)





**Autorité environnementale**

**Décision de l'Autorité environnementale, après  
examen au cas par cas, sur le projet de réouverture  
de la desserte voyageurs  
de la ligne rive droite du Rhône (30)**

n° : F-076-23-C-0011

## Décision du 27 février 2023 après examen au cas par cas en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2, R. 122-3-1 et R. 122-3 ;

Vu le décret n° 2022-1025 du 20 juillet 2022 substituant la dénomination « Inspection générale de l'environnement et du développement durable » à la dénomination « Conseil général de l'environnement et du développement durable », et notamment son article 6 ;

Vu le décret n° 2022-1165 du 20 août 2022 portant création et organisation de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable adopté le 20 octobre 2022 ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 janvier 2017 fixant le modèle de formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la demande d'examen au cas par cas (y compris ses annexes) enregistrée sous le numéro n° F-076-23-C-0011, présentée par SNCF Gares et connexions, relative au projet de réouverture de la desserte voyageurs de la ligne rive droite du Rhône (30), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 19 janvier 2023.

### Considérant la nature du projet,

- le projet concerne la réouverture au trafic passagers de la ligne ferroviaire historique, dite « ligne Rhône rive droite », entre les gares de Pont-Saint-Espirit et Nîmes-centre, sur environ 82 km ;



- les objectifs du projet sont de renforcer la desserte en transports en commun pour réduire l'usage quotidien de la voiture particulière, de proposer à tous les usagers une offre de mobilité performante et écologique, d'améliorer l'accessibilité du Gard Rhodanien et plus largement, la desserte de l'est du département, de relier les centres urbains aux principaux lieux de vie et pôles d'activités et d'accompagner le développement économique et touristique du territoire ;
- la ligne est identifiée comme prioritaire à la suite des « états généraux du rail et de l'intermodalité » de la région Occitanie. Sa réouverture répond à un besoin croissant de mobilité d'un territoire en plein essor démographique et économique.

- Les travaux consistent en l'aménagement de huit anciennes gares de la ligne, la création de pôles d'échanges multimodaux et la sécurisation de huit passages à niveau ; ils comprennent :
  - o la démolition d'anciens locaux techniques non utilisés ;
  - o la construction de nouveaux quais et la remise à niveau de quais existants ;
  - o la création de liaisons « quai à quai » avec l'installation de passerelles piétonnes et d'ascenseurs ainsi que la mise aux normes de passages souterrains existants ;
  - o la création de rampes d'accès pour les personnes à mobilité réduite ;
  - o la dépose de voies ferroviaires, le déplacement des supports de caténaires ;
  - o la création d'un espace permettant le retournement des trains (dit « origine-terminus ») ;
  - o la création d'un poste d'aiguillage informatisé et d'un poste de commande à distance ;
  - o l'aménagement de parkings en parvis pour les bus, les voitures et les cycles ;
  - o l'aménagement des voiries alentour pour y implanter des pistes cyclables et des dessertes piétonnes ;
  - o et enfin l'aménagement et la sécurisation des passages à niveau n°20, 21, 29, 49, 52, 62, 63 et la suppression du passage n° 48. Le dossier ne mentionne que les quatre derniers passages à niveau de la première liste dans le document Cerfa de définition du projet. L'Ae a relevé que les trois premiers avaient fait l'objet de travaux en « phase anticipée » (voir ci-après). Le dossier précise par ailleurs que la suppression du passage à niveau n° 48 a fait « l'objet d'une évaluation environnementale en 2020, portée par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie » ;
- le projet « sera réalisé en deux phases, une phase anticipée, mise en service depuis le 29 août 2022 [et] une phase cible ». La phase anticipée a consisté en :
  - o des travaux de réhabilitation de quais pour mise aux normes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, sans création de passerelles ;
  - o le « maintien de niveau de sécurité des passages à niveau » n° 20 et 21 de Pont-Saint-Esprit et n° 29 de Bagnols-sur-Cèze, tels que des marquages au sol pour les cheminements piétons, la mise en place de balises, l'enlèvement de panneaux publicitaires ;
- la phase anticipée n'a fait l'objet ni d'une demande d'examen au cas par cas préalable, ni d'une évaluation environnementale. L'état de référence est antérieur à cette « phase anticipée ». Le dossier indique la circulation de dix trains de passagers par jour depuis la mise en œuvre de la phase anticipée. Ils desservent les gares de Pont-Saint-Esprit et de Bagnols-sur-Cèze. La phase a également inclus la circulation de 3 à 4 trains événementiels par an et la réouverture de la gare de Remoulins. Le dossier précise que des travaux de réhabilitation des gares de Remoulins, Bagnols-sur-Cèze et Pont-Saint-Esprit se sont avérés nécessaires et ont été effectués ;
- le projet permettra, à terme (« phase cible »), la circulation de neuf allers-retours additionnels entre Nîmes-centre et Pont-Saint-Esprit et 2,5 allers-retours entre Nîmes-centre et Avignon-centre (comportant les trains de la phase anticipée), la ligne étant actuellement utilisée par des trains de fret. Les gares de Laudun-l'Ardoise, Roquemaure, Villeneuve-lès-Avignon, Aramon et Marguerittes seront réaménagées ; celles de Remoulins, de Bagnols-sur-Cèze et Pont-Saint-Esprit feront l'objet d'aménagements complémentaires (liaisons quai à quai) ;

#### **Considérant la localisation du projet,**

- sur la ligne ferroviaire rive droite du Rhône entre Pont-Saint-Esprit et Nîmes-centre dans le Gard ;
- près des gares de Pont-Saint-Esprit, Bagnols-sur-Cèze, Laudun-l'Ardoise, Roquemaure, Villeneuve-lès-Avignon, Aramon, Remoulins et Marguerittes ;
- au sein de plusieurs zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique de type I et II, de zones humides et de sites Natura 2000 traversés par la ligne ferroviaire ;
- au sein de deux périmètres de protection éloignée de captages d'alimentation en eau potable, en ce qui concerne les gares d'Aramon et de Marguerittes ;
- pour les gares de Bagnols-sur-Cèze, Aramon, Remoulins et Roquemaure, au sein des périmètres de plans de prévention du risque d'inondation de la Cèze, de Rhône Cèze Tave, du Rhône amont, du Rhône, du Gardon aval et de Nîmes ;

- pour les gares de Pont-Saint-Esprit, Bagnols-sur-Cèze, Roquemaure, Villeneuve-lès-Avignon et Aramon, au sein de périmètres de protection de monuments historiques ;
- pour la gare d'Aramon, à l'intérieur du périmètre du plan de prévention du risque industriel du site Sanofi classé Seveso seuil haut et dont les prescriptions limitent notamment la fréquence de transport des voyageurs à 15 allers-retours journaliers maximum;

**Considérant les incidences prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces incidences :**

- en ce qui concerne le risque d'inondation, le dossier prévoit d'« *évaluer l'impact des aménagements sur le risque inondation notamment au niveau des gares de Bagnols-sur-Cèze, Aramon, Remoulins et de Roquemaure et [de mettre en place] des mesures appropriées (transparence hydraulique, compensation des remblais, réduction de la vulnérabilité des installations et protection des usagers)* », sans définir ces mesures. En particulier, le projet ne prévoit pas de compensation de la zone d'expansion des crues, ni en volume cote par cote ni en surface. Le dossier prévoit en outre de limiter l'imperméabilisation des surfaces aménagées « *au strict nécessaire* » sans définir quantitativement cette notion ni les objectifs à atteindre, ni les modalités de compensation prévues le cas échéant ;
- en ce qui concerne la pollution des sols en place, le dossier n'a pas qualifié la présence éventuelle de pollutions dues à d'éventuelles activités industrialo-ferroviaires sur les terrains à aménager. Il prône, sans en évaluer la possibilité, l'emploi de techniques alternatives d'assainissement favorisant l'infiltration, sans apprécier au préalable le degré de pollution des sols ;
- en ce qui concerne la biodiversité, le projet prévoit de compenser l'impact subi par le Petit-duc Scops nicheur et les chauves-souris (espèces protégées) mais les mesures correspondantes ne sont pas définies et il n'est pas précisé si les travaux de phase anticipée ont occasionné des atteintes le cas échéant compensées ;
- en ce qui concerne les incidences sur le bruit, l'étude portée au dossier montre que les « *zones d'ambiance préexistantes* », présentées pour chaque gare, n'ont pas été déterminées par secteurs homogènes d'occupation du sol. Elle n'évalue pas les augmentations du bruit sur l'ensemble de la ligne ferroviaire (entre les gares) du fait de l'augmentation du trafic de trains rendue possible par le projet. Or, en cas de dépassement des seuils réglementaires pour les zones d'ambiance définies par secteur homogène d'occupation du sol, des mesures de protection devront être mises en place. L'Ae invite à apprécier la gêne sonore subie par les riverains en rapportant les nuisances sonores le long de l'infrastructure aux recommandations publiées en 2018 de l'Organisation mondiale pour la santé qui recommandent de ne pas dépasser le jour un niveau de 54 dB ( $L_{den}$ ) et la nuit 44 dB ( $L_{night}$ ) ;
- des aires de stationnement pour les cycles et les véhicules à moteur seront réalisées mais les principes de leur dimensionnement et de leur accessibilité ne sont pas exposés alors qu'ils influent sur le choix des modes de déplacement ;
- en ce qui concerne les pôles d'échanges multimodaux (PEM), le dossier indique que « *seuls les PEM relevant de la maîtrise d'ouvrage unique de SNCF Gares et connexions seront inclus dans l'analyse, c'est-à-dire le PEM de la gare de Roquemaure et le PEM de Villeneuve-lès-Avignon* ». Ce choix n'est pas conforme à l'article L. 122-1-III du code de l'environnement qui précise que : « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité* » ;

**Concluant que :**

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, le projet de réouverture de la desserte voyageurs de la ligne rive droite du Rhône (30) est susceptible d'incidences significatives sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe à l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement (Annexe III de la directive susvisée n°2014/52/UE du 16 avril 2014) ;

## **Décide :**

### **Article 1<sup>er</sup>**

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, le projet de réouverture de la desserte voyageurs de la ligne rive droite du Rhône (30) n° F-076-23-C-0011, est soumis à évaluation environnementale.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de cette évaluation environnementale sont ceux explicités dans les motivations de la présente décision et concernent notamment des incidences en termes de bruit, l'analyse des incidences sur les zones d'expansion des crues et celles sur le Petit-duc Scops nicheur et les chauves-souris.

Ces objectifs s'expriment sans préjudice de l'obligation pour la personne publique responsable de respecter le contenu de l'évaluation environnementale telle que prévue par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

### **Article 2**

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

### **Article 3**

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable.

Fait à la Défense, le 27 février 2023

Le président par intérim de la formation d'Autorité  
environnementale de l'Inspection générale de  
l'environnement et du développement durable



Alby SCHMITT



## Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale  
Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires  
Inspection générale de l'environnement et du développement durable  
Autorité environnementale  
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise  
2-4 Boulevard de l'Hautil  
BP 30 322  
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX

La décision dispensant d'évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours contentieux direct, qu'il soit administratif, préalable au contentieux et suspensif du délai de recours contentieux, ou contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision ou l'acte autorisant, approuvant ou adoptant le projet.



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Paris, le 17 juillet 2023

*Autorité environnementale*

Nos réf. : AE/23/448  
Affaire suivie par : Gilles Croquette  
Tél. : 01 40 81 60 40  
Courriel : gilles.croquette@developpement-durable.gouv.fr

**Objet :** Demande d'examen au cas par cas n° F-084-23-C-0122 concernant l'évolution du régime d'exploitation de la gare du Teil (07)

Monsieur,

Vous avez adressé à l'Ae, pour examen au cas par cas, un dossier relatif à l'évolution du régime d'exploitation de la gare du Teil, en Ardèche. L'ensemble des pièces constitutives du dossier ont été reçues à l'Ae le 29 juin 2023.

L'opération consistant à faire évoluer le régime d'exploitation de la gare comprend notamment la mise en place d'un quai modulaire temporaire de 166 m de long sur une voie SNCF Réseau, sur le côté Ouest de la gare, et la création d'une rampe d'accès piétonne d'une surface de 850 m<sup>2</sup> permettant l'accès vers le Quai 3 (voie 1) depuis la rue du 11 novembre.

L'opération se trouve au sein de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type II « ensemble fonctionnel formé par le moyen Rhône et ses annexes fluviales », à 350 m environ de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I « Delta du Roubion et vieux Rhône à Rochemaure », à 5 km du site Natura 2000 « Milieux alluviaux du Rhône aval » (zone spéciale de conservation). La commune du Teil est couverte par un plan de prévention des risques de mouvements de terrain approuvé par arrêté préfectoral le 28 février 2013 ainsi qu'un plan de prévention des risques d'inondation approuvé par arrêté préfectoral le 14 août 2018.

**Monsieur François ANDRE**  
Directeur Projet en émergence  
SNCF Gares et connexions  
129 rue Servient  
69 003 LYON



Autorité environnementale

Vous indiquez dans votre demande que l'opération s'inscrit dans le cadre du projet de réouverture aux circulations voyageurs sur la rive droite du Rhône. L'opération est effectivement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, une composante de ce projet de réouverture qui concerne les régions Auvergne-Rhône-Alpes<sup>1</sup> et Occitanie<sup>2</sup>. L'opération concernant la ligne-Pont-Saint Esprit – Nîmes, en Occitanie, a été soumise à évaluation environnementale par décision du 27 février 2023 suite à la demande d'examen au cas par cas présentée par SNCF Gares et connexions.

Les incidences de l'opération prévue au Teil doivent être analysées dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet d'ensemble de réouverture de la ligne ferroviaire au trafic voyageurs en rive droite du Rhône.

Il conviendra de porter une attention particulière aux incidences de l'opération sur les milieux naturels, à la prise en compte des risques naturels et aux incidences liées aux circulations ferroviaires et aux trafic routier induit. Ces objectifs sont exprimés sans préjudice de l'obligation pour le maître d'ouvrage de respecter le contenu de l'étude d'impact tel que prévu par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le président de la formation  
d'Autorité environnementale

Par intérim,



Alby Schmitt

---

<sup>1</sup> Cf. parmi les chantiers de SNCF Réseau : <https://www.sncf-reseau.com/fr/carte/auvergne-rhone-alpes/carte-chantiers-principaux-en-2023-en-auvergne-rhone-alpes> , le chantier 46, entre Andance et Viviers, et aussi les réponses du maître d'ouvrage SNCF Réseau à la concertation sur le tronçon Pont-Saint-Esprit Nîmes : (p27) « la ligne de la rive droite du Rhône fait également l'objet d'un projet de réouverture aux voyageurs plus au nord, côté région Auvergne-Rhône-Alpes, entre le Teil en Ardèche et Romans-sur-Isère dans la Drôme »

<sup>2</sup> Cf. le chantier de SNCF Réseau : <https://www.sncf-reseau.com/fr/reseau/occitanie/reouverture-rive-droite-rhone-desserte-voyageurs/presentation>