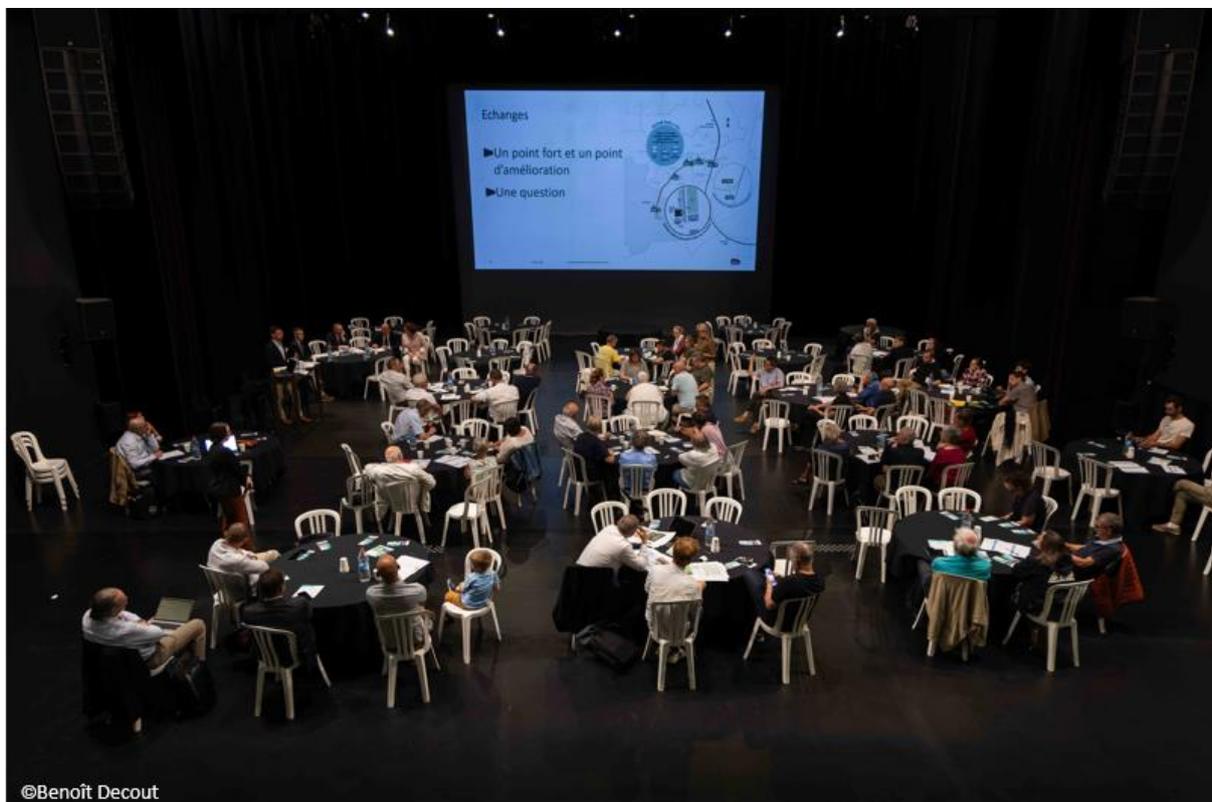


## Compte-rendu de la réunion publique de Val-de-Reuil

du 16 juin 2025

### SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET DÉROULEMENT DE LA RÉUNION PUBLIQUE ..... 2
2. INTRODUCTION ET PRÉSENTATIONS ..... 3
3. RESTITUTION DES ÉCHANGES EN ATELIER ..... 4
4. ÉCHANGES AVEC SNCF RÉSEAU ET LES PARTENAIRES DU PROJET ... 7
5. CONCLUSION ..... 14



# 1. CONTEXTE ET DÉROULEMENT DE LA RÉUNION PUBLIQUE

La réunion publique de Val-de-Reuil était la deuxième réunion publique **de la concertation** organisée par SNCF Réseau du 02 juin au 11 juillet 2025 dans le cadre du projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers (NDFL). Elle s'est tenue le **lundi 16 juin au théâtre de l' Arsenal de Val-de-Reuil**, de 18h à 21h.

La réunion publique poursuivait les objectifs suivants :

- Présenter le projet au grand public
- Présenter la concertation : présenter les différentes modalités et mobiliser, instaurer une dynamique participative
- Recueillir l'avis des participants pour enrichir le projet et alimenter la réflexion de la maîtrise d'ouvrage
- Répondre aux questions des participants
- Inviter les participants à participer aux futures rencontres

La réunion publique était ouverte à l'ensemble des habitants, usagers et acteurs du territoire.

**Environ 50 personnes étaient présentes**, assises à des tables face au diaporama et aux intervenants. Les participants se sont montrés fortement concernés par le projet. Leurs interventions ont souligné la divergence des points de vue sur le projet.

Elle s'est déroulée en **6 temps** :

1. Un temps d'accueil et d'introduction
2. Une présentation du projet
3. Un temps d'échanges entre les participants, répartis par tables de 7 personnes
4. Une présentation des solutions alternatives proposées par l'association RPLF
5. Une restitution des travaux en sous-groupes et un temps d'échange avec les intervenants
6. Un temps de conclusion

Un pot convivial a clôturé la réunion publique.

La réunion était animée par le cabinet Res publica, mandaté SNCF Réseau pour concevoir et mettre en œuvre la démarche de concertation préalable.

Sont intervenus :

- Vincent PALIX, Directeur territorial de SNCF Réseau Normandie
- Julien CREA, responsable du projet pour SNCF Réseau Normandie
- Bernard LEROY, Président de l'Agglomération Seine-Eure
- Marc-Antoine JAMET, Maire de Val-de-Reuil, conseiller régional
- Laurent MARY, Directeur Général adjoint de la Région Normandie aux transports

## 2. INTRODUCTION ET PRÉSENTATIONS

Différentes interventions préalables ont permis d'introduire et de présenter le projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers aux participants.

**Vincent PALIX, Directeur Territorial de SNCF Réseau Normandie**, a remercié les participants de leur présence. La démarche de concertation permet un temps de partage, au-delà des échanges nourris avec les parties prenantes du territoire ces deux dernières années. La concertation a pour objectif de présenter le projet, de le réinventer et de recueillir les propositions et les interrogations de l'ensemble des parties prenantes afin de le parfaire et d'en proposer des adaptations aux financeurs, qui sont les décideurs.

**Sophie GUILLAIN, Directrice Générale de Res publica et animatrice de la réunion**, a présenté le déroulé et les objectifs de la démarche de concertation.

**Julien CREA, Responsable du projet pour SNCF Réseau Normandie**, a présenté le projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers (historique et opportunité du projet, composantes et impacts, calendrier). La présentation figure en annexe du compte-rendu.

**Fabrice GIFFARD, Président de l'association RPLF (Riverains pour la Ligne Ferroviaire)** et Eric TRAVERT, Trésorier du RPLF, ont exposé les raisons pour lesquelles le RPLF s'oppose au projet NDFL, association constituée de bénévoles ayant travaillé pendant un mois à l'élaboration d'un projet alternatif. Leur présentation figure en annexe du compte-rendu.



### 3. RESTITUTION DES ÉCHANGES EN ATELIER

Les participants, répartis en sous-groupes ont débattu et répondu collectivement aux questions suivantes, à partir d'un support de contribution ?

- Quels sont les principaux points forts du projet ?
- Quels en sont les principaux points d'alerte / axes d'amélioration ?
- Quelles questions souhaitez-vous poser à SNCF Réseau ou aux partenaires du projet ?

Les points forts et les axes d'amélioration du projet identifiés par les participants sont retranscrits ci-après et classés thématique par thématique.

#### Les points forts du projet identifiés par les participants

##### L'amélioration de la desserte sur le territoire

- De nombreux groupes affirment que ce projet facilitera les déplacements et sera bénéfique aux Lovériens.
- Plusieurs groupes soulignent la pertinence du projet qui permettrait aux usagers d'avoir **davantage de trains aux heures de pointe**.
- Des participants considèrent que le projet améliorerait la desserte des adolescents pour se rendre dans les collèges et les lycées de Louviers si une halte était créée à Saint-Étienne-du-Vauvray.

##### Un mode de transport pertinent

- Des participants soulignent **le confort et la fréquence** du train, qui rendent ce mode de transport pertinent.
- Quelques participants indiquent que le train et le car sont deux modes de transport différents et incomparables, le train pouvant **acheminer un grand nombre de passagers**. Ils soulignent également que les lignes de car Nomad ne desservent pas la gare de Rouen, empêchant les correspondances ferroviaires.

##### Des bénéfices pour le territoire

- Certains participants considèrent le projet comme une opportunité de créer de **nouveaux emplois**.
- Quelques groupes soulignent **l'allègement de la circulation routière** qu'induirait le projet, notamment à Pont-de-l'Arche.

## Un mode de transport écologique

- Plusieurs groupes estiment que ce projet est **structurant et écologique (mode de transport électrique)**, le train étant un mode de transport davantage décarboné que le bus.
- De nombreux groupes affirment que le train est un **mode de transport compatible avec le vélo**, à condition qu'il y ait suffisamment de places pour les vélos à bord des trains.

*« Au moins 20 places [pour les vélos] par rame »*

## Les axes d'amélioration du projet identifiés par les participants

### Les enjeux liés à la tarification et au coût du projet

- **Le coût du projet est jugé trop élevé** par une partie des participants, qui le qualifie « d'exorbitant » et de « faramineux ». Un participant souligne cependant son désaccord à ce sujet, considérant qu'un projet d'investissement public se mesure toujours en millions d'euros.
- **La rentabilité du projet** questionne une partie des participants qui s'interroge sur l'accord des Normands vis-à-vis de l'utilisation de leurs impôts pour ce projet.
- Certains participants indiquent que **la tarification devra être raisonnable et acceptable**.

*« Coût exorbitant pour 6 km de voie en période de restrictions budgétaires »*

### Faciliter l'accès à la halte de Louviers et renforcer la desserte du territoire

- Des participants préconisent que la halte de Louviers ne soit pas construite dans un lieu excentré afin de favoriser son accessibilité. Certains remettent en cause la pertinence du projet en raison de sa **localisation**, estimant qu'il serait plus judicieux de construire la halte à proximité immédiate des zones d'emploi.
- Certains indiquent que **des bus devront acheminer les usagers** des communes environnantes jusqu'à la halte de Louviers afin de leur permettre de bénéficier du projet.

*« Pas d'intérêt d'arriver directement dans Louviers s'il faut reprendre un bus pour rejoindre les principaux points de travail (hub – zone industrielle d'Incarville) »*

*« Absence de vraie desserte de bus pour Louviers donc pas de possibilité de prendre le train quand on habite Saint-Étienne, Saint-Pierre, Heudebouville... »*

## L'offre de services voyageurs

- Plusieurs groupes demandent la **présence de personnel ferroviaire** au sein de la halte de Louviers (information voyageur, vente de titres de transport).
- Des groupes souhaitent **augmenter le nombre d'allers-retours quotidiens**, considérant que cela renforcerait l'attractivité de l'offre et de Louviers.
- Des participants estiment que la **fiabilité et le respect des horaires** seront essentiels.

*« Train à l'heure et trajets moins chers »*

## Le souhait d'étoffer le tracé

- Des participants demandent **une desserte plus fine du territoire** : certains souhaitent une **halte à Saint-Étienne-du-Vauvray**, tandis qu'un groupe préférerait une **halte à Saint-Pierre-du-Vauvray**. Ils affirment qu'un arrêt supplémentaire bénéficierait aux habitants des communes environnantes telles que Vironvay ou Heudebouville, drainant ainsi les habitants d'une partie du Vexin, et réduirait la congestion routière sur la route menant à Louviers.
- Le **prolongement du tracé jusqu'à Évreux** est demandé par une majorité des participants présents, qui permettrait selon eux de capter davantage d'usagers et par conséquent d'accroître le potentiel du projet. Le projet est considéré comme un premier maillon du rétablissement de la ligne vers Évreux.

*« Quid de la ligne Louviers / Évreux ?  
Importance de cette jonction au-delà du projet actuel. »*

## Les impacts du projet

- Plusieurs groupes alertent sur les **impacts environnementaux** du projet et relèvent les éléments suivants :
  - La protection de la faune et de la flore (passage d'animaux, nidification)
  - L'abattage des arbres
  - L'artificialisation d'une zone d'expansion des crues et la construction d'un ouvrage de franchissement de la voie ferrée au droit de l'actuel PN3, situé en zone inondable
  - Les incidences écologiques des travaux et les fouilles.
- Les **nuisances sonores et visuelles** générées par le passage des trains à Saint-Étienne-du-Vauvray et au Vaudreuil sont mises en avant.
- Une attention particulière devra être portée à l'**insertion écologique et paysagère** du projet selon certains participants, qui craignent par exemple que la création du PN3 ne défigure le paysage.

*« Zone inondable sur toute la zone basse de Saint-Étienne-du-Vauvray »*

## 4. ÉCHANGES AVEC SNCF RÉSEAU ET LES PARTENAIRES DU PROJET

À la suite des échanges en sous-groupes, les participants ont eu l'occasion d'exprimer leur avis sur le projet et d'adresser leurs questions à SNCF Réseau et aux partenaires du projet. Leurs questions et les réponses apportées par SNCF Réseau et les partenaires du projet sont restituées ci-après.

### La concertation

**Question :** Je salue le travail effectué par RPLF mais je souhaite néanmoins souligner un problème méthodologique : pourquoi octroyer un temps de parole privilégié à une association opposée au projet sans donner la possibilité de s'exprimer à une association favorable au projet ?

**Réponse de Sophie GUILLAIN, Directrice générale de Res publica et animatrice de la réunion :**  
*Ce temps de parole fait suite à une demande formulée par le RPLF à la fin de la réunion publique de Louviers. Si vous avez la volonté, les uns et les autres, de prendre la parole de manière publique, n'hésitez pas à venir nous voir. Le bilan de la concertation présentera les arguments des uns et des autres de manière égale.*

### L'opportunité du projet

**Question :** Combien d'usagers emprunteraient cette nouvelle ligne ? La ligne sera-t-elle réellement empruntée par suffisamment d'usagers ?

**Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) :** *Les études projettent au moins 700 déplacements supplémentaires en train soit un total de 2300 déplacements ferroviaires par rapport à la situation actuelle sur l'axe.*

**Question :** Quel est le nombre de passages attendus entre Louviers et Val de Reuil ?

**Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) :** *Les études projettent 240 montées et descentes à Louviers.*

**Question :** Quelles retombées / quel intérêt pour les Rolivalois ?

**Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) :** *Les habitants de Val-de-Reuil bénéficieront de 16 trains supplémentaires chaque jour (8 allers-retours) vers Louviers et vers Rouen. L'augmentation de l'offre de transport par rapport à celle existante augmente la fréquentation de la gare de Val-de-Reuil.*

**Question :** Les différentes études relatives au projet pourront-elles être mises à disposition du public ?

**Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) :** *Les études acoustiques et faune/flore faites par SNCF Réseau dans le cadre du projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers pourront être mises à disposition sur le site internet.*

### La réalisation du projet

**Question :** Envisagez-vous de ne pas pouvoir aller jusqu'au bout du projet ?

**Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) :** *Pour que les travaux débutent, le projet doit être déclaré d'utilité publique, obtenir les autorisations environnementales et disposer du foncier nécessaire au travaux.*

**Question :** Le projet est-il toujours d'actualité compte-tenu de l'abandon du projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie ?

**Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) :** Le projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers est distinct du projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie : sa réalisation est donc indépendante de l'avancée du projet LNPN. Par ailleurs, le projet LNPN n'est pas abandonné : il est toujours inscrit dans la Loi d'Orientation des Mobilités.

**Question :** Tous les Normands auront-ils le mot final sur la réalisation du projet ?

**Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) :** La concertation offre la possibilité à qui le souhaite de s'exprimer, soit lors des 10 rencontres publiques ou bien en ligne, sur le site internet du projet. Les Normands pourront une nouvelle fois s'exprimer lors de l'enquête publique à l'horizon 2027.

## L'amélioration de la desserte du territoire en transports en commun

**Eric Lardeur, Maire de Saint-Étienne-du-Vauvray** indique que 60 à 80 élèves prennent tous les jours le bus à Saint-Étienne-du-Vauvray avant de commencer leurs études (les collèges et lycées étant situés à Louviers). Il considère que la carte scolaire est mal conçue et indique que le conseil municipal se bat actuellement pour sa modification afin que les établissements de référence soient au Vaudreuil. Or, le projet NDFL, avec le projet de création d'un ouvrage d'art au droit de l'actuel PN3 qui ne serait pas au bon gabarit, menacerait la possibilité d'avoir des bus scolaires acheminant les élèves jusqu'au Vaudreuil, c'est pourquoi il privilégie l'option du bus plutôt que le train.

**Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) :** Les transports et la carte scolaire relèvent des Départements s'agissant des collèges et des Régions s'agissant des Lycées. SNCF Réseau transmettra cette expression de besoin aux entités en responsabilité sur ces sujets. Au sujet du PN3, les 3 solutions de franchissements envisagées permettent de maintenir les trafics voitures, poids-lourds, transports en commun et Transports exceptionnels.

**Question :** Pourquoi ne pas améliorer le réseau de bus existant ?

**Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) :** L'Agglomération Seine-Eure révisé actuellement son Plan de Mobilité qui comprend l'offre du réseau SEMO. Il sera possible de s'exprimer à ce sujet dans le cadre de la 2<sup>e</sup> phase de concertation du Plan de Mobilité fin 2025/début 2026 afin que les besoins soient récoltés.

## Les alternatives au projet

**Question :** Avez-vous étudié d'autres alternatives que le train, qui seraient plus modulables, moins coûteuses et écologiques (bus électrique ou à hydrogène par exemple) ?

**Question :** Avez-vous étudié la possibilité de créer un tram-train ou un tramway plutôt qu'une ligne ferroviaire ? Un tramway permettrait d'accueillir les vélos, comme cela est le cas à Montpellier. Cette solution devrait desservir Saint-Étienne-du-Vauvray et permettrait de réduire la congestion routière jusqu'à la zone Coparc.

**Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) :** SNCF Réseau a étudié différents schémas et a comparé différents modes alternatifs. Nous en concluons que le train est la meilleure option, en comparaison avec le tram-train par exemple, qui induirait un allongement de

temps de parcours et qui serait donc moins compétitif vis-à-vis de la voiture. Par ailleurs, le tram-train recourt à des matériels avec une hauteur d'accès plus basse ce qui n'est pas cohérent avec le schéma directeur d'accessibilité PMR des gares qui est basé sur le matériel existant ayant un seuil plus haut.

**Question :** Serait-il possible de rendre gratuit le péage à Incarville gratuit pour le transport en commun (pour réduire le temps de trajet) et à l'ensemble des véhicules légers pour désengorger les autres axes ?

**Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) :** L'État et la Région Normandie ont mandaté SNCF Réseau pour étudier un projet de réhabilitation de ligne ferroviaire entre Val-de-Reuil et Louviers. La gratuité du péage d'Incarville ne répondrait pas aux objectifs fixés en termes de décarbonation du transport et de limiter la congestion routière et la pollution.

## Le coût et le financement du projet

**Question :** Quel sera le coût réel du projet, en comptant la réhabilitation des voies, le matériel roulant, les aménagements autour des voies, halte, le salaire des conducteurs de train... ?

**Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) :** Le coût du projet est estimé à 65 M€ répartis entre 4M€ d'études et 61M€ de travaux. Cette estimation ne comprend que le volet infrastructure ferroviaire et ouvrages aux abords des PN dont SNCF Réseau et Gares et Connexions ont la charge. Le coût réel sera connu à l'issue de la phase d'étude Avant-Projet (AVP) qui se déroulera en 2026 et 2027.

**Question :** Qui financera le projet ?

**Question :** Quelle sera la répercussion réelle du projet sur les contribuables, en particulier au niveau des impôts ?

**Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) :** Le projet est financé par le biais du contrat de plan État-Région 2023-2027. Les recettes de la Région sont issues principalement d'une fraction de la TVA et de dotation de l'État qui participe par ailleurs au financement du projet. Les impôts locaux ne seront pas impactés par les travaux du PEM car les recettes de l'Agglo Seine Eure proviennent essentiellement des entreprises de son territoire.

**Question :** La circulation de 16 trains par jour nécessitera-t-elle l'emploi de nouveau matériel roulant ?

**Réponse de Région Normandie (apportée après la réunion) :** Les besoins en matériel roulant n'ont pas encore été figés à ce stade du projet. Ils le seront lors des phases suivantes.

**Question :** Le matériel sera-t-il spécifique à cette nouvelle ligne ?

**Réponse de Région Normandie (apportée après la réunion) :** Non, le type de trains qui assurerait cette desserte sont des TER circulant déjà sur le réseau.

## La tarification

**Question :** Quel sera le prix du billet ?

**Réponse de la Région Normandie (apportée après la réunion) :** le tarif occasionnel existant aujourd'hui entre Val-de-Reuil et Rouen est de 8.80€ et de 4,40€ pour les – de 26 ans (réduction de 50%). Plusieurs offres et abonnements existent pour les trajets réguliers : à titre d'exemple, l'abonnement Tempo annuel (pour les plus de 26 ans) coûte 79,30 euros par mois, ce qui, dans le cadre d'un aller-retour tous les jours, revient à un trajet à moins d'un euro par jour. L'abonnement Flexi-pass (10 allers-retours par mois) est fait pour les voyageurs qui ont besoin de se déplacer régulièrement, mais pas tous les jours. A terme, la Région Normandie et l'Agglomération Seine-Eure seront capables de proposer des billets bus + train notamment dans le cadre du SERM de Rouen

## Les horaires et la fréquence

**Question :** Comment les trains seront-ils répartis dans la journée ?

**Question :** Le cadencement sera-t-il le même le week-end que le reste de la semaine ? Celui de la ligne Yvetot-Elbeuf Saint Aubin est plus faible le week-end

**Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) :** Nous ne pouvons pas encore dire précisément à quelle heure les trains partiront et qu'elle sera la desserte le week-end mais il est probable qu'en effet elle soit moins importante. Sur les huit allers-retours prévus, il semble judicieux d'en mettre trois le matin, deux le midi, et trois le soir. Toutefois cette proposition n'est pas figée.

Question : Davantage de trains circuleront-ils sur ce tracé à l'avenir ?

**Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) :** le projet s'inscrit dans le cadre du SERM de Rouen. Dans ce cadre-là, un renfort d'offre pourra être décidé par la Région Normandie, autorité organisatrice des mobilités.

## Le tracé de la nouvelle desserte ferroviaire

**Question :** Les trains arriveraient-ils en gare de Rouen Rive-Droite ou de Rouen Rive Gauche ? La gare Rive-Droite risquerait d'être surchargée.

**Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) :** La gare de Rouen est en effet en limite de capacité. Dans le cadre du projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers, les trains arriveraient en gare de Rouen Rive Droite et poursuivraient leur trajet jusqu'au Havre, pour se retourner et repartir dans l'autre sens. Ainsi, un train en terminus de Rouen venant de Louviers n'y resterait pas longtemps.

**Question :** Une halte pourrait-elle être créée à Saint-Étienne-du-Vauvray ou à Saint-Pierre-du-Vauvray ?

**Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) :** Le plan de desserte ne prévoit pas d'arrêt entre Val-de-Reuil et Louviers. C'est le temps de parcours qui rend le train attractif, en tant que transport massifié. Dans ce cadre, et sur de longues distances, si le train s'arrête beaucoup, son attractivité diminue car il n'est plus concurrentiel vis-à-vis de la voiture.

**Question :** Serait-il possible de réfléchir à la possibilité de retirer quelques arrêts tels que Oissel ou Pont-de-l'Arche, par alternance, afin de desservir des villages comme Le Vaudreuil/Saint-Étienne-du-Vauvray ?

**Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) :** Cette proposition est techniquement réalisable mais n'a pas été étudiée car elle n'avait pas été évoquée jusqu'à aujourd'hui. Le train est intéressant lorsque son offre est la même et ne bouge pas. Cela pourrait complexifier le schéma d'exploitation à long terme et nous serions confrontés à des contraintes vis-à-vis des postes d'aiguillage. Ce ne serait donc pas efficient pour le système.

**Question :** Le projet peut-il être prolongé jusqu'à Évreux ?

**Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) :** C'est une question d'anatomie du territoire avec deux facteurs : la densité de population et le nombre d'emplois. Si les flux sont équilibrés jusqu'à Louviers, ils le sont moins jusqu'à Évreux, les flux étant plus intenses dans un sens que dans l'autre. Par ailleurs, cela nécessiterait un budget nettement supérieur à celui du projet NDFL. Toutefois, tous les aménagements créés sont compatibles avec un prolongement jusqu'à Évreux.

## L'intermodalité

**Question :** Y aura-t-il des places réservées aux vélos dans les trains ?

**Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) :** La Région rénove actuellement son parc de TER et modifie les espaces à l'intérieur, ce qui permettra d'augmenter le nombre de vélos à bord des trains (12 par rame).

**Question :** Quel sera l'accès pour les voitures sur le hub multimodal ? Il est très difficile de rentrer et de sortir de Louviers aux heures de pointe.

**Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) :** La création de la future halte de Louviers et du Pôle d'Echange Multimodal s'inscrit dans un projet d'aménagement plus large du quartier Gare de Louviers qui modifiera les accès existants. Les contours de ces aménagements ne sont pas connus à ce jour.

## Les impacts environnementaux

**Question :** La nature a repris et investi la ligne : comment cette dénaturation sera-t-elle gérée ?

**Question :** Combien d'hectares d'arbres seront-ils déforestés ?

**Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) :** Il y a en effet beaucoup de végétation sur la voie ; celle-ci devra être enlevée. Les espèces végétales présentes sur la voie ne sont pas les mêmes que celles situées sur les côtés de la voie. SNCF Réseau suivra, si elle y est assujettie, les procédures de déboisement et d'élagage, en dehors des périodes nidification.

**Question :** Des aménagements sont-ils prévus face au risque d'inondation des passages à niveaux ?

**Question :** Quel sera l'impact sur la zone d'expansion des crues des Hauts Prés ?

**Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) :** Nous avons identifié que l'eau était un fort enjeu environnemental du projet à plusieurs titres :

- Le projet se situe dans deux zones de PPRI (Eure Aval et Boucles de poses)
- La ligne se situe partiellement en zones humides
- Les niveaux de nappes sont affleurants (-2m) par endroit

Les aménagements du projet seront dimensionnés pour éviter ou réduire ces contraintes.

*L'agglomération Seine-Eure porte actuellement un projet de Digue à Saint-Pierre-du-Vauvray dont certains scénarii s'appuient sur le remblai ferroviaire.*

## Les impacts pour les riverains

**Question :** Combien y aura-t-il d'expropriations ?

**Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) :** SNCF Réseau tend à réaliser le projet le plus sobre possible en termes de foncier. Toutefois, les données ne permettent pas aujourd'hui de connaître quel sera l'impact réel du talus. SNCF Réseau tentera de rester sur les emprises actuelles. Si cela n'est pas possible, du foncier serait recherché par voie amiable, l'expropriation étant un outil de dernier recours.

**Question :** Avez-vous conscience des nuisances pour les riverains de Saint-Étienne-du-Vauvray, notamment du point de vue des inondations ?

**Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) :** Les impacts environnementaux, notamment liés à l'hydrologie, représentent une contrainte importante pour le projet. Nous avons rencontré des riverains et posé des piézomètres permettant de mesurer les niveaux de nappe. La nappe phréatique de la rue de Paris est située à moins de 2 mètres sous la route, inondant certains jardins lorsque le niveau de nappe monte. Les solutions de franchissement des passages à niveau que nous proposons revêtent des avantages et des inconvénients. Toutes les solutions proposées sont techniquement réalisables et devront être choisies en fonction des usages et des contraintes. C'est notamment l'objet de l'atelier du 19 juin à Saint-Étienne-du-Vauvray.

**Question :** Quelles solutions prévoyez-vous pour les riverains par rapport aux nuisances ?

**Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) :** L'étude acoustique et vibratoire menée pendant les études préliminaires n'a pas identifié de dépassements des seuils réglementaires. Ainsi et conformément à la réglementation en vigueur, aucune disposition particulière n'est réglementairement requise.

**Question :** Quel sera le niveau sonore du passage des trains ?

**Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) :** Un train circulant à 100km/h génère un bruit de 90db. Par exemple, au PN3 où le bruit ambiant est de 70db en moyenne, le train dépasse pendant 4 secondes le bruit ambiant à son passage.

**Question :** Les habitations proches de la ligne vont perdre de la valeur, qu'en pensez-vous ?

**Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) :** L'ambition de SNCF Réseau est d'apporter une infrastructure qui bénéficie au territoire en grand, notamment en renforçant son maillage ferroviaire et en permettant le report modal de la voiture vers le train. Les projets de réouverture de ligne montrent que le retour du train à proximité de villes et villages génère un effet d'entraînement et draine toute une chaîne d'effets bénéfiques pour les territoires : dynamisme économique, nouveaux services (médecins), tourisme vert...

**Question :** Les désagréments des travaux durant ces années de réhabilitation seront-ils pris en compte ?

**Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) :** Le chantier peut générer du bruit et des émissions de poussières. Des dispositifs existent pour les réduire et l'adaptation des périodes de travaux peut limiter les gênes. Lors de la phase chantier, les riverains seront régulièrement informés des opérations en cours et des potentielles nuisances associées.

## Les ouvrages

**Question :** A quoi ressemblera le PN2 ?

**Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) :** Au passage à niveau n°2, le croisement entre la route et le chemin de fer sera supprimé. Deux options sont envisageables, un pont par-dessus ou bien un chemin souterrain, donnant lieu à la création d'un petit ouvrage d'art qui serait suffisamment grand pour le passage des piétons et des vélos mais suffisamment petit pour empêcher le passage des voitures.

## Autres questions

**Question :** Quelle option de retournement des convois à Louviers ?

**Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) :** La ligne est prévue en voie unique mais en gare de Louviers il y aura deux voies pour permettre le retournement des trains et permettre un débit maximum.

**Question :** Est-il prévu la remise en service des voies vertes Gaillon-Paris ?

**Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) :** SNCF Réseau et ses partenaires ne sont pas en charge de cette compétence et proposent de consulter le site suivant : <https://www.laseineavelo.fr/contact>



## 5. CONCLUSION

**Marc-Antoine JAMET, Maire de Val-de-Reuil**, regrette la forme de la concertation, certains éléments lui paraissant trop directifs et les temps de concertation étant cloisonnés selon lui. Il comprend cependant que des personnes opposées au projet aient eu le droit à une prise de parole spécifique. Il regrette que ce sujet soit traité indépendamment des autres mobilités du territoire et aurait souhaité que la concertation prenne davantage de hauteur pour examiner l'ensemble des questions de transport. Il précise que le contournement Est de Rouen n'a pas été évoqué, or il considère que cette question est liée à celle du train, sa fréquence et son utilisation. Il ajoute que le projet serait indépendant de la qualité du réseau SEMO (qu'il estime constituer un problème local de rabattement et de service public...). M. JAMET affirme que le développement du train est nécessaire, notamment dans un processus de transition écologique. Le problème réside dans la politique de tarification du train qui doit être revue. Le projet permettra de désenclaver la région et sera bénéfique à Louviers et aux communes éloignées de la gare de rabattement, qui bénéficieront d'une meilleure desserte et d'un mode plus confortable. Il souligne toutefois l'absence de desserte jusqu'à Évreux et Paris, et souligne l'isolement de Saint-Étienne-du-Vauvray. Enfin, en termes d'argent public, et de management, il évoque les huit trains, et leur coût de 60 millions d'euros, perçu comme exorbitant. De nombreuses questions demeurent, notamment concernant la concertation entre tous les moyens de transports. Il pointe l'absence d'informations relatives aux services, aux aménagements et à la manière de faire vivre une gare, soulignant par exemple la nécessité de mieux entretenir le parking de la gare de Val-de-Reuil et de renforcer la présence de personnel aux guichets.

**Laurent MARY, Directeur Général Adjoint de la Région Normandie aux transports et à l'aménagement du territoire**, remercie les participants pour leur venue et se réjouit d'entendre que les questions de mobilité doivent être vues en grand, entre les différents modes et les différentes échelles, et au sujet de l'intermodalité. L'enjeu de sa présence à cette réunion publique, en tant que représentant de la Région, était d'écouter, de mesurer l'équilibre global entre les avantages et les inconvénients et d'entendre les conditions auxquelles ce projet pourrait être accepté. Il entend les critiques portant sur l'arbitrage de la Région Normandie au sujet du prolongement jusqu'à Évreux et explique que toutes les demandes ne peuvent être satisfaites en termes de dépenses publiques. Le prolongement jusqu'à Évreux n'est actuellement pas soutenable financièrement, du fait de contraintes travaux et environnementales plus importantes que pour le projet actuel. La Région ne remet pas en cause l'intérêt qu'aurait cette prolongation, qui pourrait prendre sa part dans le futur SERM de Rouen. M. MARY assure que la Région demandera au futur opérateur d'améliorer le service par rapport au service actuel. Ainsi, la question des services se traitera dans une autre enceinte, que celle de la présente concertation.

**Bernard LEROY, Président de l'Agglomération Seine-Eure**, remercie les participants pour leurs échanges, qui démontrent bien l'enjeu complexe que sont les mobilités du territoire, qui méritent une approche complète. Il indique qu'une « enquête ménages » est actuellement commandée pour interroger les habitants du territoire afin de comprendre finement les besoins du territoire en matière de mobilités (la dernière ayant eu lieu en 2017). Cette enquête traitera des mobilités douces et des transports en commun. Le Plan de Mobilités est également en cours d'études. M. LEROY rappelle, à propos du réseau SEMO, que la desserte en km a été augmentée de 44% sur les transports collectifs sur l'ensemble du territoire de l'agglomération depuis deux ans. Il considère par ailleurs que la carte

scolaire présente des anomalies comme celle des scolaires de Saint-Pierre-du-Vauvray dirigés vers les établissements scolaires de Louviers au lieu de ceux de Val de Reuil. Il indique que le projet NDFL portera une attention particulière à la préservation des usages actuels ou futurs, notamment pour les bus scolaires. Il ajoute que le transport à la demande a été mis en place en complément d'une ligne régulière afin d'offrir des solutions de mobilité directement de Saint-Pierre-du-Vauvray et Saint-Étienne-du-Vauvray vers Louviers ainsi que la gare de Val-de-Reuil. M. LEROY souligne que la Région, le groupe SNCF et leurs études poussées ont démontré l'intérêt de créer cette nouvelle desserte ferroviaire décarbonée. Le Bus à Haut Niveau de Service (ligne C1) dessert 19 arrêts entre le centre de Louviers et la gare de Val-de-Reuil, qu'il relie en 30 minutes. Sa fréquentation augmente tous les ans. Il explique toutefois que les 3/4 des usagers font du cabotage et ne vont pas jusqu'au terminus. Il souligne ainsi la complémentarité du BHNS avec le projet ferroviaire, à condition d'adapter les horaires de bus à ceux du train et d'aménager des pôles d'échanges multimodaux.

**Vincent PALIX, Directeur Territorial de SNCF Réseau Normandie**, remercie les participants pour la qualité des échanges, ainsi que pour la qualité d'écoute mutuelle et les prises de paroles exigeantes et légitimes. La réussite d'un tel projet sera permise par son insertion fine dans le territoire, ce qui est l'objet de la présente concertation. Il rappelle que le fruit des échanges permettra d'améliorer le projet, notamment au titre des PN2 et PN3, qui sont des sujets faisant l'objet d'une forte attention. Il ajoute que le projet de réouverture jusqu'à Louviers n'est pas incompatible avec d'autres projets qui iraient au-delà. Il annonce que les études demandées seront mises à la disposition du public.

