

Compte-rendu de la réunion publique de restitution du bilan de la concertation du 29 septembre 2025 à Igoville

SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET DÉROULEMENT DE LA RÉUNION PUBLIQUE 2
2. INTRODUCTION ET PRÉSENTATIONS 3
3. ÉCHANGES AVEC SNCF RÉSEAU ET LES PARTENAIRES DU PROJET 4
4. CONCLUSIONS 9



1. CONTEXTE ET DÉROULEMENT DE LA RÉUNION PUBLIQUE

La réunion publique d'Igovieille avait pour finalité de **restituer le bilan 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 29 septembre à la salle des fêtes du Fort d'Igovieille**, de 18h à 20h30.

La réunion publique poursuivait les objectifs suivants :

- Rappeler les objectifs et les principales composantes du projet
- Présenter le dispositif de concertation ayant accompagné l'élaboration du projet
- Partager les enseignements de la concertation ainsi que les suites données au projet par SNCF Réseau et ses partenaires
- Annoncer les prochaines étapes du projet
- Entendre les réactions et répondre aux questions des participants

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

Environ 70 personnes étaient présentes, assises à des tables face au diaporama et aux intervenants. Les participants se sont montrés fortement concernés par les enseignements de la concertation et 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. Un rappel des grandes composantes du projet et du dispositif de concertation
3. Une présentation des enseignements de la concertation et des suites données au projet
4. Un temps d'échanges entre les participants, répartis par tables de 8 personnes
5. Une restitution des travaux en sous-groupes et un temps d'échange avec les intervenants
6. Un temps de conclusion

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

Sont intervenus :

- Gwenaël JAHIER, Maire d'Igovieille
- Bernard LEROY, Président de l'Agglomération Seine-Eure
- Charles GIUSTI, Préfet de l'Eure
- Jean-Baptiste GASTINNE, Vice-président de la Région Normandie aux transports
- Marc MONNIER, Directeur des mobilités à l'Agglomération Seine-Eure
- Didier PASTANT, Adjoint au DGA au pôle déplacements de la Région Normandie
- Déborah CHAUVET, Consultante sénior de Res publica
- Pierre SABLIER, Directeur territorial de SNCF Réseau Normandie
- Julien CREA, Responsable du projet pour SNCF Réseau Normandie

2. INTRODUCTION ET PRÉSENTATIONS

Différentes interventions préalables ont permis d'introduire et de présenter le bilan de la concertation aux participants.

Gwenaël JAHIER, Maire d'Igoville, a remercié les participants et tous les intervenants de leur présence. Il a rappelé l'importance de ce projet pour Igoville.

Pierre SABLIER, Directeur territorial de SNCF Réseau Normandie, a remercié le Maire d'Igoville pour son accueil, les intervenants et les participants pour leur présence. Il s'est présenté en tant que nouveau directeur territorial de SNCF Réseau Normandie, succédant à Vincent PALIX. Souhaitant être au plus près du terrain, il a visité l'ensemble des lieux concernés par le projet. Il a rappelé deux éléments importants de la concertation : sa sincérité, dans la restitution fidèle de l'ensemble des opinions exprimées au cours des différents moments d'échange, et l'expression des engagements que SNCF Réseau prendra pour la suite du projet.

Sophie GUILLAIN, Directrice générale de Res publica et animatrice de la réunion, a présenté le déroulé de la réunion.

Julien CREA, Responsable du projet pour SNCF Réseau Normandie, a rappelé les objectifs et les grandes composantes du projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers. *La présentation figure en annexe du compte-rendu.*

Déborah CHAUVET, Consultante sénior chez Res publica, a rappelé le dispositif de concertation et en a partagé les principaux enseignements. *La présentation figure en annexe du compte-rendu.*

Les suites du projet au regard des enseignements de la concertation ont été présentées par SNCF Réseau et ses partenaires :

- **Julien CREA** a présenté les engagements de SNCF Réseau et Gares & Connexions
- **Didier PASTANT** a présenté les suites du projet données par la Région Normandie
- **Marc MONNIER** a présenté les suites du projet données par l'Agglomération Seine-Eure

3. ÉCHANGES AVEC SNCF RÉSEAU ET LES PARTENAIRES DU PROJET

Les participants, répartis en sous-groupes, ont été invités à répondre collectivement à la question suivante : *Quelles questions et remarques souhaitez-vous adresser à SNCF Réseau ou aux partenaires du projet ?*

A la suite de leurs échanges en sous-groupes, les participants ont eu l'occasion d'exprimer leur avis sur les suites données au 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.

Le lien avec le SERM

Question : Nous avons formulé le souhait que la réouverture de la ligne Rouen-Louviers soit une pièce maîtresse du SERM (service express métropolitain), nous aimerions donc que cet aspect soit davantage pris en compte dans le résultat de la concertation. Comment la circulation va-t-elle s'organiser par rapport à la halte ferroviaire ?

Réponse de Jean-Baptiste GASTINNE (Vice-président de la Région Normandie aux transports) : *La réouverture de cette ligne et le SERM de Rouen sont deux projets qui avancent à la fois séparément et en lien l'un avec l'autre. Cette semaine s'est tenu un comité de pilotage concernant le SERM. Nous en sommes au stade de la constitution du dossier final, qui sera présenté aux services de l'Etat en vue d'obtenir une labellisation de l'Etat. C'est une étape très importante, car c'est cette labellisation qui permettra d'assurer des financements de l'Etat.*

Remarque : Il faut travailler l'enjeu tarifaire avec le SERM dès maintenant.

Réponse de Jean-Baptiste GASTINNE (Vice-président de la Région Normandie aux transports) : *Nous allons regarder la question de la tarification en particulier pour Rouen – Louviers, mais aussi pour toutes les offres nouvelles dans le cadre du SERM de Rouen.*

Le fret

Remarque : C'est avec satisfaction que nous avons constaté que la question du fret était prise en compte, mais nous souhaiterions aussi que ce travail se poursuive en prenant contact avec les entreprises du tissu économique pour étudier la possibilité de créer des terminaux embranchés.

Réponse de Jean-Baptiste GASTINNE (Vice-président de la Région Normandie aux transports) : *pour rappel, le projet originel est un projet voyageurs. Le fret n'est pas l'objet principal de ce projet. Nous rejoignons une ligne (Paris-Rouen-Le Havre) déjà saturée, mais nous n'écartons pas les sujets fret.*

Le personnel en gare

Remarque : Nous souhaiterions avoir plus d'informations sur le personnel à bord des trains et dans les gares (cf. le rapport du 16/09/25 du Sénat sur les services publics : fracture

numérique, améliorer l'accueil et l'accompagnement des usagers, renforcer l'accès aux services publics).

Réponse de Jean-Baptiste GASTINNE (Vice-président de la Région Normandie aux transports) : *Il est trop tôt pour donner une réponse. La Région Normandie est engagée dans un processus d'ouverture à la concurrence, il est donc impossible de connaître dès maintenant l'entreprise qui exploitera cette ligne. Cela fera l'objet d'une analyse spécifique lors du lancement de l'appel d'offres considéré.*

Remarque : En cas d'ouverture à la concurrence, il suffira de préciser l'existence de personnel en gare dans le cahier des charges.

Le renforcement de l'offre

Remarque : Nous souhaiterions avoir plus d'informations sur la potentielle continuité jusqu'à Evreux.

Réponse de Jean-Baptiste GASTINNE (Vice-président de la Région Normandie aux transports) : *la réouverture prolongée jusqu'à Evreux ne pourra être étudiée qu'à un horizon plus lointain. À ce stade, les seules études menées pour la desserte jusqu'à Evreux concernent l'itinéraire via Serquigny. En effet, la Région avec SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et tous les élus concernés, examinent ce qu'il est possible de faire en passant par Serquigny. Il existe des voies circulées aujourd'hui (Evreux-Serquigny, Rouen-Serquigny). Les correspondances ne sont pas nécessairement optimales, nous étudions donc la manière de les améliorer.*

Questions : Des mesures conservatoires sont-elles prises pour préserver la possibilité de continuer jusqu'à Evreux ? Pouvez-vous nous confirmer que le projet est maintenu et que le trajet via Serquigny est complémentaire ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : *Pour un potentiel prolongement ou une augmentation de l'offre, il y a deux voies à quai en gare de Louviers et une réserve foncière qui a été concertée avec les services de l'Agglomération dans le cadre de l'aménagement global du quartier pour éventuellement aménager une voie. Les tracés sont alignés avec l'ouvrage d'art qui se trouve plus au sud, donc le projet n'obère pas l'avenir si jamais celui-ci devait passer par Serquigny.*

Questions : Avez-vous réfléchi à la proposition d'une halte supplémentaire à Saint-Etienne-du-Vauvray ? Et à Saint-Pierre-du-Vauvray ? Quel est l'intérêt d'envoyer les habitants de Saint-Pierre et Saint-Etienne-du-Vauvray à Louviers pour prendre le train vers Val-de-Reuil pour aller à Rouen ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : *Il n'y aura pas de halte à Saint-Etienne-du-Vauvray. Les volumes n'y sont pas assez importants pour rallonger un temps de parcours et avoir une offre ferroviaire concurrentielle à l'automobile. Dans ce cadre, les autres modes de transport complémentaires ont vocation à permettre un meilleur rabattement.*

Remarque : Nous souhaiterions une augmentation de la fréquence prévue (de 8 à 16 allers-retours par jour) dans le cadre du SERM.

La publication des documents

Remarque : Nous vous redemandons de nous communiquer l'ensemble des études sur le prolongement jusqu'à Evreux. La CADA a dit oui pour la mise à disposition (cf. également les décisions 2020-834 du Conseil constitutionnel et l'article 15 de la DDHC), le Powerpoint mis en ligne ne suffit pas.

Réponse de Pierre SABLIER (Directeur territorial, SNCF Réseau Normandie) : Les études vont vous être communiquées très bientôt sur le site internet du projet.

Question : La présentation des options du RPLF pourrait-elle être mise en ligne sur un site officiel ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : La présentation est déjà publiée sur le site internet du projet. Elle est intégrée à celle de la réunion publique de Val-de-Reuil. La dernière version de la présentation RPLF est également jointe en annexe du bilan de la concertation.

Les propositions alternatives au projet

Questions : Bus vers le PEM, puis train vers Val-de-Reuil, puis encore un changement à Val-de-Reuil. Quel intérêt par rapport à l'idée de mettre en place un seul changement à Val-de-Reuil en y arrivant directement par bus ? Pourquoi ne pas vouloir mettre plus de bus (certains bus C1 roulent à vide), pour développer la ligne Louviers (via CD313) vers la gare de Val-de-Reuil (ce qui met 12 minutes) ?

Réponse de SNCF Réseau et Agglo Seine Eure (apportée après la réunion) : Quand les usagers prendront le train à Louviers, il n'y aura pas de correspondances à Val-de-Reuil pour aller jusqu'à Rouen. Si les usagers souhaitent se rendre à Paris depuis Val-de-Reuil, ils pourront soit prendre le BHNS C1 (30 minutes) ou le train (7 minutes) jusqu'à Val-de-Reuil pour prendre leur correspondance.

La ligne C1 a pour vocation de desservir l'ensemble des zones d'emploi (10 000 salariés à proximité immédiate) et d'habitats (8 000 habitants) entre les deux villes avec une fréquence élevée, notamment en heure de pointe (un bus toutes les 15 minutes). Seuls 20 % des usagers de la ligne C1 font le parcours Louviers / Val-de-Reuil de bout en bout ; Les usagers utilisent principalement la ligne pour effectuer du cabotage et peu pour des trajets directs entre Louviers et la gare de Val de Reuil, ce qui ne rend pas pertinent la mise en place d'une ligne directe via la D313.

Remarque : Nous sommes très favorables à ce projet. Il faut garder à l'esprit la création d'un transport métropolitain pour l'ensemble de l'attractivité de notre territoire. Nous ne pouvons pas ajouter indéfiniment des bus pour une question de bonne circulation.

Remarque : J'aurais souhaité qu'un projet alternatif à la desserte ferroviaire nous soit présenté pendant la concertation, par exemple la mise en service de cars à hydrogène, afin de comparer plusieurs solutions et de nous forger une opinion sur le projet de train.

L'historique de la ligne

Question : Pourquoi cette ligne avait-elle été fermée ?

Réponse de Bernard LEROY (Président de l'Agglomération Seine-Eure) : Elle a été fermée dans les années 1960, nous ne connaissons pas les raisons exactes.

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Construite dans les années 1860 à la naissance du chemin de fer, la desserte de Louviers a été suspendue au trafic voyageur en 1969 : avec l'engouement pour la voiture individuelle, cette liaison n'était plus suffisamment utilisée pour continuer à l'exploiter. Aujourd'hui, l'engorgement dans les centres-villes et la nécessité de réduire les émissions de CO₂ rendent la desserte de nouveau pertinente.

Le PN4

Questions : Une participante a posé plusieurs questions relatives au PN4 et aux conséquences du projet sur son habitation située à cet endroit (taille du chemin, étude sur les oiseaux, crainte d'éboulements, étude acoustique, passage de sangliers).

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : Des réponses ont été apportées sur ces sujets lors de la concertation. Nous reviendrons vous voir chez vous pour répondre plus en détail à toutes vos questions.

Coût et financement du projet

Question : Dans ce projet NDFL, où trouve-t-on les efforts d'économie en cette période de crise budgétaire ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Le projet se veut le plus sobre et économe possible en s'inscrivant sur le tracé existant et restera à voie unique (sauf en gare de Louviers pour des questions d'exploitation) afin de limiter les travaux de réhabilitation au strict nécessaire. C'est d'ailleurs pour cela que SNCF Réseau ne poursuivra pas l'étude du raccordement à 100 km/h qui nécessitait des travaux plus conséquents que ceux pour le raccordement à 60 km/h sur l'emprise historique.

Remarque : Nous n'avons pas beaucoup d'informations sur le financement.

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Le projet est inscrit dans le CPER 2021-2027 pour une enveloppe de 4,06 M€ d'études à horizon 2028. Le coût total des travaux est également inscrit au CPER à hauteur de 61,14 M€ cofinancé par la Région (50%), l'Etat (33%) et autres collectivités (17%). À ce stade, la réflexion concernant la contribution d'autres financeurs, en dehors de l'État et de la Région, au plan de financement du projet n'a pas encore été engagée.

Opportunité du projet

Question : Qu'est-ce que le projet va apporter à Igoville ? En sachant, qu'il y aura une augmentation des nuisances sonores à cause du développement de la fréquence de trains.

Question : La SNCF n'ayant pas le monopole sur les transports en Normandie, pourquoi la Région, SNCF et l'Agglo n'ont-elles pas sollicité les autres partenaires des réseaux mobiles pour le débat, afin que les usagers puissent avoir tous les éléments de comparaison et budgétaires pour se rendre à Rouen ?

Réponse de SNCF Réseau, Région Normandie et Agglo Seine Eure (apportée après la réunion) : Le projet permettra d'ajouter à la desserte actuelle de la gare de Pont-de-l'Arche 16 trains à destination de Rouen ou de Louviers. Cette augmentation de trafic ferroviaire ne vient pas créer de Point Noir Bruit à Igoville. L'augmentation de l'offre ferroviaire en gare de Pont de l'Arche, apportée par le projet, couplée avec les travaux de transformation de cette gare en pôle d'échanges multimodal prévus en 2026, permettent d'apporter des solutions alternatives aux habitants d'Igoville à l'usage de leur automobile pour se rendre vers Rouen.

La Région Normandie s'est engagée à étudier un remaniement de l'offre de cars NOMAD des lignes 215 et 216 en cohérence avec la mise en service de la nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers afin d'assurer une complémentarité des cars NOMAD avec les trains NOMAD. En complément, dans le cadre de la participation aux travaux du SERM, l'agglomération Seine-Eure en collaboration avec la Métropole rouen Normandie et la Région Normandie étudie le développement de lignes de transports en commun routières permettant d'effectuer de nouvelles liaisons vers Rouen.

Nuisances

Question : Les riverains concernés par le sujet vont-ils être indemnisés ou leurs biens rachetés aux prix du marché ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : SNCF Réseau devra acquérir ponctuellement du foncier limitrophe au domaine ferroviaire dont il n'est pas propriétaire pour réaliser certains ouvrages. Dans ce cadre, SNCF Réseau proposera une acquisition des terrains et bien à l'amiable.



4. CONCLUSIONS

Bernard LEROY, Président de l'Agglomération Seine-Eure, remercie la Région d'avoir mis à l'étude le projet de réouverture de cette ligne ferroviaire et de l'avoir retenu parmi d'autres hypothèses de réouverture en Normandie. Il souligne que, s'il avait initialement pensé que la démarche serait simple puisqu'il s'agissait de rouvrir une ligne ayant déjà existé, il a constaté que le sujet se révèle complexe et nécessite de traiter de nombreux aspects techniques et organisationnels. Il considère néanmoins que cette étape est utile et se dit convaincu que ce projet représente un véritable atout pour le territoire. La présence d'une gare supplémentaire dans l'Agglomération constituerait, selon lui, un bénéfice pour les habitants, les entreprises, les étudiants et les jeunes. Il remercie à nouveau la Région et SNCF Réseau de poursuivre les études et d'approfondir les différentes hypothèses.

Jean-Baptiste GASTINNE, Vice-président de la Région Normandie aux transports, remercie le Président de l'Agglomération pour ses propos, ainsi que le Maire d'Igoville pour son accueil, les élus présents et l'ensemble des participants ayant pris part à la concertation. Il espère que la restitution aura permis de traiter l'ensemble des questions soulevées, qui sont toutes légitimes. Il rappelle avoir entendu des avis favorables comme des avis défavorables et insiste sur la nécessité de poursuivre les études pour répondre aux interrogations qui subsistent, telles que la présence de personnel en gare de Louviers ou le choix de l'entreprise exploitante. Certaines réponses sont déjà disponibles, d'autres seront apportées ultérieurement, notamment dans le cadre de l'enquête publique. Il souligne que, partout en France et en Normandie, la demande de train est croissante : la fréquentation des lignes régionales a augmenté de 25% depuis 2019, année déjà marquée par une forte affluence. Il précise que certains projets ferroviaires sont irréalisables en raison de coûts très élevés (plus de 300 millions d'euros), mais que celui-ci, actuellement estimé à environ 65 millions d'euros, pourrait être réalisable avec la participation notamment de l'État, de la Région, de la Métropole Rouen Normandie et de l'Agglo Seine Eure. Il ajoute que ce projet trouve tout son sens dans un territoire dynamique, porteur de perspectives de développement démographique et économique.

Charles GIUSTI, Préfet de l'Eure, remercie à son tour l'ensemble des intervenants et des participants pour la diversité des opinions exprimées. Il rappelle que le rôle de l'État, et en particulier du préfet, est de veiller aux intérêts nationaux en conciliant intérêt général et intérêts particuliers. Dans ce projet l'intérêt général renvoie notamment à la décarbonation, à la sécurité routière et aux enjeux d'aménagement du territoire. Le préfet indique que l'État sera garant de la qualité et de l'ouverture de la concertation, de la bonne conduite des procédures et de la prise en compte des réalités du territoire.