

Annexes

Sommaire

| | |
|---|------------|
| Formulaire de contribution | 3 |
| Contributions écrites | 21 |
| Contribution écrite de la Commune Saint-Pierre du Vauvray - 1 juin 2025 | 22 |
| Contribution écrite de l'Association « La Petite Cyclote » - 16 juin 2025..... | 24 |
| Contribution écrite du Collectif « En train vers Honfleur » - 25 juin 2025 | 26 |
| Contribution écrite de la CCI Rouen Métropole Normandie - 02 juillet 2025..... | 29 |
| Contribution écrite de Rouen Métropole Normandie - 8 juillet 2025 | 31 |
| Contribution écrite du parti Eure Seine des Ecologistes - 8 juillet 2025..... | 33 |
| Contribution écrite du collectif RPLF (Riverains du Projet Ligne Ferroviaire Saint-Étienne-du-Vauvray) - 9 juillet 2025 ... | 34 |
| Contribution écrite de François-Xavier Priollaud, Maire de Louviers - 11 juillet 2025 | 61 |
| Contribution écrite de « L'Après Evreux » - 11 juillet 2025 | 63 |
| Analyse formulaire contribution | 67 |
| Analyse des réponses | 68 |
| Analyse questionnaire | 79 |
| Analyse des réponses au questionnaire | 80 |
| Comptes rendus | 104 |
| Compte-rendu de la réunion publique de Louviers du 02 juin 2025 | 105 |
| Compte-rendu des rencontres de terrain du 03 juin 2025 | 134 |
| Compte-rendu du webinaire du 12 juin 2025 | 137 |
| Compte-rendu de la réunion publique de Val-de-Reuil du 16 juin 2025 | 143 |
| Compte-rendu des rencontres de terrain du 16 juin 2025 | 158 |
| Compte-rendu de la visite-atelier à Saint-Étienne-du-Vauvray du 19 juin 2025 | 161 |
| Compte-rendu de l'atelier dédié à la halte et au Pôle d'Échange Multimodal de Louviers du 20 juin 2025..... | 180 |
| Compte-rendu des rencontres de terrain au marché de Louviers du 28 juin 2025 | 190 |
| Compte-rendu du petit-déjeuner des forces vives du 1 ^{er} juillet 2025..... | 193 |
| Supports projetés | 199 |
| Animation - Motion Design | 200 |
| PowerPoint | 201 |
| Supports de communication | 229 |
| Bloc marque | 230 |
| Dépliant | 231 |
| Roll-Up | 232 |
| Affiche | 233 |
| Cartographie..... | 234 |
| Actions de communication | 235 |
| Site internet..... | 236 |
| Communiqué de presse | 237 |
| Spots radio | 242 |
| Social media | 243 |



Formulaire de contribution

| Date | Titre de la contribution | Votre contribution | Pseudo |
|---------------------|---|--|----------|
| 02/06/2025 17:46 | un cout faramineux pour un gain minime. | Si l'on compare l'objectif et le coût temporaire affiché, il apparaît comme disproportionné. 65 millions d'euros pour 6 km de voies ferrées soit 10,8 millions d'euros par km. 2 fois plus cher que le projet Gisors - Serqueux qui a été abandonné après 2 ans d'exploitation. Une estimation de 500 voyageurs quotidiens, cela fait une dépense de 130 000€ par voyageur. Les villages de Saint-Etienne-Du-Vauvray et de Saint-Pierre-Du-Vauvray seront coupés des grandes villes. 3 PN passages existent, 2 sont fermés et le dernier va être peut-être aussi ou remplacé par un pont ou un tunnel. Une ligne de bus existe et mets environ 20-25 min, il suffirait de créer une ligne de bus rapide, reliant la desserte et la gare via la D71. C'est un trajet de 10-12 min avec les routes actuelles, il pourrait descendre à 6-7 min si la voie ferrée est transformée en voie BUS. | OSTEFAN |
| 2025/06/03 09:38 | Bonne nouvelle | C'est bien qu'on puisse avoir le train jusqu'à Louviers, ça me servira pour aller au boulot | |
| 2025/06/03 10:29 | Cfa | C'est pratique pour les jeunes qui vont au Cfa de Val-de-Reuil | |
| 2025/06/04 07:06 | gain en temps | Le train doit avoir un intérêt en temps, surtout quand il est utilisé pour le pro. Si je prends mon cas, j'habite Pinterville donc a priori du bon côté. Mais... Aujourd'hui 25 mn en voiture pour rejoindre Val de Reuil, étant inclus le temps de stationnement et d'accès au quai. Demain 15 mn pour Louviers avec les bouchons du rond-point d'Intermarché et l'utilisation du parking de la gare par les usagers de la piscine les jours d'affluence. En train pour Rouen, aujourd'hui 25 mn. Demain 35 mn. Donc aucun gain. Pour Paris, si on décompose le temps annoncé, ce sera 7 mn en train pour rejoindre Val de Reuil. Mais il faut ajouter le temps de changement de quai et d'attente du train en provenance de Rouen, on dépasse les 25 mn actuelles en voiture. Donc aucun avantage en temps si je compare avec la voiture. Certes il y a aussi le bus pour rejoindre la piscine mais le temps attente du bus sera identique à celui de tourner sur le parking pour trouver une place. Et on va ajouter les horaires. A quelle heure le premier et le dernier ? Je peux devoir prendre un train à 5h30 à Val de Reuil et ne revenir qu'après 20h. y aura t il un train pour Louviers ? | guilaine |
| 2025/06/04 07:44 | Bonne nouvelle | Une bonne nouvelle que de réhabiliter une ligne existante, moins de pollution, moins de voitures, un service accessible à tous, redynamiser la région. Exploiter des services existants autre fois, création d'emplois. | Ludie |
| 2025/06/04 14:18 | Projet pharaonique | Bonjour, Plus de 65 millions d'Euros ce projet. Après la ligne de bus, VDR / LVS à 20 millions, on se pose la question des priorités lorsque l'on voit notamment l'état de certaines voiries. Et à quoi sert la ligne à haut débit ? Que pensez quant on voit le taux d'occupation des bus dans la journée et le nombre de bus qui se croise sur les mêmes axes, j'habite le quartier St Hildevert. Et puis pourquoi ne pas aménager l'Eure entre Louviers et VDR ? Alors 65 millions de dépense d'argent du contribuable, quand on voit le déficit National et que nous les contribuables devons payer par obligation, cela laisse à réfléchir. Pourquoi ne pas investir cette somme dans la construction de logements et de financer les travaux d'isolation ? Pourquoi ne pas encourager les constructions immobilières à 0 énergie ? Je suis contre ce projet pharaonique et surtout engager des économies au lieu de dépenser dans cette période. Cordialement | Anonyme |
| 2025/06/04 14:19 | Intérêt | Interet de cette réouverture pas isolée mais dans le cadre du SERM. Interet également pour une métropole attractive alors que dans ce domaine nous avons de décennies de retard. Mais l'aficahge de seulement 8AR par jour est bien faible alors que le minimim d'attractivité est d'un train par heure dans un premier temps et de 2 par heure en heure de pointe assez rapidement | Anonyme |
| 2025/06/04 14:20 | Projet inutile et couteux | Ce projet est complètement inutile et coûteux. Comme si l'argent tombait du ciel ! Le réseau de bus est tres présent, améliorez la fréquence des bus plutôt de que dépenser des millions avec nos impôts tout cela pour une lubie de politicien en mal de visibilité ! | Anonyme |
| 2025/06/04 14:21 | Un projet nécessaire | Un projet plus que nécessaire pour permettre une meilleure mobilité des travailleurs et des étudiants | Anonyme |
| 2025/06/04 21:28 | Un projet pertinent | La réouverture de ce tronçon de ligne permettra de renforcer l'attractivité du train dans les déplacements du quotidien et peut s'inscrire dans le projet de services express métropolitains (SERM) autour de Rouen avec le renfort d'offre que cela induira sur les gares situées entre Louviers et Rouen. Au regard des enjeux environnementaux actuels, il est plus que nécessaire de redonner une place majeure au train afin d'en faire une véritable colonne vertébrale du schéma de mobilités à l'échelle de chaque région. Pour cette raison, il semble pertinent d'étudier dès maintenant le prolongement de cette ligne jusqu'à Évreux (comme ce fut le cas par le passé) afin de créer une véritable liaison structurante entre Rouen et Évreux et ainsi favoriser les déplacements entre le sud de l'Eure et la métropole de Rouen. Par ailleurs, est-il possible de préciser comment seront répartis les 8 allers / retours dans la journée (un train toutes les 2h toute la journée ou plutôt un train toutes les 1h lors des pointes avec 2 allers / retours en journée ? Pour rendre pleinement attractive cette nouvelle ligne Louviers & Rouen, une fréquence de 30min aux heures de pointe et de 1h00 en journée serait idéale. | Anonyme |

| Date | Titre de la contribution | Votre contribution | Pseudo |
|---------------------|--|---|---|
| 2025/06/05 12:38 | Projet absurde compte tenu des alternatives déjà disponible | Avec la voie de Bus à Haut Niveau de Service Louviers gare de Val de reuil qui a ponctionné beaucoup d'argent sur le budget des normands pourquoi s'obstiner à engager cette somme faramineuse de minimum 65 millions d'euros pour la réalisation d'un projet doublon. Et le bus transdev hydrogène Évreux Rouen une belle enveloppe d'argent pris dans le budget des citoyens Normands qui est une alternative également déjà existante. Quand on sait que la SNCF peine à trouver les budgets pour entretenir son matériel roulant et ses voies ferrées. La SNCF envisage une taxe payée par ses usagers pour le manque d'argent alloué au frais d'entretien. On marche sur la tête. Oui au piste cyclable Louviers Gare de Val de reuil, oui aux bus électrique avec voie de circulation réservée pour une durée de trajet réduite. Pensons à l'avenir, au finance de la France qui fonde comme neige au soleil. | DONNONS LA PAROLE A TOUS LES NORMANDS ECOUTER LES ALTERNATIVES |
| 2025/06/05 14:32 | DEFINITION de PROJET : Image d'une situation, Idée de quelque chose à faire, que l'on présente dans ses grandes lignes | Quelle est la définition juridique de la concertation publique ? La concertation publique consiste à impliquer les citoyens dans les processus décisionnels concernant des sujets ayant un impact avéré sur le cadre de vie et l'environnement. La démarche, ancrée dans la législation française, a pour objectif de renforcer la transparence et l'acceptabilité des projets La réhabilitation de 6kms de voie ferrée n'est pas une priorité pour tous les Normands D'ici 2030 les transports routiers décarbonés seront encore plus évolués. La période COVID a démocratisé le télétravail au sein des entreprises et a permis de réduire les trajets domicile travail. Les personnes habitants autour de Louviers devant bénéficier de soins dans des structures hospitalières ont les centre de Louviers ou Evreux et Elbeuf qui ne cessent de se développer d'ailleurs. Les Normands soucieux de l'écologie choisissent en majorité d'habiter près de leur travail pour favoriser l'utilisation du vélo pour limiter les émissions de Co2. Concernant l'autre majorité ils ont choisi leur situation géographique personne ne les a obligé à habiter loin de leur travail. Les aires de covoiturage sont déjà bien ancrées sur notre secteur. Ne vous obstinez pas à gaspiller l'argent publique pour des projets qui font doublon à d'autres. | LA DECISION FINAL AUX NORMANDS QUI APPROVISIONNENT LES CAISSES DE LA REGION |
| 2025/06/06 16:08 | LA FACTURE FINALE APRES 2030 S'ELEVERA A COMBIEN? QUI PAIERA LA NOTE FINALE? | Quand les représentants de ce projet nous annoncent une enveloppe de 65millions d'euros sans le matériel roulant, sans les salaires, sans les infrastructures d'accueil et les automates du pôle multimodal..... Comment être sûr que les normands ne seront pas taxés pour les débordements de budget. Quand on apprend que la SNCF n'arrive pas à trouver les budgets pour entretenir son matériel et ses réseaux de voies ferrées. Par le passé, on a connaissance de projets sortis de terre qui ont fait un flop total... Comment savoir si celui-ci ne s'ajoutera pas à ces loupés? Qu'est ce qui nous garantis que les taxes pour les habitants du secteur ne vont pas dans la prochaine décennie flambées pour approvisionner les caisses du département et de la région à cause de ce projet. | HEULA N'y a pas mèche ! |
| 2025/06/12 10:22 | Et n'oubliez pas de dire aux jeunes ce que vous allez effectivement leur transmettre | Extrait article Les Echos du 12 Juin 2025 - Interview du Gouverneur de la Banque de France, François Villeroy de Galhau « La menace est que la France soit prise en ciseau entre des prêteurs de plus en plus exigeants - les investisseurs obligataires ayant accru leur vigilance sur les politiques budgétaires partout, à commencer par les Etats-Unis - et des dépenses de plus en plus pressantes : charge de la dette, mais aussi défense et hausse des dépenses de transition, que ce soit en matière de climat, de numérique et de vieillissement démographique. Nous ne pouvons plus continuer à marcher en somnambules vers le mur de la dette. Le mur de la dette, ce n'est pas l'idée que la France fasse faillite. Mais c'est un enfoncement continu, dont il y a deux juges de paix. D'abord la charge annuelle des intérêts : elle était de 30 milliards en 2020 et devrait dépasser 100 milliards en 2030. Ensuite, le poids du stock total de dette que nous transmettons aux générations d'avenir. Il représentait 30 % du PIB il y a quarante ans et il pèsera donc quatre fois plus lourd en 2027. Nos enfants et petits-enfants doivent déjà faire face à un monde plus dur et à la menace climatique. Ne leur laissons pas en plus une facture financière insupportable. » | Anonyme |
| 2025/06/12 18:26 | Inutile et coûteux | Ce projet est inutile et coûteux il n'a pas de justification valable. Ce projet ne peut intéresser que les habitants de Louviers intra muros, il ne peut pas concerner les habitants situés entre Louviers est et Val de Reuil, les habitants qui ne sont pas intra muros seront obligé de prendre leur voiture pour se rendre à la nouvelle gare de Louviers. Une fois dans leur voiture ils seront tentés d'aller jusqu'à Val de Reuil. Pour les habitants du Vaudreuil, de Saint Etienne et Saint Pierre du Vauvray des années de nuisance pendant la construction des ouvrages. Un coût faramineux à l'époque qui commence ou l'on doit rentrer dans une période d'économie à tous les échelons. | Jacky Ruquier |
| 2025/06/13 04:28 | réflexion | Pourquoi s'obstiner à vouloir un train qui servira uniquement à Louviers, sachant que les principales entreprises se trouvent sur le secteur de Incarville, Val de Reuil, et que le bus à haut niveau de service à été très mal pensé surtout dans la partie industrielle du HUB au rond point des pommiers,.... Messieurs les élus, merci pour une fois d'admettre votre erreur, et de réfléchir à deux fois. Et de gaspiller notre argent publique, merci de travailler l'écoute active, de communiquer avec la plus grande sincérité. | Cruchot |
| 2025/06/13 19:13 | #LESGEUX | Cela doit avoir l'air démocratique (avec les concertations publiques) mais tout est contrôlé déjà décidé (affichage régional avec un titre ne permettant plus le débat affirmant une réalisation qui n'est pas encore effective donc message messongé pour influencer les citoyens) Monopolisation des médias par les responsables sncf et les élus locaux favorable au projet. « Arrêtez de maîtriser les Normands » | Soyons citoyens! |

| Date | Titre de la contribution | Votre contribution | Pseudo |
|---------------------|--|--|-----------------------------------|
| 2025/06/16 23:58 | Vélo plus train, transport de demain ! | <p>"Vélo et train sont les champions de la mobilité écologique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - leur efficacité énergétique est excellente, - leurs émissions de CO2 au kilomètre sont extrêmement faibles, - ils utilisent des infrastructures occupant peu d'espace, - ils sont complémentaires et la combinaison de ces deux modes permet de remplacer très avantageusement l'automobile. <p>[L'association la Petite Cyclote se réjouit donc du retour de la liaison ferroviaire entre Louviers et Rouen. À l'occasion de la concertation sur ce projet, nous formulons les recommandations suivantes.](https://cdn.jenparle.net/rails/active_storage/blobs/redirect/eyJfcmFpbHMiOnsibWVzc2FnZSI6IkJBaHBBNllHQWc9PSlsmV4cCl6bnVsbCwicHVyIjoiYmxvY19pZCJ9fQ==--9b3c4d1fdb6c6782ddf5613a76618eea0f4d0d00/2025-06-16%20Avis%20retour%20train%20Louviers.pdf)</p> <p>Intermodalité Le train doit être compatible avec les différents usages du vélo et doit donc offrir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la possibilité d'emporter facilement un nombre important de vélos à bord des trains, - l'accessibilité dans les gares et jusqu'aux quais, - du stationnement vélo sécurisé et en nombre suffisant aux abords des gares, - la possibilité de louer des vélos en libre service, - des aménagements cyclables pour faciliter les trajets vers les gares. <p>Desserte des bourgs Le train doit profiter au plus grand nombre et notamment aux populations des pôles secondaires se trouvant sur le tracé, actuellement très dépendantes de la voiture. Nous préconisons que certains trains s'arrêtent à Saint-Etienne-du-Vauvray et à Saint-Pierre-du-Vauvray pour capter des voyageurs venant des villages alentours. Cela rendrait par ailleurs le projet plus acceptable par les riverains de la voie ferrée.</p> <p>Poursuite vers Évreux La liaison ferroviaire entre Rouen et Louviers est une première étape indispensable pour aller ensuite jusqu'à Évreux. Les habitants de notre agglomération doivent pouvoir se rendre à la préfecture du département autrement que par la route.</p> <p>Liaisons cyclables Moins rapide mais plus polyvalent que le train, le vélo reste un moyen de transport à part entière. Il est tout à fait pertinent pour les échanges entre l'agglomération Seine-Eure, la métropole de Rouen et l'agglomération d'Évreux, ainsi que vers tous les endroits peu desservis par les transports en commun. En parallèle du train, nous avons donc besoin d'itinéraires cyclables sécurisants, rapides et directs entre nos territoires.</p> <p>Limitation du trafic routier Pour rendre le train et le vélo plus « concurrentiels », il est indispensable de limiter le trafic routier via notamment des limitations de vitesse et des rétrécissements des voies au profit d'aménagements pour les vélos et les transports en commun. Bus et cars ont en effet leur rôle à jouer pour éviter l'utilisation de la voiture. La technologie permet aujourd'hui de les faire rouler à l'électricité via des batteries ou des piles à hydrogène, mais cela reste très gourmand en ressources dans un cas et en énergie dans l'autre. Pour relier des villes importantes, c'est bien le train qui reste le plus écologique et le plus performant. Doté d'une grande capacité d'emport, il garde par ailleurs l'avantage de pouvoir embarquer les vélos, imbattables pour la desserte fine.</p> | La Petite Cyclote |
| 2025/06/19 21:11 | Contribution au débat de la commune de Saint-Pierre du Vauvray : Oui à un train qui améliore la desserte du territoire | La contribution de la commune de Saint-Pierre du Vauvray figure p.22 des annexes. | Mairie de Saint-Pierre du Vauvray |
| 2025/06/20 14:35 | Doutes sur l'efficacité économique | <p>La présentation du projet depuis les études réalisées ne garantis pas de rentabilité. Projet cher et hors priorité, budget mal utilisé. Risque de faible retour sur investissement. Les dépenses publiques pour ces investissements importants sont prévus sans assurance d'un retour économique et social.</p> <p>Infrastructures lourdes, travaux coûteux et longs. Proposition d'un ouvrage pont routier alors que la France a déjà du mal entretenir les ponts qui existent déjà, qui va payer les factures d'usures dans le futur pour ces ouvrages.</p> <p>Les technologies pour le transport individuel décarboné évoluent rapidement et seront de plus en plus efficace, qu'est ce qui nous garantis que le train sur une voie de 6kms ne sera pas désuet, c'est ce qui a causé sa fermeture déjà il y a quelques décennies.</p> <p>Pour les dates de concertation publique aucune étude réalisée a été diffusée publiquement en amont des rendez-vous afin que l'on puisse échanger sur ces résultats et contre rendu.</p> <p>L'aboutissement d'une volonté politique vas détruire la vie des habitants riverains de cette voie ferrée, les taxes et impôts seront au fil du temps augmentés en partie à cause de cette réalisation.</p> <p>Plusieurs citoyens expriment clairement que ce projet vas être une erreur alors n'attendez pas qu'ils soient trop tard pour l'admettre.</p> | Nous ne voulons pas du train |

| Date | Titre de la contribution | Votre contribution | Pseudo |
|---------------------|---|---|------------------------------|
| 2025/06/20 15:48 | NON AU TRAIN ! PLUSIEURS TRANSPORTS DE MASSE DÉJÀ EN PLACE ET OPÉRATIONNELS SUR LE SECTEUR | On déraile complètement. La ligne est désaffectée depuis plus de 30 ans la nature a repris ses droits, bétonisation et artificialisation sur 6kms moins d'arbre donc plus de chaleur à venir et inondation amplifiée. Dégradation du cadre de vie , dévalorisation des maisons riveraines du passage du train chute de la valeur immobilière. Village de St Etienne du Vauvray coupé par le passage du train. Avenir très sombre sur le secteur du passage du train, trop de points négatifs aucun bénéfice à gagner. Laisse t'on encore le choix aux citoyens de ne pas avoir ce passage de train? | Nous ne voulons pas du train |
| 2025/06/22 08:38 | Un beau projet mais dont le potentiel doit être correctement exploiter | Rouvrir une ligne c'est bien et ça va dans le sens de l'histoire et de l'environnement, mais encore faut-il que la nouvelle infrastructure soit pensée sur le long terme et exploiter de façon cohérente. Penser sur le long terme ici, c'est privilégier un raccordement à 100 km/h sur la ligne existante à Val de Reuil, en profitant de sortir des emprises sur un terrain appartenant à la collectivité. L'investissement paiera, grâce à une exploitation plus robuste et une réserve de capacité pour l'avenir, SERM ou autre. C'est aussi les deux voies à quai à Louviers et l'électrification prévues dans le projet. Et c'est aussi une voie correctement armée, capable de recevoir dans un second temps quelques dessertes fret locales sur des embranchements dont la création serait envisageable dans la zone industrielle Louviers/Incarville/Val de Reuil. Exploiter de façon cohérente, c'est ne pas reproduire les hérésies de la réouverture de Gisors - Serqueux, qui ont conduit à refermer la ligne au bout de 3 ans : desserte famélique, parcours incohérent (les deux terminus n'avaient pas de sens), mauvaises correspondances aux deux extrémités, parcours à vides en début et fin de journée, alors qu'une relation directe avec Rouen aurait pu être offerte pour le même prix. Pour la desserte de Louviers, il faut des trains correctement répartis dans la journée, qui circulent aussi le week-end, avec des horaires adaptés. En particulier, les correspondances à Val de Reuil pour relier Louviers à Paris doivent être efficaces (5 à 10 min d'attente). Très bonne idée de prévoir une liaison directe de Louviers au Havre, mais attention à espacer d'environ 30 min les trains entre Oissel et Yvetot par rapport à l'offre existante Elbeuf - Yvetot, afin de créer réellement un effet fréquence pour les gares de Saint-Etienne, Sotteville, Barentin et Pavilly. Enfin, l'entretien des rames à Sotteville ne doit pas générer des mouvements à vide, mais des parcours Rouen - Louviers (et retour) en extrême journée, sans diamétralisation avec Le Havre. D'ici là, la communication est importante : 65 M€ pour un projet ce n'est pas cher, en comparaison par exemple avec le coût du projet Roissy - Picardie actuellement en travaux, qui crée la même longueur de voie nouvelle mais coûte quasiment 10 fois plus cher. Il faut aussi communiquer que les coûts d'exploitation resteront modestes, avec un matériel déjà disponible et qui sera fraîchement rénové, d'autant que l'intégration dans le lot Etoile de Rouen lors de l'ouverture à la concurrence conduira comme ailleurs à optimiser les coûts et l'offre. Et pour la petite histoire, il faudrait éviter d'utiliser des visuels d'Omneo dans les communications du projet, rames qui n'iront vraisemblablement jamais à Louviers, mais simplement des AGC rénovés, en toute transparence. Et en attendant, puisque la collectivité fait le choix de ne pas investir 300 M€ pour aller jusqu'à Evreux, il ne faut exploiter les alternatives et lancer, sans attendre l'arrivée du train dans la nouvelle gare de Louviers, une liaison Rouen - Evreux via Elbeuf, Brionne et Conches, là aussi par optimisation des ressources existantes (infrastructure et matériel). Le train est l'avenir de la mobilité frugale en carbone, donnons-lui les moyens de réussir. | Jérôme |
| 2025/06/23 05:22 | Obstination couteuse et non réfléchie | Bonjour à tous, Je trouve dommage de s'obstiner à vouloir une seconde gare à 6KM de celle de Val-de- Reuil, pour payer des erreurs stratégiques tel que le Bus à haut niveau de service (BHNS) qui nous a déjà coûté 40 Millions. Cependant, connaissez vous beaucoup d'agglomération qui compte deux gares à moins de 6km l'une de l'autre avec 33 000 habitants (Val de Reuil et Louviers) ? Pour info : ROUEN : 115 000 habitants. Sotteville-les-Rouen : 29 000 habitants (en cours avec le nouveau projet) Saint Etienne du Rouvray : 29 000 habitants. (en cours avec le nouveau projet) Oissel : 11 500 habitants (gare existante) Soit un total de 184 500 habitants / 4 gares ou Haltes = A 1 gare pour environ 45 000 habitants. Où est l'intérêt d'avoir une seconde gare à Louviers sans arrêt pour les communes sur le trajet, et continuer à saturer l'entrée de la ville de Louviers par un pôle multimodal qui sera saturé et qui ne va pas éviter le nombre de véhicules, par les transports en commun de l'agglo Seine Eure qui ne tiennent pas comptes des horaires des trains déjà en place sur la gare de Val de Reuil... Pour finir, communes environnantes de l'agglo Seine Eure mal desservies par les transports en communs (par exemple : un St Etienne du Vauvray pour aller vers Louviers 32 minutes pour 7km). Donc, non au train, car nous avons encore beaucoup de travaille sur la mobilité locale, avant l'arrivée de ce projet. | FG |
| 2025/06/27 22:13 | Propositions Alternatives | RPLF propose des solutions alternatives avec une liaisons en 12 minutes pour relier Louviers à la gare de Val de Reuil en direct, des liaisons de bus « Nomad 216 » en 22 minutes avec des arrêts sur Rouen rive gauche (liaisons avec le réseau astuce de Rouen, idem avec le réseau Transurbain d'Evreux. Avec le même coût que le projet train à 65 Millions, on pourrais financer environs 150 bus de 50 places, améliorer les liaisons avec les communes environnantes qui font partie de l'Agglo Seine-Eure est actuellement très mal desservies,... | RPLF |
| 2025/06/28 11:22 | Marc B | D'accord avec Fabrice Giffard | Anonyme |

| Date | Titre de la contribution | Votre contribution | Pseudo |
|---------------------|--|--|---------|
| 2025/06/28 23:37 | Appel pour le retour INDISPENSABLE du train à Louviers | <p>Bonjour à toutes et tous, Lovérien depuis près de cinquante ans, je n'ai pas pour habitude de donner mon opinion pour quelque raison que ce soit tant je privilégie la discrétion, d'où mon anonymat. Toutefois, à la lecture de certaines interventions précédentes, critiques mal ou non argumentées dont je suppose, peut-être à tort, qu'elles proviennent de riverains proches du parcours mais non desservis par un quelconque arrêt, je me permets cette exception. Pour que nous ne recommetions pas les erreurs du passé, j'aimerais par ces lignes, qui je l'espère seront lues et comprises, tenter de les amener à avoir un autre regard.</p> <p>D'abord, petit rappel historique, sur le plan ferroviaire de Legrand de 1833, (Baptiste Alexis Victor Legrand, à l'origine du plan en étoile éponyme qui a été presque entièrement réalisé), vous constaterez un petit ergot le long de la vallée de la Seine (Oui, il s'agissait déjà à l'époque de desservir Louviers !). Mais quelle idée d'implanter une bourgade dans une vallée encaissée et non au milieu d'une plaine entre la Seine et l'Eure ! Aussi, la ligne Paris-Rouen, extension de la ligne originelle de Paris à Saint-Germain-en-Laye autorisée en 1835, a été inaugurée en 1843 alors que le train, déclaré d'intérêt public le 14 juin 1861, n'est arrivé à Louviers que le 23 avril 1867. Il semblerait qu'effrayés par le bruit et les vapeurs des locomotives et craignant leur explosion, les édiles et leurs administrés eurent tout fait pour retarder leur arrivée. Ce temps est révolu mais les oppositions restent et je vous propose de nombreux contre-arguments pour comprendre les intérêts du retour du train.</p> <p>En général, tout le débat tourne autour du coût et du gain minime de temps par rapport à l'automobile avec des raisonnements hasardeux : «Une estimation de 500 voyageurs quotidiens, cela fait une dépense de 130 000€ par voyageur.» Pour commencer, une rentabilité s'inscrit dans la durée, pas en un an. Ensuite, l'arrivée du train à Louviers pourrait être une amorce à un projet plus ambitieux et comme il ne faut pas espérer grand chose de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (Les derniers plans du triangle de l'Eure ne comportent plus de gare et la région Île de France fait tout pour que le projet global capote, d'ailleurs pour les mêmes raisons que les habitants cités précédemment), prenons ce qui se présente comme une aubaine. Certes, le président de la région Normandie, qui ne sera pas indéfiniment à ce poste, s'est dernièrement prononcé défavorablement à la réouverture de la ligne Louviers-Evreux, jugeant le coût et la complexité technique insurmontables, mais qu'en sera-t-il de ses successeurs ? Par ailleurs, même si cela peut paraître absurde à ce jour, il n'est pas exclu qu'avec cette amorce, le réseau express régional parisien puisse venir aussi jusqu'à Louviers plus tard, comme ça s'est passé à Vernon, avec la ligne J du Transilien (Ce n'est plus un RER, mais ça reste un accès direct à la capitale !). Vous pourrez constater que certaines branches de ce réseau s'étendent jusqu'à près de cent kilomètres autour du centre de Paris. Pour ceux qui pensent que leur maison va se dévaloriser, ne croyez-vous pas qu'avec une desserte, voire un nœud ferroviaire, ce serait plutôt le contraire ? Et que dire de tous ces rouennais et, peut-être, qui sait même si ce n'est pas à l'ordre du jour, de ces parisiens qui rêvent d'accéder à la propriété ? Cette raison s'accroît avec le télétravail (Voir les divers sites d'exilés urbains). Ainsi, avec le train, la ville pourrait gagner des habitants, donc des contribuables et des consommateurs pour des commerces qui s'en porteraient mieux (Comparez des villes de tailles égales et d'attrait équivalent avec et sans gare, en excluant bien sûr les cités balnéaires touristiques, pour vous en convaincre !). Avec le train, la ville pourrait aussi attirer des entrepreneurs pour l'instant hésitants, donc d'autres contribuables et encore d'avantage d'habitants et d'ailleurs (C'est un cercle vertueux et l'extension de Paris à la mer avait déjà été imaginée dès la restauration ! Aujourd'hui, c'est HAROPA), Réseau Ferré de France paye aussi des taxes foncières, ce qui réduirait les vôtres ! Bien sûr, le revers de la médaille est une légère perte de tranquillité mais pour ceux que ça intéresse, il y a assez de villes en train de mourir pour vous convaincre que ce n'est pas une si mauvaise chose d'avoir du monde en plus tant que ceci se fait dans le respect (Voir les exemples proposés ci-après) et personnellement, je suis prêt à prendre ce risque ! Or, plus d'habitants, c'est plus de services, de médecins, d'équipements et plus de commerces, c'est un cercle d'attractivité plus étendu. Le seul vrai point négatif auquel il faudrait veiller serait de n'être pas inclus comme un vulgaire cité doritoir de banlieue de Rouen ou de Paris (D'où l'intérêt d'un développement rapide pour conserver son autonomie). Quoiqu'il est cependant des cités de banlieue bien agréables (Mont-Saint-Aignan, Versailles, Le Vésinet ... Louviers ?), et allez dire que l'immobilier ne vaut plus rien là-bas ! Enfin, en dehors de toutes fibres écologistes, il faut savoir que le coût du pétrole va augmenter, non parce que les réserves s'épuisent (Même si c'est un fait indéniable !) mais parce que l'Europe en dépend et que les vendeurs-producteurs comptent bien en profiter (C'est la loi du commerce !). Même si je conduis également des véhicules à moteur thermique (Sur de longues distances inaccessibles à l'électrique et je ne cherche pas ici à passer quelque message politique d'un bord ou d'un autre, ce n'est pas le lieu), j'essaie au maximum (Raisonné) de m'en passer à ce titre. Il est possible que de prochains progrès fulgurants permettront de nous passer de la productions de monarchies pétrolières, des Etats-Unis ou d'ailleurs et de créer un carburant de synthèse en grande quantité, performant, pas cher, mais rien n'est sûr et les bus ne sont donc pas une solution à long terme ! En conclusion, une opportunité s'offre à nous, saisissons-la car elle pourrait ne pas se représenter de sitôt ! Pensez à toutes ces villes qui ont perdu leur gare sans qu'on demande l'avis aux habitants ! Que sont-elles devenues ? Se portent-elles bien ? Heureusement, pour une fois, j'ai bon espoir qu'une décision favorable ait été prise depuis longtemps par les responsables politiques et que tout ce qui suit, les débats, les conférences, les consultations populaires ne soient pas d'une grande utilité et qu'elles permettent simplement de faire passer la pilule aux opposants éternels !</p> <p>Post-scriptum pour les décideurs, s'ils lisent ceci : Pour la chaussée du Vexin, ne serait-il pas plus judicieux de ramener la circulation routière au niveau du sol naturel et de rehausser la plateforme ferroviaire ? En somme, inverser les deux flux permettrait de relier ladite chaussée à de futures voies, d'offrir un environnement plus agréable et moins bruyant aux quelques habitants qui ont une vue sur le talus (Il vaut mieux être surplombé latéralement par un train toute les demi-heures que par un camion en vis-à-vis chaque minute, c'est moins bruyant ! Enfin, à leur place, c'est ce que je souhaiterais !), de créer des liaisons piétonnes ou routières sous les voies et potentiellement, si utile, d'offrir une possibilité d'extension ferroviaire par dessus la rue Saint-Jean ou en direction d'Elbeuf, c'est-à-dire sans avoir de passage à niveau. En plus, ça permettrait de supprimer les pentes et contre-pentes en virages de ladite chaussée, nécessairement plus dangereuses qu'une route plate. Cordialement.</p> | anonyme |

| Date | Titre de la contribution | Votre contribution | Pseudo |
|---------------------|---|--|--------------|
| 2025/06/29 12:35 | Gaspillage de l'argent public alors que le Gouvernement demande à tous de contribuer à réduire les dépenses | <p>Ce projet est économiquement incompréhensible. Le trajet Louviers/Rouen peut se faire très facilement aujourd'hui en utilisant le réseau de bus entre Louviers et la gare de Val de Reuil puis le train de Val de Reuil à Rouen. C'est déjà ce que font des centaines de salariés des entreprises de la zone Louviers-Incarville-Val de Reuil, qui continueront d'emprunter le bus pour la gare de Val de Reuil plutôt qu'un bus vers la gare de Louviers pour aller ensuite en direction de Val de Reuil en train.</p> <p>Le trajet Louviers-Val de Reuil actuel est trop long? Pourquoi ne pas ajouter à l'offre actuelle des bus directs avec aucun arrêt entre le centre de Louviers et la gare de Val de Reuil, pour arriver aux horaires de passages des trains Paris-Rouen / Rouen-Paris?</p> <p>Les gares de Pont de l'arche/Sotteville... ne sont pas desservies? Il suffit d'ajouter des trains omnibus entre Val de Reuil et Rouen s'arrêtant dans ces gares.</p> <p>Bref, il y a de nombreuses solutions offrant les mêmes bénéfices et coûtant beaucoup moins cher aux contribuables.</p> | Lagrangege27 |
| 2025/07/02 11:12 | Avis | <p>Bonjour, Dans l'état actuel du projet, je suis tout à fait contre dans la mesure où il n'y aura pas d'arrêt à St Etienne du Vauvray et/ou à St Pierre du Vauvray. Les habitants riverains vont donc avoir toutes les nuisances de cette liaison sans en avoir les avantages. Encore une fois on ne prend pas en compte les besoins des habitants des petites communes. Et pourtant je pense que beaucoup d'habitants pourraient être intéressés par une halte vers St Pierre/St Etienne, notamment les communes de St Etienne du Vauvray, St Pierre du Vauvray, Andé, Portejoie, Herqueville, Connelles, Muids, Daubeuf, Vatteville, Fretteville, Le Thuit, Le Vaudreuil... Y a-t-il eu une étude de faisabilité pour estimer le potentiel de voyageurs qui seraient intéressés dans ces communes et si oui pouvez-vous me la faire parvenir? D'autre part j'aimerais savoir comment a été estimé le nombre de voyageurs potentiels qui prendraient le train à Louviers, et qui a fait l'étude (réalisée en interne ou par un organisme indépendant, avec ou sans consultation/sondage auprès des habitants) Et par rapport au coup faramineux du projet, pouvez-vous me dire combien cela représente par foyer fiscal concerné... Et si la ligne n'est pas rentable, qui en supportera le déficit (le contribuable ou un autre organisme)? Et concernant la voie verte, celle-ci conservera-t-elle son tracé actuel, de même pour les chemins piétonniers? Merci de tenir compte de mes remarques et de répondre à mes questions</p> | Anonyme |
| 2025/07/02 11:21 | Avis | <p>Bonjour je donne mon avis sur ce projet qui est complètement absurde je n'en vois pas l'utilité Bonne journée</p> | Anonyme |
| 2025/07/02 11:22 | Contre le retour du train à Louviers | <p>Bonjour,</p> <p>Je viens vous faire part de mon avis qui est contre le retour du train à Louviers, car habitant à Saint Étienne du Vauvray depuis peu, je ne voudrais pas voir disparaître cette voie verte très pratique et sympathique à vélo ou à pied surtout en entendant souvent le train à proximité. Puis il y a eu des bus de gare créés entre Louviers et Val de Reuil qui est très pratique, tout ça pour rien alors.</p> <p>Ce qui est tout prêt de cette voie ferrée ce serait très gênant pour eux.</p> <p>Alors que nous sommes dans un village en campagne pour être tranquille au calme.</p> <p>Des voies ferrées ont été supprimées à Louviers pour au final les remettre en état, on fait marche arrière.</p> <p>Franchement Louviers et Val de Reuil c'est tout prêt donc cela ne servirait à pas grand chose.</p> <p>Par contre ce qui serait mieux c'est de rouvrir la gare à Saint Pierre du Vauvray alors que le train y passe. Toute ma jeunesse pour mes études pour rentrer à Andé c'est plus prêt que Val de Reuil ou Louviers.</p> <p>Il y a déjà un train qui passe sur St Pierre et St Etienne et en rajouter davantage c'est trop.</p> <p>Puis cela va augmenter les impôts également, faut bien financer tout ça.</p> <p>C'est inutile de mon point de vue.</p> <p>Merci pour votre écoute.</p> | Anonyme |
| 2025/07/02 11:44 | Desserte ferroviaire Louviers | <p>Bonjour,</p> <p>Je trouve ce projet très bien. Si cela se concrétise, y a-t-il un espoir, qu'un jour vous poursuiviez jusqu'à Pacy-sur-Eure?</p> <p>Merci.</p> | Anonyme |
| 2025/07/02 15:07 | Détails sur le coût de l'opération | <p>Bonjour, Le document diffusé à Louviers à la réunion du 2 juin indique que le coût de l'opération est de 65M€. En soi, ce n'est pas un gros investissement. Néanmoins pour 6km, ça fait quand même plus de 10M€/du km. Or les réouvertures réalisées en France ces dernières années présentent en moyenne un coût de 2 à 3M€/km, maximum 4 avec électrification. Ce chiffre est donc surprenant, et j'aimerais avoir plus de détail sur ce qu'il inclut. Il semblerait en effet qu'une partie non négligeable du budget concerne en réalité la modernisation ou le remplacement du poste d'aiguillage de Val-de-Reuil. J'aimerais donc savoir quel est le coût relatif au poste d'aiguillage, et pourquoi il n'est pas à la charge de SNCF Réseau qui semble ainsi profiter de l'opération pour faire prendre en charge cette modernisation par la Région, au lieu de la financer elle-même. Par ailleurs, quel est le coût qui est affecté au passage dénivelé appelé à remplacer le PN3? Trois solutions sont envisagées, quel est le coût de chacune? De façon générale, il faudrait détailler le budget de l'opération pour voir ce qui relève strictement de la réouverture et les opérations annexes voire artificiellement rattachées à l'opération. Merci d'avance</p> | Anonyme |

| Date | Titre de la contribution | Votre contribution | Pseudo |
|---------------------|--|---|---------|
| 2025/07/02 16:56 | Nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers | <p>Bonjour, J'ai participé aux réunions des 02 juin au Hub de Louviers et 19 juin à Saint Étienne du Vauvray. Je n'ai pas envie que mon village change, à la visite sur le terrain le 19 juin dernier, tous espaces ombragés de la voie verte disparaissent avec le tracé du projet. Ainsi que l'expropriation d'agriculteurs, villageois À Saint Étienne c'est le calme le chant des oiseaux... Cela apaise C'est cette vie calme que vous allez détruire avec ce projet Essayer d'écouter les anciens quand ils vous parlent au sujet des risques d'inondations C'est vraiment dommage</p> <p>J'ai vu à la télé il n'y a pas si longtemps sur France TV Que la SNCF n'avez pas d'argent pour financer l'entretien de son réseau Mais je me rencontre qu'elle en a suffisamment pour détruire la tranquillité d'un village</p> | Anonyme |
| 2025/07/02 17:38 | Questions | <p>Bonjour,</p> <p>J'ai assisté à la réunion du 16 juin à Val de Reuil sur cette nouvelle desserte. Il me reste cependant quelques interrogations :</p> <p>-Le coût de 65 M d'Euros avancé est peu détaillé, le matériel roulant nécessaire pour assurer cette desserte est-il inclus dans cette enveloppe et combien de trains supplémentaires faut-il prévoir ? -Le projet indique que deux voies à quai sont envisagées en gare de Louviers, le régime d'exploitation obéit-il aux règles de la desserte en antenne comme sur Bréauté / Fécamp, régime simpliste et peu propice à un cadencement soutenu ? Ou bien sera-t-il possible de garer deux trains à Louviers ? -Président de l'association Pacific Vapeur Club, je mets en circulation des trains historiques et touristiques dans une configuration locomotive / voitures, si les deux voies à quai à Louviers permettent de faire venir ce type de convoi, l'absence d'aiguilles de fond de voie n'autorise pas le rebroussement. A ce stade des études, est-il permis d'envisager la pose de telles aiguillages pour offrir la possibilité de desserte de la ligne par des trains historiques ?</p> | Anonyme |
| 2025/07/02 17:46 | Avis desserte ferroviaire jusqu'à Louviers | <p>Bonjour, Tout à fait d'accord sur les observations de la Petite Cyclote, en particulier la nécessaire poursuite jusqu'à Évreux (le projet de voie verte est gelé, tant mieux). A une nuance près. C'est un peu compliqué je pense de desservir St Pierre du Vauvray par les trains Rouen-Louviers, puisqu'ils n'y passent pas, la bifurcation étant à l'ouest de cette gare. Cela impliquerait un rallongement de temps de parcours non négligeable et des difficultés importantes de cisaillement des voies au moins dans un sens. De plus, on ne peut pas changer de voie, je suppose à St Pierre du Vauvray, donc il faudrait circuler à contresens jusqu'à Rouen, avec probablement de grosses difficultés d'insertion dans le trafic existant et à venir qui doit se densifier impérativement avec le SERM. Cela réduirait sans doute fortement la capacité de desserte de la ligne à l'heure de ces trains. Il serait beaucoup plus simple et rationnel de desservir cette gare par les trains directs Paris-Rouen «omnibus» existants, comme cela a été fait pour Pont de l'Arche."</p> | Anonyme |
| 2025/07/03 09:24 | Refus de ce projet NDF | <p>Bonjour. Je suis opposée à la réalisation de ce projet. Il s'agit de gérer l'argent public. Un projet doit correspondre aux besoins du plus grand nombre, ce qui ne semble pas le cas. Plus de 100 millions d'euros pour le confort de seulement 200 personnes, cela est inéquitable. Des solutions alternatives, tout aussi écologiques et moins onéreuses, peuvent être plus rentables. Ce projet impacterait trop fortement le budget de la Région. D'autant que SNCF dit être en difficulté pour assurer l'entretien des lignes déjà existantes, pour une sécurité correcte. Merci de prendre en compte mon avis. Il est parfois sage de savoir stopper un projet avant que les travaux ne soient commencés. "</p> | Anonyme |
| 2025/07/03 09:56 | Réunion du 02/06 à Louviers Demande de documents | <p>Bonjour, Nous nous permettons de vous contacter dans la continuité de la réunion publique d'hier soir à Louviers, ayant eu pour objet le lancement de la «concertation» sur le projet de ligne ferroviaire Louviers & Rouen. Avec un autre usager d'Évreux (mais peut-être y avait-il d'autres personnes de notre agglomération...), nous avons en effet fait partie des personnes présentes à l'une des tables des publics. Nous vous remercions ainsi pour vos présentations et précisions respectives apportées au micro, tout comme pour vos disponibilités à répondre, du mieux possible, aux diverses questions posées. S'agissant par ailleurs de notre échange à votre pupitre, en toute fin de réunion, nous vous remercions pour vos intéressantes précisions techniques, s'agissant notamment des passages à niveau et des différentes options techniques actionnables ou non en fonction de tel ou tel projet ferroviaire. Dans la continuité de la réunion et de notre échange d'hier soir, vous serait-il possible de nous communiquer l'intégralité des «feuilles de tables» renseignées par les publics puis récupérées sur chacune des tables de «concertation», à l'issue de la réunion ? de manière incidente, pourrions-nous être destinataires des différentes études finalisées concernant la faisabilité (faisabilité technique et hypothèses de fréquentation) de la ligne de prolongation Louviers & Évreux, sujet assez largement évoqué hier soir ? En vous remerciant par avance pour vos retours.</p> | Anonyme |

| Date | Titre de la contribution | Votre contribution | Pseudo |
|---------------------|---|--|---------------------|
| 2025/07/03 09:59 | Réunion du 16/06 à l'Arsenal Demande de documents | Bonjour Messieurs, Nous nous permettons de vous contacter dans la continuité de la réunion d'hier soir au Théâtre de l'Arsenal (VDR), incluse dans la «concertation» sur le projet de ligne ferroviaire Louviers & Rouen. Nous vous remercions, ainsi que toute l'équipe de Res publica, pour l'animation, les présentations et les précisions d'hier soir. Dans la continuité de cette réunion en présentiel : vous serait-il possible de nous communiquer l'intégralité du document «PowerPoint» diffusé sur écran hier soir ? Ainsi que celui de l'association intervenue en début de séance, dans la mesure où son exposé a dûment fait partie des divers éléments communiqués préalablement aux personnes présentes, au même titre que les diverses interventions institutionnelles ? Par ailleurs, vous serait-il possible de nous communiquer l'intégralité des «feuilles de tables» renseignées par les publics puis récupérées sur chacune des tables de «concertation», à l'issue de la réunion d'hier soir ? En vous remerciant par avance pour vos retours. | Anonyme |
| 2025/07/03 10:02 | Réunion du 19/06 à St-Etienne-du-Vauvray Demande de documents | Bonjour Messieurs, Nous nous permettons de vous contacter dans la continuité du parcours pédestre puis de la réunion d'hier à Saint-Étienne-du-Vauvray, inclus.e.s dans la «concertation» sur le projet de ligne ferroviaire Louviers & Rouen. Nous vous remercions, ainsi que toute l'équipe de Res publica et l'équipe de la mairie, pour l'organisation de ce parcours pédestre, ainsi que pour les présentations et les précisions d'hier soir. De surcroît dans un contexte local manifestement complexe concernant ce projet ferroviaire... Dans la continuité de la réunion d'hier à la salle des fêtes municipale : vous serait-il possible de nous communiquer l'intégralité des documents qui étaient «scotchés» sur le mur gauche au fond de la salle ? Par ailleurs, vous serait-il possible de nous communiquer l'intégralité des «feuilles de tables» renseignées par les publics puis récupérées sur chacune des tables de «concertation», à l'issue de la réunion d'hier soir ? En vous remerciant par avance pour vos retours. | Anonyme |
| 2025/07/03 10:08 | Contribution | Projet farfelu, non justifié, démesuré, pour un coût exorbitant. Totalement contre puisqu'il y a d'autres solutions pour moins cher et avec une protection de la nature et des habitants qui pourront conserver leur maison. | Anonyme |
| 2025/07/03 10:09 | Un avis | Bonjour, Il apparait évident que la création d'une desserte Rouen/Louviers répondra aux besoins d'une partie conséquence de la population de la zone de Louviers et sa zone de chalandise. De plus, cette nouvelle offre ferroviaire viendra compléter la fréquence des arrêts en gare de Val-de-Reuil, Alizay et Oissel. C'est donc un excellent projet qui rentre dans les multiples critères d'incitations à l'utilisation des transports en commun en zone urbaine et périurbaine. | Anonyme |
| 2025/07/03 10:10 | Visio-Réunion du 12/06 Demande de documents | Bonjour, Nous nous permettons de vous contacter dans la continuité de la visio-réunion d'hier, incluse dans la «concertation» sur le projet de ligne ferroviaire Louviers & Rouen. Nous vous remercions, ainsi que toute l'équipe de Res Publica, pour l'animation, les présentations et les précisions d'hier soir. Dans la continuité de cette visio-réunion : vous serait-il possible de nous communiquer l'intégralité du document «PowerPoint» diffusé en ligne hier soir ? S'agissant d'une quantification prévisionnelle (demande que nous avons formulée hier soir) des flux supplémentaires de passagers.ères qui seraient «injectés» sur la ligne dans le cadre d'une prolongation jusqu'à Evreux, nous souhaiterions également pouvoir être destinataires des documents afférents. En vous remerciant par avance pour vos retours. | Anonyme |
| 2025/07/03 10:16 | Avis réouverture de la section de ligne Val-de-Reuil-Louviers | La contribution du Collectif « En train vers Honfleur » figure p.26 des annexes. | Anonyme |
| 2025/07/08 10:21 | Contribution du Groupe Eure Seine des Ecologistes | La contribution du Groupe Eure Seine des Ecologistes figure p.33 des annexes. | Anonyme |
| 2025/07/03 14:32 | Contribution de la CCI Rouen Métropole | La contribution de la CCI de la Métropole Rouen figure p.29 des annexes. | CCI Rouen Métropole |

| Date | Titre de la contribution | Votre contribution | Pseudo |
|---------------------|---|--|--------|
| 2025/07/04 12:02 | Projet qui doit voir plus loin pour être vraiment intéressant (Évreux, gare St-Sever, SERM) | <p>Bonjour,</p> <p>En tant que 1^{er} pôle économique de l'Eure et territoire densément peuplé, l'agglomération Seine-Eure nécessite bien évidemment l'établissement d'une nouvelle desserte ferroviaire directe avec Rouen. Toutefois, bien que l'idée de mieux desservir Louviers et l'agglomération Seine-Eure avec la métropole de Rouen soit en elle-même une excellente chose, tel que ce projet est présenté, il est compréhensible que ce projet amène plusieurs critiques.</p> <p>Compte-tenu de l'ampleur et des coûts des travaux nécessaires, le projet manque clairement d'ambition. Beaucoup craignent le faible gain comparé au coût des travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - D'une part, la fréquence évoquée de 8 trains par jour dans chaque sens est ridiculement faible. Ce n'est clairement pas suffisant pour espérer un report modal des usagers depuis la voiture, et la plupart des personnes qui prennent déjà le train préféreront continuer à emprunter les TER Paris-Rouen à Val-de-Reuil, plus nombreux (18 trains par jour dans chaque sens). - D'autre part, le projet évoque la création d'une seule nouvelle gare : celle de Louviers. Il est évident que de tels travaux avec un coût aussi important uniquement pour une seule nouvelle gare desservie par 8 trains par jour semblent démesurés. <p>Pour que le projet apparaisse comme bénéfique aux yeux des potentiels usagers et que le rapport gain/coût devienne réellement intéressant, le projet doit voir plus loin et se doit d'être bien plus ambitieux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - D'abord, concernant la desserte, il serait réellement intéressant d'envisager l'ouverture de nouvelles gares avec un prolongement au sud de Louviers, jusqu'à Évreux. Certains responsables semblent s'y opposer : oui, ça coûte de l'argent, mais une liaison ferroviaire directe entre Rouen et Évreux, deux des plus grandes villes de la région, apparaît comme un investissement nécessaire qui, étant donné la forte demande de trajets entre ces villes, permettrait notamment un réel report modal des usagers depuis la voiture. - Ensuite, pour qu'il devienne réellement intéressant, le projet doit bien évidemment voir à la hausse la fréquence des trains. Curieusement, le projet ne fait pas du tout référence à la future gare de Rouen Saint-Sever, qui permettrait potentiellement (même sans LNPN et sans le tunnel Rouen-Barentin) d'ajouter plus de trains en les rendant terminus à cette gare plutôt qu'à Rouen Rive Droite, actuellement saturée. - Enfin, à plus long terme et dans la continuité du point précédent, ce projet doit s'inscrire dans le projet du SERM. Avec la gare Saint-Sever et le tunnel Rouen-Barentin qui libérerait des sillons à Rouen Rive Droite, on pourrait être ambitieux et imaginer une branche du RER rouennais allant de Louviers (éventuellement Évreux) jusqu'à Yvetot ou Clères en desservant de nouvelles gares dans Rouen intra-muros (Fond du Val, Saint-Hilaire ou encore Eauplet au niveau de Bonsecours). | alkn |

| Date | Titre de la contribution | Votre contribution | Pseudo |
|---------------------|---|--|---------|
| 2025/07/09 23:18 | Liaison Louviers-Val de Reuil "en passant par Saint Etienne du Vauvray" | <p>"Madame, monsieur,</p> <p>Après avoir suivi 4 des réunions de présentation et de «concertation», je peux enfin vous donner mon sentiment concernant ce projet de prolongement de la ligne ferroviaire «Le Havre Louviers». Je suis Habitant de Saint Etienne du Vauvray et je tiens à signaler que je ne suis pas contre le train.</p> <p>D'abord, commençons par la forme.</p> <p>Dans un premier temps, j'ai le sentiment que ce projet a été réalisé en catimini, le maire de Saint Étienne du Vauvray M.Eric LARDEUR a été mis au courant du projet par l'intermédiaire d'un randonneur qui a vu des mesures être réalisées par des techniciens sur les voies. Je ne pense pas que messieurs M.PRIOLLAUD et M.JAMET aient été informés du projet de cette façon. Dans un deuxième temps, la concertation (censée permettre de «discuter» du projet) est annoncée à grand renfort d'affichage sur Louviers. Le projet est présenté comme acquis et entériné par la ville de Louviers (même les agences immobilières annoncent la présence du train comme argument marketing). Lors des réunions, on se rend compte que toutes les propositions que nous soumettons sont balayées d'un revers de la main, quand la parole n'est pas interrompu par la présentatrice qui est à la fois juge et parti et qui présente les habitants de Saint Etienne du Vauvray comme anti-train.</p> <p>Maintenant parlons du coût de ce projet.</p> <p>Première réunion à Louviers, la SNCF nous annonce un total tout compris de 143 millions d'euros calculé en 2019 (avant COVID et crise Ukrainienne), imaginons à combien cela pourrait monter en 2025. Deuxième réunion la SNCF ne nous annonce plus que le montant de la réhabilitation des 5.5 kilomètres, soit 65 millions. Tout de même, ça faisait un peu peur ces gros chiffres. Mais ceux là sont quand même énorme quand on sait que M. Hervé MORIN a enterré et pour longtemps le projet qui va jusqu'à Evreux (projet initial qui lui aurait pu donner un vrai sens à cette concertation). On nous annonce plus de mille voyageurs supplémentaires sur le trajet Louviers Rouen du fait de l'augmentation de la fréquence des trains. Après avoir gratté les informations durant les deux autres réunions, on nous lâche enfin le nombre de voyageurs estimé entre Louviers et val de Reuil, réellement dus au raccordement de 65 millions d'euros : 240 personnes soit un peu moins de 271 000€ par personne. Suis-je le seul à trouver cela aberrant? Je veux bien que le train soit un moyen de décarboner et de permettre un accès rapide à Rouen, mais là ça me fait un peu mal à mon porte feuille que mes impôts partent dans un tel projet. Ah oui, je ne vous ai pas dit, mais à ce moment de l'histoire, on ne sait toujours pas combien et qui va payer le HUB avec parking qui va permettre le départ des trains de Louviers et pas question d'avoir du personnel, il y aura des machines pour acheter les billets de train (quand on voit la fréquence à laquelle elles sont en panne sur la gare de Val de Reuil, on peut décemment se poser des questions). Sur le prix des billets c'est très hypothétique, peut-être 8.80€ comme actuellement entre val de Reuil et Rouen. Messieurs les politiques si vous voulez réellement développer le train, il faut une réelle politique tarifaire pour rendre ce service accessible à tous.</p> <p>Poursuivons par le fond et là ce sera sous forme interrogative.</p> <p>Le BHNS a été créé (36 millions d'euros je crois) pour faciliter l'accès de Louviers vers la gare de Val de Reuil, pourquoi de réelles lignes rapide ne sont pas créées pour diminuer le temps de route (je ne pense pas qu'il y en ait pour 65 millions d'euros)?</p> <p>Pensez vous comme M.PRIOLLAUD le prétend que les habitants de Rouen vont se déplacer pour faire du tourisme, venir profiter de notre patinoire et de notre piscine (si si il l'a dit...)?</p> <p>Quels travaux seront fait pour faciliter l'accès au HUB de Louviers, quand on connaît les difficultés pour entrer dans Louviers aux heures de pointes et quels en seront les coûts et qui paiera (je pense que ça va gonfler les 65 millions d'euros)?</p> <p>Quel sera l'impact écologique de ce projet:</p> <p>Combien d'arbres seront abattus? Destruction de centaines d'arbres dont certains ont plus de 50 ans (datant de la fermeture de la ligne, fin des années soixante) dénaturant totalement la route qui va de Louviers à Saint Etienne du Vauvray. Ainsi que tout l'arrière du village de SEV.</p> <p>Quelles seront les perturbations sur la faune, chevreuils, sangliers notamment entre le haut de la haute et la basse Crémonville?</p> <p>Les récents orages ont provoqué des interruptions de la circulation par la présence de coulées de boues, qu'en sera t'il du train? Les variations climatiques de ce type sont amenées à se multiplier en fréquence et en intensité.</p> <p>Le projet prévoit à Saint Etienne un passage sous forme de pont (encore à déterminer, là ils s'accordent à dire qu'ils ne savent pas, c'est honnête) dans une zone marécageuse, que se passera t'il l'hiver quand tout sera inondé? Qui payera l'électricité pour alimenter les pompes qui seront activées constamment? Quelle solution sera apportée aux riverains pour contourner quand celles-ci seront en panne? Pour information ce problème est déjà connu entre Saint Etienne et Saint Pierre du Vauvray.</p> <p>Cette construction entrainera la destruction d'une zone marécageuse ou nichent animaux, insectes et batraciens afin de réaliser ce contournement, quelles en seront les réelles conséquences sur la biodiversité?</p> <p>Que deviendra la voie verte et qui payera les travaux de déplacement? Quelles seront les réelles nuisances sonores?</p> <p>La rue de Paris est une zone de délestage pour les transports hors gabarit, où ces camions passeront ils?</p> <p>A plusieurs reprises la possibilité de faire une Halte à Saint Étienne a été évoquée, mais rejetée en bloc. Une gare permettrait aux habitants du Vaudreuil, et des villages comme Heudebouville et Vironvay de ne pas avoir à aller sur Louviers, s'allonger la route pour prendre le train. Pourquoi cette option ne pourrait pas être étudié (on n'est plus à un million prêt)?</p> <p>En conclusion, après ces 4 réunions de concertation auquel j'ai assisté, je me rend compte du non sens de ce projet. Les coûts exorbitant qui y sont attachés, le manque de clarté de nombreux points, et peut-être même la mégalomanie de certains politiques qui oublient peut-être qu'ils ont été élus pour servir le peuple et non leurs intérêts politiques. Je regrette aussi l'absence de certains responsables politiques notamment lors du point à Saint Étienne du Vauvray. Ce projet aurait pu avoir un sens si la jonction avec Evreux .kkk;;bse faisait, en l'état actuelle elle ressemble plus à une compensation pour ne pas avoir pu faire un projet qui tienne la route et soit cohérent. La cohérence aurait pu se présenter en ayant une vision d'ensemble et globale sur les transports dans l'Eure. Les bus sont rares dans de nombreuses zones et il faut plus d'une demi heure pour aller à Louviers en prenant les bus scolaires (quid de ces transports scolaires avec la ligne de trains). Je suis un citoyen qui travaille et paye ses impôts, j'estime à l'heure actuelle que mon argent serait mieux investi à l'amélioration de ce qui existe déjà qu'à la création de lignes non rentables. Je pense que ma vision de ce projet est celle de beaucoup de personnes, vivant ou non à Saint Étienne et j'espère qu'elle sera prise en compte.</p> <p>Cordialement."</p> | Duduche |

| Date | Titre de la contribution | Votre contribution | Pseudo |
|---------------------|-----------------------------|---|--|
| 2025/07/10 11:26 | PROJET NON PRIORITAIRE | <p>Ce projet de «réhabilitation» de 6kms de voie ferrée (plus clairement une création complète car juste le foncier destiné à cette voie est existant , le reste est à fabriquer de A à Z) n'est pas une priorité dans ce secteur. La gare de Val de Reuil remplit très bien ses objectifs et les transports alternatifs décarbonés sont déjà bien implantés sur ce secteur.</p> <p>Le budget prévu pour ce projet est surdimensionné par rapport à l'incertitude de rentabilité. Cela engendrera plus de dépense que de bénéfice sur le long terme.</p> <p>Les prises en compte des nuisances pour les riverains de cette ligne réhabilitée ne sont pas traitées correctement par les responsables de ce projet, tout est minimiser, et les citoyens concernés sont contraints de subir ces futurs désagréments (cadences augmentées, bruits, poussières, modification de l'environnement naturel, déforestation, dévalorisation du foncier, incertitude d'une bonne sécurité le long des voies, toutes les contraintes durant les travaux....).</p> <p>Aucun engagement des élus et responsables SNCF pour proposer en compensation des gratuités des titres de transport pour cette ligne aux habitants de St Etienne du Vauvray «quitte à dépenser sans compter».</p> <p>Je suis contre ce projet, trop peu de bénéfice pour une somme d'argent colossale dépensée sans compter les à cotés dont le budget n'est pas dévoilé encore (matériel roulant, ponts lourds, récréation de voie verte, réadaptation et élargissement des routes pour l'accès à plus de passage de voiture et transport car bus.</p> <p>Dans les décennies à venir, les modes transports, voie route, décarbonés seront plus nombreux et performants, les chemins de fer ne seront plus entretenus et seront de nouveau non exploités et laissés à l'abandon.</p> <p>Ne gaspillons pas l'argent public pour un projet non prioritaire dans notre région.</p> <p>Que la première brique soit «EVREUX-LOUVIERS, ce qui a plus de sens étant donné que l'on a déjà un service ferroviaire avec la gare au Val de Reuil.</p> <p>Les dépenses de l'argent public méritent d'être sérieusement utilisées sans orgie, les études ne doivent pas être bâclées au bénéfice d'une ambition politique qui souhaite aboutir.</p> <p>Différentes alternatives sont réalisables et moins coûteuses comme l'association RPLF l'a exposé lors de la concertation publique au Théâtre l'Arsenal de Val de Reuil le 16 juin 2025.</p> <p>Pensons à la dette de l'état qui se creuse sévèrement, au problème financier de la SNCF qui peine à trouver ces budgets pour entretenir ou réparer son matériel et ses structures.</p> <p>L'organisation SNCF a beaucoup de faille, pour proposer le bon transport avec tarif attractif aux normands mise t'on sur le bon cheval?...</p> | NON A CE PROJET NON PRIORITAIRE SUR CE SECTEUR ET TROP COUTEUX |
| 2025/07/10 15:15 | Texte Pétition RPLF | <p>PETITION RPLF CONTRE LE PROJET NDLF RPLF : Riverains du Projet de Ligne Ferroviaire Louviers Val-de-Reuil NDLF : Nouvelle Desserte Ferroviaire vers Louviers</p> <p>Le projet de liaison Ferroviaire entre Evreux et Louviers est abandonné du moins provisoirement, compte-tenu de son coût faramineux. Le projet du tronçon Louviers Val-de-Reuil est toujours d'actualité et est en phase de concertation (du 2 juin 2025 au 11 juillet 2025). Après plus d'un an de groupes de réflexion, d'échanges avec des élus locaux et de participation à toutes les réunions de concertation, nous avons de profondes convictions :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Certains élus sont toujours déterminés à mener le projet à son terme « quoiqu'il en coûte » aussi bien en termes de nuisances pour les riverains que de dépenses publiques, et en font même un préalable à la prolongation de la ligne jusqu'à Evreux, 2. Nous, riverains, ne pouvons laisser notre environnement sonore et visuel, l'écosystème dégradés par une voie ferrée électrifiée et des trains traversant à 100km/h des zones jusque-là calmes et tranquilles, 3. Si quelques 240 usagers supplémentaires peuvent gagner quelques minutes pour leurs trajets vers Rouen, il n'en est rien pour la plupart des autres habitants de l'agglomération : quid des habitants du plateau du Neubourg, d'Andé et communes du Vexin normand, de la vallée de l'Eure, du plateau de Vironvay, d'Heudebouville, des Ebroïciens ... ? 4. Il existe des solutions alternatives respectueuses de l'environnement, du cadre de vie : <ul style="list-style-type: none"> o Optimisation des réseaux existant (Ligne SNCF Evreux-Rouen via Serquigny, Arrêt du NOMAD 216 Rouen rive gauche, Interconnexions avec les réseaux de transport urbains,...) o Navettes de bus entre la gare de Val-de-Reuil et les villes de Louviers et Evreux via route de Saint-Pierre-du-Vauvray avec arrêts à la demande (Basse-Crémonville , côte Chiquet à Saint-Etienne-du-Vauvray), o Parkings adaptés (Porte de l'eau à Louviers, pôle multimodal...), o Augmentation de la fréquence des trains omnibus entre Val-de-Reuil et Rouen en utilisant les voies existantes à la gare de Saint-Pierre-du-Vauvray comme voies d'attente pour leur départ vers Rouen/Le Havre, tronçon du projet concernant 760 usagers supplémentaires. <p>Non au projet NDLF pour défendre notre qualité de vie et ne pas alourdir la dépense publique voir page facebook RPLF (https://cdn.jenparle.net/rails/active_storage/blobs/redirect/eyJfcmFpbHMiOnsibWVzc2FnZSI6IkJBaHBBL0lJQWc9PSIsImV4cCI6IjJwMjYtMDctMTBUMTM6MTU6MzUuMDIxWilsInB1cil6ImJsb2JfajlWQifX0=-47e07ec0c0143d4b884cbdcde67d032318532311/adobe-express-qr-code.png)</p> | Eric27 |
| 2025/07/11 10:25 | Train Louviers/Val de Reuil | <p>Bonjour.</p> <p>Je suis opposée à ce projet.</p> <p>Salutations</p> | Anonyme |
| 2025/07/11 10:25 | Avis | Je refuse ce projet en l'état actuel | Anonyme |

| Date | Titre de la contribution | Votre contribution | Pseudo |
|---------------------|--------------------------|---|---------|
| 2025/07/11 10:25 | Avis | <p>Madame, Monsieur, Bonjour,</p> <p>Comme le projet de ligne Evreux/Rouen est définitivement abandonné, le projet partiel de Ligne Louviers/Val de Reuil, n'a plus de sens. D'autant qu'il s'agirait d'un gaspillage de l'argent public. En effet, ce projet coûte beaucoup trop cher, au vu de l'utilisation espérée... Alors qu'il existe d'autres solutions moins onéreuses et tout aussi écologiques, pour améliorer le confort des Loveriens et des Rouennais. Et d'autant que les habitants du Vaudreuil et ceux du Vauvray (St Pierre et St Étienne) ne pourront pas utiliser ces trains. Ils devront continuer à utiliser leurs voitures.</p> <p>Je suis donc opposé à ce projet. Merci de prendre en compte ma participation à cette concertation. Bien à vous</p> | Anonyme |
| 2025/07/11 10:26 | Avis | Je suis opposée au projet Louviers -Rouen en train car détruit dfvl'habitat et de la nature. | Anonyme |
| 2025/07/11 10:26 | Avis | Je suis opposée au projet. | Anonyme |
| 2025/07/11 10:26 | Refus du projet NDFL | <p>Bonjour</p> <p>Je m'oppose au projet de la ligne ferroviaire Louviers/Saint Étienne du Vauvray de 6km, car je trouve que c'est du gaspillage d'argent public et du saccage environnemental, alors qu'il y a mieux à faire en améliorant ce qui existe déjà.</p> <p>Cordialement,</p> | Anonyme |
| 2025/07/11 10:27 | Refus du projet NDFL | <p>Bonjour Madame, Monsieur,</p> <p>Comme le projet de ligne Evreux/Rouen est définitivement abandonné, le projet partiel de Ligne Louviers/Vaal de Reuil, n'a plus de sens. D'autant qu'il s'agirait d'un gaspillage de l'argent public. En effet, ce projet coûte beaucoup trop cher, au vu de l'utilisation espérée... Alors qu'il existe d'autres solutions moins onéreuses et tout aussi écologiques pour améliorer le confort des Loveriens et de Rouennais. et d'autant que les habitants du Vaudreuil et ceux du Vauvray (St Etienne t Pierre) ne pourront pas utiliser ces trains. Ils devront continuer à utiliser leurs voitures.</p> <p>Je suis donc opposée à ce projet.</p> <p>Merci de prendre en compte ma participation à cette concertation. Bien à vous.</p> | Anonyme |
| 2025/07/11 10:27 | Refus du projet NDFL | <p>Je confirme par ce mail, être FORMELLEMENT OPPOSEE à ce projet !!!</p> <p>Il existe des solutions tellement plus écologiques, rapides et surtout moins onéreuses !!</p> <p>Arrêtons le gaspillage de l'argent public pour des propositions inadaptées !</p> | Anonyme |
| 2025/07/11 10:28 | Refus du projet NDFL | Comme le projet de ligne Evreux/Rouen est définitivement abandonné, le projet partiel de Ligne Louviers/Val de Reuil, n'a plus de sens. D'autant qu'il s'agirait d'un gaspillage de l'argent public. En effet, ce projet coûte beaucoup trop cher, au vu de l'utilisation espérée...Alors qu'il existe d'autres solutions moins onéreuses et tout aussi écologiques, pour améliorer le confort des Loveriens et des Rouennais. Je suis donc opposé à ce projet. Merci de prendre en compte ma participation à cette concertation. Bien à vous. | Anonyme |
| 2025/07/11 10:28 | Refus du projet NDFL | <p>Madame, Monsieur,</p> <p>Comme le projet de ligne Evreux/Rouen est définitivement abandonné, le projet partiel de Ligne Louviers/Val de Reuil, n'a plus de sens. D'autant qu'il s'agirait d'un gaspillage de l'argent public. En effet, ce projet coûte beaucoup trop cher, au vu de l'utilisation espérée... Alors qu'il existe d'autres solutions moins onéreuses et tout aussi écologiques, pour améliorer le confort des Loveriens et des Rouennais. Je suis donc opposée à ce projet. Merci de prendre en compte ma participation à cette concertation. Bien à vous.</p> | Anonyme |
| 2025/07/11 10:29 | Refus du projet NDFL | <p>Madame, Monsieur</p> <p>Comme le projet de ligne Evreux/Rouen est définitivement abandonné, le projet partiel de Ligne Louviers/Val de Reuil, n'a plus de sens. D'autant qu'il s'agirait d'un gaspillage de l'argent public. En effet, ce projet coûte beaucoup trop cher, au vu de l'utilisation espérée... Alors qu'il existe d'autres solutions moins onéreuses et tout aussi écologiques, pour améliorer le confort des Loveriens et des Rouennais. Je suis donc opposé à ce projet. Merci de prendre en compte ma participation à cette concertation. Bien à vous.</p> | Anonyme |

| Date | Titre de la contribution | Votre contribution | Pseudo |
|---------------------|---|---|---------|
| 2025/07/11 10:30 | Refus du projet NDFL Train Louviers / Val de Reuil | <p>Bonjour Madame, Monsieur,</p> <p>Étant donné que le projet de ligne Evreux / Rouen est définitivement abandonné, le projet partiel de ligne Louviers / Val de Reuil, n'a plus aucun sens.</p> <p>Il s'agit encore une fois de plus un gaspillage de l'argent public.</p> <p>En effet, ce projet est très coûteux au vu de l'utilisation espérée.</p> <p>Il existe d'autres solutions moins onéreuses et tout aussi écologiques, pour améliorer le confort des Loveriens et des Rouennais. Et de plus, les habitants du Vaudreuil, Saint Pierre du Vauvray et Saint Étienne du Vauvray ne verront aucun changement dans leur déplacement quotidien puisqu'ils ne pourront pas utiliser ces trains. Ils devront continuellement utiliser leur voiture.</p> <p>Dans ce sens, où est la diminution de l'impacte écologique !</p> <p>Une fois de plus, ce n'est pas pour les petites gens que nous sommes ! Je suis donc opposée à ce projet.</p> <p>Cordialement</p> | Anonyme |
| 2025/07/11 10:30 | REFUS du PROJET NDFL | <p>Je m'oppose à ce projet qui :- va coûter une somme considérable aux contribuables- ne va servir qu'un nombre limité de personnes- sera un désastre écologique et environnemental (bruit, pollution, faune, flore).Merci de prendre en compte ma participation à cette concertation. Respectueuses salutations</p> | Anonyme |
| 2025/07/11 10:30 | Refus du projet de nouvelle desserte ferroviaire à Louviers | <p>Bonsoir,</p> <p>Je ne suis pas d'accord avec ce projet, dans les conditions proposées actuellement.</p> <p>Cordialement,</p> | Anonyme |
| 2025/07/11 10:31 | Refus du projet de desserte ferroviaire à louviers. | <p>Je ne suis pas d'accord avec ce projet tel qu'il est proposé actuellement</p> | Anonyme |
| 2025/07/11 10:32 | Refus de la ndfl | <p>Coût trop onéreux pour les contribuables. Détérioration visuelle et sonore de notre commune</p> | Anonyme |
| 2025/07/11 10:38 | Projet Train louviers val de reuil | <p>Non car trop cher et ça va défigurer la ou il va passer et pour les aménagements pour la circulation</p> | Anonyme |
| 2025/07/11 10:39 | Opposition | <p>Je suis opposé à ce projet</p> | Anonyme |
| 2025/07/11 10:39 | Opposition au projet ligne ferroviaire Louviers-Rouen | <p>Bonjour, Au vu - du coût excessif par rapport au nombre d'utilisateurs présumés après abandon du projet de la ligne Evreux-Rouen - de l'impact écologique - des transports en commun existants - de l'absence d'arrêt pour les habitants de st Pierre, st Etienne du vauvray et Le Vaudreuil qui seront les 1ers impactés par les travaux pendant de longs mois, je m'oppose au projet d'une ouverture de ligne de train entre Louviers et Rouen.</p> | Anonyme |
| 2025/07/11 10:39 | Opinion | <p>Madame, Monsieur,</p> <p>Comme le projet de ligne ferroviaire Evreux/Rouen est définitivement abandonné, le projet partiel de ligne Louviers/Val de Reuil, n'a plus de sens.</p> <p>D'autant qu'il s'agirait d'un gaspillage de l'argent des contribuables.</p> <p>En effet, ce projet coûte beaucoup trop cher, au vu de l'utilisation espérée... Les usagers ont besoin de dessertes fréquentes à toute heure de a journée. Les autobus, dont on peut espérer qu'ils seront de moins en moins polluants, pourraient remplir ce rôle , si leur cadence est suffisante</p> <p>Et, il existe d'autres solutions moins onéreuses et tout aussi écologiques, pour améliorer le confort des Lovériens et des Rouennais.</p> <p>Je suis donc opposé à ce projet.</p> <p>Merci de prendre en compte ma participation à cette concertation.</p> <p>Bien à vous.</p> | Anonyme |

| Date | Titre de la contribution | Votre contribution | Pseudo |
|---------------------|---|---|---------|
| 2025/07/11 10:45 | observations, questionnements et propositions de SOS Gares pour la réouverture de la ligne Rouen-Louviers | <p>Mr Pierre Sablier, Mr Julien Créa, Depuis le 2 juin 2025, SNCF Réseau a ouvert une concertation publique sur la réouverture de la ligne ferroviaire Rouen-Louviers. SOS Gares a participé à la réunion de lancement le 2 juin et au webinaire des forces vives de la Métropole Rouen Normandie le 12 juin. Comme vous le savez par ailleurs, nous sommes membres du Comité des Partenaires Mobilités du Conseil de Développement Durable de la Métropole Rouen Normandie et nous agissons depuis plusieurs années pour la réalisation du SERM de Rouen par étapes progressives, dès aujourd'hui, et pour la relance du triage SNCF de Sotteville-les-Rouen pour en faire un hub arrière des ports de Rouen et du Havre. Lors des deux réunions auxquelles nous avons participé, nous vous avons formulé de nombreuses observations et posé des questions sur le contenu du projet de réouverture et sur ses possibles évolutions. Il nous apparaît important de les rappeler dans ce courrier et vous indiquer que nous attendons que vous y apportiez des réponses dans le cadre de cette concertation. Je me permets de les rappeler ci-dessous: nous souhaitons que soit réaffirmé de manière plus visible et plus volontariste le fait que la réouverture de la ligne Rouen-Louviers fait partie intégrante du projet de SERM de Rouen et constitue une des étapes de sa réalisation. nous aimerions obtenir des précisions sur les différentes enveloppes financières consacrées aux travaux. Les sommes que vous évoquez s'élèvent globalement à 61 millions d'euros pour 6km alors que la Région Occitanie vient de réouvrir la ligne Montréjeau-Luchon pour un coût de 67 millions d'euros pour 36km, ce qui correspond aux estimations habituelles de coût de réouverture de lignes, qui tournent autour de 2 millions d'euros du km. Comment justifier vous le fait que nous sommes à plus de 10 millions du km pour la réouverture du Rouen-Louviers? le nombre d'allers et retours nous semble insuffisant pour proposer une véritable attractivité du service. 16 allers et retours seraient possibles dès la mise en service de la ligne et une montée en puissance pourrait être programmée pour atteindre un cadencement à la demi-heure dans le cadre de l'ouverture complète du SERM en 2035. nous soulevons aussi la problématique de l'intégration tarifaire qui est une donnée essentielle pour faire baisser le coût du train pour les usagers et le rendre compétitif vis à vis de la voiture, voire du bus. Celle-ci est déjà engagée pour les abonnés au niveau de la Métropole Rouen Normandie et elle devra être prolongée pour les voyageurs occasionnels dans le cadre du SERM. Une telle démarche est à mettre en oeuvre dès l'ouverture du service en concertation avec l'Agglomération Seine-Eure. nous avons noté avec satisfaction que la ligne pourra supporter la circulation du fret ferroviaire et que les aménagements nécessaires seront effectués en gare de Louviers pour le stationnement des trains. nous demandons que dans le cadre des études qui seront menées soit examinée la possibilité de desservir la gare de Saint-Pierre-du-Vauvray. La gare de Saint-Pierre-du-Vauvray est actuellement la gare de tête de la ligne vers Louviers (puis au delà vers les anciennes lignes Acquigny/Evreux, Acquigny/Pacy-sur-Eure/Dreux/Chartes/Orléans, Louviers/Elbeuf-Ville), une ligne ferroviaire fermée à toute exploitation ferroviaire depuis des années, "neutralisée" et envahie progressivement par la végétation. Dans le cadre de la réouverture de la ligne vers Louviers, SOS Gares demande que le barreau de voie principale d'une longueur d'1km soit rétabli, modernisé (BAPR, voie banalisée,...) et électrifié entre la gare de Saint-Pierre-du-Vauvray et le futur raccordement "Louviers/Val-de-Reuil/Rouen". Ce barreau pourrait alors être accessible, en provenance de Louviers, via un appareil de voie franchissable à 60km/h ou plus. Ce barreau pourrait d'ailleurs constituer, avec le raccordement et les voies principales n°01 et 02 de la ligne Paris/Rouen un "triangle de retournement" (comme avant son démontage vers 1965-1966, lors de l'électrification de la ligne Paris-Saint-Lazare/Rouen RD/Le Havre, totalement électrifié, qui pourrait s'avérer utile pour diverses raisons d'exploitation (dont la formation de trains travaux,...). Dans le même temps, les infrastructures ferroviaires de la gare pourraient être modernisées: remplacement des actuels appareils de voies d'entrée et de sortie de gare par des appareils d'aiguillages plus performants franchissables à 60km/h au lieu de 30km/h actuellement, complété par la modification de la signalisation, afin de permettre des dégagements/engagements plus rapides en réduisant les distances et les temps de freinage. La remise en service de ce barreau de voie principale pourrait permettre de desservir Saint-Pierre-du-Vauvray par le biais d'un train sur deux par heure à l'horizon du cadencement du SERM de Rouen à la demi-heure. Ce type de mode d'exploitation alterné est d'ailleurs pratiqué dans de nombreux pays et également en France en Région PACA. Nous sommes à votre disposition pour vous expliquer plus en détail cette proposition et ses avantages, notamment pour en faire une "gare de délestage" intéressante en cas d'incidents d'exploitation, de travaux tant sur les lignes ferroviaires Paris-Saint-Lazare/Rouen que Rouen/Louviers. Enfin nous avons bien noté que la réouverture de la ligne Rouen-Louviers constituait une des premières briques de la réouverture d'une liaison ferroviaire entre Rouen et Evreux et que la Région Normandie étudiait actuellement une possibilité de liaison ferroviaire via Serquigny, compte tenu des difficultés et du coût d'une liaison via Louviers. Nous souhaitons avoir connaissance du contenu des études qui ont ou vont être menées et pouvoir donner notre avis sur les scénarios qui vont être examinés. En espérant que nous obtiendrons des réponses à toutes ces observations, propositions et demandes d'ici à la réunion publique de restitution et de bilan du 29 septembre, je vous prie de recevoir mes plus sincères salutations</p> | Anonyme |
| 2025/07/11 10:45 | nouvelledessertferroviairelouviers. | Je suis opposée à ce projet. Merci de prendre en compte ma décision. Bien à vous, | Anonyme |

| Date | Titre de la contribution | Votre contribution | Pseudo |
|---------------------|--|--|---------|
| 2025/07/11 10:46 | Non au projet NDFL | <p>"Le projet de liaison Ferroviaire entre Evreux et Louviers est abandonné du moins provisoirement, compte-tenu de son coût faramineux. Le projet du tronçon Louviers Val-de-Reuil est toujours d'actualité et est en phase de concertation (du 2 juin 2025 au 11 juillet 2025). Après plus d'un an de groupes de réflexion, d'échanges avec des élus locaux et de participation à toutes les réunions de concertation, nous avons de profondes convictions :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Certains élus sont toujours déterminés à mener le projet à son terme « quoiqu'il en coûte » aussi bien en termes de nuisances pour les riverains que de dépenses publiques, et en font même un préalable à la prolongation de la ligne jusqu'à Evreux, 2. Nous, riverains, ne pouvons laisser notre environnement sonore et visuel, l'écosystème dégradés par une voie ferrée électrifiée et des trains traversant à 100km/h des zones jusque-là calmes et tranquilles, 3. Si quelques 240 usagers supplémentaires peuvent gagner quelques minutes pour leurs trajets vers Rouen, il n'en est rien pour la plupart des autres habitants de l'agglomération : quid des habitants du plateau du Neubourg, d'Andé et communes du Vexin normand, de la vallée de l'Eure, du plateau de Vironvay, d'Heudebouville, des Ebroïciens ... ? 4. Il existe des solutions alternatives respectueuses de l'environnement, du cadre de vie : <ul style="list-style-type: none"> o Optimisation des réseaux existant (Ligne SNCF Evreux-Rouen via Serquigny, Arrêt du NOMAD 216 Rouen rive gauche, Interconnexions avec les réseaux de transport urbains,...) o Navettes de bus entre la gare de Val-de-Reuil et les villes de Louviers et Evreux via route de Saint-Pierre-du-Vauvray avec arrêts à la demande (Basse-Crémonville , côte Chiquet à Saint-Etienne-du-Vauvray), o Parkings adaptés (Porte de l'eau à Louviers, pôle multimodal....), o Augmentation de la fréquence des trains omnibus entre Val-de-Reuil et Rouen en utilisant les voies existantes à la gare de Saint-Pierre-du-Vauvray comme voies d'attente pour leur départ vers Rouen/Le Havre, tronçon du projet concernant 760 usagers supplémentaires. <p>Non au projet NDFL pour défendre notre qualité de vie et ne pas alourdir la dépense publique"</p> | Anonyme |
| 2025/07/11 10:46 | Ligne Louviers Val de Reuil | Je suis opposée à ce projet | Anonyme |
| 2025/07/11 10:46 | Ligne Louviers Val de Reuil | Je ne suis pas d'accord avec ce projet | Anonyme |
| 2025/07/11 10:47 | Liaison ferroviaire Louviers VAL DE RUEIL | je m,oppose au projet | Anonyme |
| 2025/07/11 10:47 | Je suis opposé à ce projet | Je suis opposé à ce projet | Anonyme |
| 2025/07/11 10:47 | Desserte ferroviaire | Je suis formellement opposé au projet de desserte ferroviaire LouviersRouen. Ce projet n'a plus sens après suppression de la liaison vers Evreux. Arrêtons le gaspillage de l'argent public, il existe des solutions qui peuvent être améliorées tant sur le plan économique que de service rendu et ecologique. | Anonyme |

| Date | Titre de la contribution | Votre contribution | Pseudo |
|---------------------|--|--|---------|
| 2025/07/11 10:48 | Avis projet NDFL | <p>Bonjour, Veuillez trouver ci-après le texte de la pétition RPLF auquel je souscris totalement. J'ajoute que, dans les circonstances actuelles où les finances publiques sont à la dérive, voir des élus soutenir ce projet gargantuesque en termes financiers (Investissements, Exploitation, Coûts pour la collectivité) pour 6 kms de voie, 8 aller-retour et un tout petit nombre d'utilisateurs, alors qu'il y a déjà une gare à Val-de-Reuil, est pour le moins déconcertant et témoigne d'un clientélisme 'quoi qu'il en coûte'. On soignera moins bien les malades, on n'augmentera pas le pouvoir d'achat des retraités, on diminuera les prestations sociales, etc...mais on sera contents, à Louviers on aura notre train!! Cordialement</p> <p>Le projet de liaison Ferroviaire entre Evreux et Louviers est abandonné du moins provisoirement, compte-tenu de son coût faramineux. Le projet du tronçon Louviers Val-de-Reuil est toujours d'actualité et est en phase de concertation (du 2 juin 2025 au 11 juillet 2025). Après plus d'un an de groupes de réflexion, d'échanges avec des élus locaux et de participation à toutes les réunions de concertation, nous avons de profondes convictions :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Certains élus sont toujours déterminés à mener le projet à son terme « quoiqu'il en coûte » aussi bien en termes de nuisances pour les riverains que de dépenses publiques, et en font même un préalable à la prolongation de la ligne jusqu'à Evreux, 2. Nous, riverains, ne pouvons laisser notre environnement sonore et visuel, l'écosystème dégradés par une voie ferrée électrifiée et des trains traversant à 100km/h des zones jusque-là calmes et tranquilles, 3. Si quelques 240 usagers supplémentaires peuvent gagner quelques minutes pour leurs trajets vers Rouen, il n'en est rien pour la plupart des autres habitants de l'agglomération : quid des habitants du plateau du Neubourg, d'Andé et communes du Vexin normand, de la vallée de l'Eure, du plateau de Vironvay, d'Heudebouville, des Ebroïciens ... ? 4. Il existe des solutions alternatives respectueuses de l'environnement, du cadre de vie : <ul style="list-style-type: none"> o Optimisation des réseaux existant (Ligne SNCF Evreux-Rouen via Serquigny, Arrêt du NOMAD 216 Rouen rive gauche, Interconnexions avec les réseaux de transport urbains,...) o Navettes de bus entre la gare de Val-de-Reuil et les villes de Louviers et Evreux via route de Saint-Pierre-du-Vauvray avec arrêts à la demande (Basse-Crémonville , côte Chiquet à Saint-Etienne-du-Vauvray), o Parkings adaptés (Porte de l'eau à Louviers, pôle multimodal...), o Augmentation de la fréquence des trains omnibus entre Val-de-Reuil et Rouen en utilisant les voies existantes à la gare de Saint-Pierre-du-Vauvray comme voies d'attente pour leur départ vers Rouen/Le Havre, tronçon du projet concernant 760 usagers supplémentaires. <p>Non au projet NDFL pour défendre notre qualité de vie et ne pas alourdir la dépense publique"</p> | Anonyme |
| 2025/07/11 10:48 | avis projet NDFL | <p>Bonjour, Veuillez trouver ci-après le texte de la pétition RPLF auquel je souscris totalement :</p> <p>Le projet de liaison Ferroviaire entre Evreux et Louviers est abandonné du moins provisoirement, compte-tenu de son coût faramineux. Le projet du tronçon Louviers Val-de-Reuil est toujours d'actualité et est en phase de concertation (du 2 juin 2025 au 11 juillet 2025). Après plus d'un an de groupes de réflexion, d'échanges avec des élus locaux et de participation à toutes les réunions de concertation, nous avons de profondes convictions :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Certains élus sont toujours déterminés à mener le projet à son terme « quoiqu'il en coûte » aussi bien en termes de nuisances pour les riverains que de dépenses publiques, et en font même un préalable à la prolongation de la ligne jusqu'à Evreux, 2. Nous, riverains, ne pouvons laisser notre environnement sonore et visuel, l'écosystème dégradés par une voie ferrée électrifiée et des trains traversant à 100km/h des zones jusque-là calmes et tranquilles, 3. Si quelques 240 usagers supplémentaires peuvent gagner quelques minutes pour leurs trajets vers Rouen, il n'en est rien pour la plupart des autres habitants de l'agglomération : quid des habitants du plateau du Neubourg, d'Andé et communes du Vexin normand, de la vallée de l'Eure, du plateau de Vironvay, d'Heudebouville, des Ebroïciens ... ? 4. Il existe des solutions alternatives respectueuses de l'environnement, du cadre de vie : <ul style="list-style-type: none"> o Optimisation des réseaux existant (Ligne SNCF Evreux-Rouen via Serquigny, Arrêt du NOMAD 216 Rouen rive gauche, Interconnexions avec les réseaux de transport urbains,...) o Navettes de bus entre la gare de Val-de-Reuil et les villes de Louviers et Evreux via route de Saint-Pierre-du-Vauvray avec arrêts à la demande (Basse-Crémonville , côte Chiquet à Saint-Etienne-du-Vauvray), o Parkings adaptés (Porte de l'eau à Louviers, pôle multimodal...), o Augmentation de la fréquence des trains omnibus entre Val-de-Reuil et Rouen en utilisant les voies existantes à la gare de Saint-Pierre-du-Vauvray comme voies d'attente pour leur départ vers Rouen/Le Havre, tronçon du projet concernant 760 usagers supplémentaires. <p>Non au projet NDFL pour défendre notre qualité de vie et ne pas alourdir la dépense publique</p> | Anonyme |
| 2025/07/11 16:20 | Contribution de la Métropole Rouen Normandie | La contribution de la Métropole Rouen Normandie figure p.31 des annexes. | Anonyme |

| Date | Titre de la contribution | Votre contribution | Pseudo |
|------------------------|--|--|---------------------------|
| 11/07/2025 21:59:00 | Points de vigilance et prolongation jusqu'à Evreux | <p>La contribution de L'Après Evreux figure p.63 des annexes.</p> <p>Dans le cadre d'une nécessaire vision globale des transports publics collectifs en Normandie et des impératifs de transition écologique sur ce même territoire régional, L'Après (section d'Évreux) a participé à plusieurs étapes de la présente «concertation publique». A savoir :</p> <p>Réunion à Louviers 02 juin 2025 ; Réunion à Val-de-Reuil 16 juin 25 ; Visio-conférence dite «webinaire» 12 juin 25 ; Parcours pédestre puis réunion à Saint-Etienne-du-Vauvray 19 juin 2025.</p> <p>Nos participations ci-dessus, certains avis et/ou questionnements émis au micro que nous avons relevés lors de ces moments de la «concertation» publique, ainsi que nos échanges avec différent.e.s usagers.ères directement ou indirectement concerné.e.s nous amènent à émettre les observations suivantes (non exhaustives) :</p> <p>1 / La viabilité et la pérennité de cette nouvelle ligne ferroviaire ne saurait s'entendre sans une prolongation de la ligne de la gare de Louviers jusqu'à celle d'Évreux. Cette prolongation est plus que jamais nécessaire, dans le cadre d'une vision globale des déplacements en Normandie couplée à une amélioration impérieuse de l'attractivité des divers territoires concernés.</p> <p>2 / Il appert que de réels besoins et des impératifs écologiques sont prégnants afin de relier Évreux et Rouen, en substituant les usages de voitures par des fréquentations ferroviaires. Sur ce point, nous avons demandé s'il existe, à ce jour, une quantification prévisionnelle des flux supplémentaires d'usagers.ères qui seraient générés par une prolongation de la ligne jusqu'à Évreux.</p> <p>3 / Nous notons avec grand intérêt que la commune de Saint-Pierre-du-Vauvray se déclare elle-même favorable à cette prolongation. Dans une «contribution» municipale publiée (1er juin 2025) sur son site officiel, la commune mentionne, à très juste titre, que la desserte Louviers & Rouen actuellement envisagée doit «constituer la première pierre de la liaison Évreux-Rouen» : [https://www.levauvray.fr/ligne-ferroviaire-louviers-rouen-contribution-au-debat-de-la-commune-de-saint-pierre-du-vauvray-oui-a-un-train-qui-ameliore-la-desserte-du-territoire/][https://www.levauvray.fr/ligne-ferroviaire-louviers-rouen-contribution-au-debat-de-la-commune-de-saint-pierre-du-vauvray-oui-a-un-train-qui-ameliore-la-desserte-du-territoire/)]</p> <p>4 / Nous relevons également que dans sa propre contribution (08 juillet 2025) versée à la présente enquête publique, la Métropole Rouen Normandie mentionne pour sa part que : «La liaison ferroviaire entre Rouen et Evreux est stratégique pour la Normandie même si nous notons les difficultés autour de ce projet, dont le coût ainsi que l'impact sur les territoires. En tout état de cause, il est néanmoins important de préserver les possibilités pour relier 2 capitales normandes à un autre terme».</p> <p>5 / La future tarification des billets et celle des abonnements seront primordiales en termes d'incitation et d'attractivité de la future ligne Louviers & Rouen, selon le principe élémentaire selon lequel plus le «reste à charge» sera réduit, plus cela sera incitatif pour l'utilisateur. Lors de plusieurs de nos interventions au micro, nous avons rappelé que ce sujet est particulièrement crucial pour les usagers.ères faisant partie de ce que l'on appelle les «classes populaires». En effet, les capacités contributives parfois faibles, voire très faibles, de ces personnes peuvent constituer un réel frein financier les empêchant de pouvoir payer 8,80 € pour un trajet (tarif annoncé).</p> <p>6 / Ce qui est annoncé comme une future «halte» automatisée à Louviers (actuelle terminologie officielle) doit impérativement être abandonné et être transformé en une «véritable» gare, fonctionnant au quotidien avec des guichets et des personnels de la SNCF dûment affecté.e.s sur le site, afin notamment de guider et accompagner les personnes. Lors de plusieurs de nos interventions au micro, nous avons rappelé que cette nécessité est impérieuse en termes de service public ferroviaire régional, notamment à destination des usagers.ères éloigné.e.s des usages numériques et/ou des personnes âgé.e.s et/ou des personnes à mobilité réduite (PMR). S'agissant de l'automatisation et de la dématérialisation (sans personnels) des «haltes» ferroviaires, dont celle qui est actuellement envisagée pour Louviers, nous appelons de nouveau l'attention des promoteurs. trices du projet sur le rapport sénatorial publié le 17 septembre 2020. En effet, ce dernier alerte sur les enjeux politiques et sociétaux de la lutte contre l'illectronisme : [https://www.senat.fr/travaux-parlementaires/structures-temporaires/missions-dinformation-communes/archives/mission-dinformation-lutte-contre-lillelectronisme-et-inclusion-numerique.html][https://www.senat.fr/travaux-parlementaires/structures-temporaires/missions-dinformation-communes/archives/mission-dinformation-lutte-contre-lillelectronisme-et-inclusion-numerique.html)]</p> <p>7 / Au cours de certaines de nos interventions, nous avons demandé s'il existe, à ce jour, une quantification prévisionnelle des flux supplémentaires d'usagers.ères qui seraient générés par une prolongation de la ligne jusqu'à Évreux. Une réponse devait être apportée sur ce point avant la fin de «concertation». Nous maintenons notre demande.</p> <p>8 / De la même manière, au cours de certaines de nos interventions, nous avons demandé à ce que les différentes études réalisées à ce jour sur une prolongation ferroviaire de Louviers jusqu'à Evreux soient publiées dans leur intégralité : étude(s) de faisabilité technique, étude(s) de fréquentation, étude(s) sur les coûts prévisionnels, etc... Il s'agit, en effet, de permettre à chacun.e de se forger une opinion éclairée, à savoir sur la base d'éléments circonstanciés et objectifs, en lieu et place de déclarations politiques et/ou techniques qui pourraient éventuellement se révéler biaisées ou trop partielles. Lors de la réunion du 19 juin 2025 à Saint-Etienne-du-Vauvray, les responsables de SNCF Réseau présents se sont publiquement engagés à ce qu'une «synthèse» de ces études soit publiée, ce qui n'a pas été fait à ce jour... Ils ont par ailleurs précisé qu'un accès intégral aux études ne serait pas possible, sauf après une intervention auprès de la Commission d'accès aux documents administratifs (CADA). L'Après Évreux maintient avec force sa demande d'une transparence totale sur les différentes études portant sur une prolongation ferroviaire de Louviers jusqu'à Evreux. Si besoin, nous nous permettons de rappeler qu'un refus de rendre publiques ces études pourrait, selon nous, entrer en dissonance avec le droit constitutionnel de libre accès aux documents administratifs, consacré par la décision 2020-834 QPC rendue en date du 03 avril 2020 par le Conseil constitutionnel.</p> <p>9 / Enfin, nous demandons à ce que notre présente contribution soit publiée dans son intégralité dans le bilan de la concertation qui sera restitué le 29 septembre 2025.</p> <p>Pour L'Après, section d'Évreux V. Teixeira evreux.agglo.epn@l-apres.fr — https://www.l-apres.fr/</p> | L'Après, section d'Evreux |



Contributions écrites



Ligne ferroviaire Louviers-Rouen - Contribution au débat de la commune de Saint-Pierre du Vauvray : Oui à un train qui améliore la desserte du territoire

Ligne ferroviaire Louviers-Rouen - Contribution au débat de la commune de Saint-Pierre du Vauvray : Oui à un train qui améliore la desserte du territoire

Laetitia Sanchez | Le train | juin 1, 2025 | 0



Rédacteurs : Jérôme Bourlet de la Vallée et Laetitia Sanchez

Les réunions de concertation de juin 2025 autour du projet de nouvelle ligne ferroviaire entre Louviers et Rouen auront pour objet de déterminer l'opportunité, la faisabilité et l'acceptabilité du projet.

Les élus de Saint-Pierre du Vauvray sont pour cette ligne ferroviaire, à condition de :

- Desservir correctement le territoire
- Constituer la première pierre de la liaison Evreux-Rouen
- **Elargissement de la zone de chalandise avec un arrêt à Saint-Pierre du Vauvray**

La gare de Saint-Pierre du Vauvray dispose d'une position stratégique, au pied d'un pont ouvrant vers le Vexin sur la rive droite de la Seine, avec un trafic de 7000 véhicules / jour selon le dernier comptage du Cerema en date du 22 juin 2022 (étude du département de l'Eure sur la CVCR, la Chaussée à Voie Centrale Banalisée).

Cette desserte permettrait d'augmenter le potentiel de la branche euroise de la future étoile ferroviaire de la Métropole Rouen Normandie. Cela constituerait en outre un vecteur d'équité et d'acceptabilité vis-à-vis de la Seine-Maritime qui disposera de 20 dessertes, quand l'Eure n'en compterait que 4.

• Les arguments techniques

La vitesse d'entrée sur la ligne Paris-Rouen impose sa vitesse aux autres trains.

Le tronçon Paris-Rouen est un tronçon à 160KM/h en vitesse optimale, sur lequel les trains circulent plutôt à 150KM/h. En supposant une accélération constante de $0,5m/s^2$ entre la position d'arrêt et cette vitesse, on trouve une distance de 1,7 Km,

Or, cette distance ne correspond pas à la longueur de voie entre l'arrêt devant la gare de Saint-Pierre du

ARTICLES RÉCENTS

- La ludothèque itinérante arrive à Saint-Pierre du Vauvray !
- Une station de vélos en libre-service à Saint-Pierre du Vauvray (27430)
- Le soutien de SOS-Gares à la réouverture de dessertes en gare de Saint-Pierre du Vauvray (27430)
- Compte-rendu du conseil municipal du 4 juin 2025 à Saint-Pierre du Vauvray (27430)
- Ligne ferroviaire Louviers-Rouen - Contribution au débat de la commune de Saint-Pierre du Vauvray : Oui à un train qui améliore la desserte du territoire
- Conseil municipal le mercredi 4 juin 2025 à Saint-Pierre du Vauvray (27430)
- La rénovation de l'école de Saint-Pierre du Vauvray (27430) citée en exemple par la Banque des Territoires
- Menus de la cantine scolaire pour les mois d'avril à juillet 2025 à Saint-Pierre du Vauvray (27430)
- Compte-rendu du conseil municipal du 3 avril 2025 à Saint-Pierre du Vauvray (27430)
- Compte-rendu du conseil municipal du 26 mars 2025 à Saint-Pierre du Vauvray (27430)

COMMENTAIRES RÉCENTS

- casse-bras - Les Iles Indigo dans Randonnée sur la côte des Deux Amants
- Laetitia dans Base de loisirs de Léry-Poses
- Joëlle Bucaille dans Base de

Or, cette distance ne correspond pas à la longueur de voie entre l'arrêt devant la gare de Saint-Pierre du Vauvray et la reprise d'aiguillage, qui est de 450m.

La question qu'il convient donc de poser est de déterminer quelle sera la vitesse du train lorsqu'il reprendra la ligne.

Si on applique toujours une accélération constante de $0,5m/s^2$, on trouve une vitesse de 76km/h.

A titre de comparaison, la sortie du train depuis la ligne directe de Louviers se fera avec un rayon de courbure entre 250 m et 300 m, ce qui donnera une vitesse de reprise sur la ligne Paris-Rouen entre 50 et 60 km/h.

La comparaison de ces deux valeurs étant du même ordre de grandeur, l'argument de la vitesse de reprise ne peut intervenir pour le choix d'un arrêt à Saint-Pierre du Vauvray. Un arrêt à Saint-Pierre-du-Vauvray n'aura pas plus d'incidence sur le trafic de la ligne Rouen-Paris qu'une liaison sans arrêt depuis Louviers. En effet, la vitesse de reprise en sortie de gare de Saint-Pierre sera à peu près la même que la vitesse limite dans le virage de liaison avec la ligne Paris-Rouen.

• Coût économique d'un arrêt supplémentaire à Saint-Pierre du Vauvray

Le quai étant déjà construit, le raccord déjà existant, et l'emprise de l'aiguillage également, le surcoût sera minimal.

Ainsi, il apparaît que le choix de créer un arrêt supplémentaire à Saint-Pierre du Vauvray ne pourra être que bénéfique, en augmentant l'offre d'arrêts, et donc le nombre de voyageurs.

Pour cela, la commune de Saint-Pierre du Vauvray formule la proposition suivante sur l'offre des arrêts :

Une ligne A : Louviers-Val de Reuil Rouen

Une ligne B : Louviers : Saint-Pierre du Vauvray Rouen

Avec une proposition en fréquence de trois A pour un B.

Conclusion

Oui à un train qui améliore la desserte du territoire. Avec un arrêt supplémentaire dans l'Agglomération Seine-Eure, cette ligne développera le rayonnement de notre territoire.



[← Précédent : Conseil municipal le mercredi 4 juin 2025 à Saint-Pierre du Vauvray \(27430\)](#)

[Suivant : Compte-rendu du conseil municipal du 4 juin 2025 à Saint-Pierre du Vauvray \(27430\) →](#)

Laisser un commentaire

Votre adresse e-mail ne sera pas publiée. Les champs obligatoires sont indiqués avec *

Commentaire *

Nom *

E-mail *

Site web

Enregistrer mon nom, mon e-mail et mon site dans le navigateur pour mon prochain commentaire.

[Laisser un commentaire](#)

• Joëlle Bucaille dans [Base de données de Louviers de Léry-Poses](#)

ARCHIVES

Sélectionner un mois

CATÉGORIES

Sélectionner une catégorie

Rechercher

02 32 59 91 06
mairie@saintpierreduvauvray.fr

Mentions légales
Responsable de la publication :
Mairie de Saint-Pierre du Vauvray
Développé sous WordPress
Hébergement : Ionos

La Vauvray





Association la Petite Cyclote
Se déplacer à vélo dans l'agglomération Seine-Eure
lapetitecyclote@gmail.com

Avis retour train Louviers
16 juin 2025

Vélo plus train, transport de demain !

Vélo et train sont les champions de la mobilité écologique :

- leur efficacité énergétique est excellente,
- leurs émissions de CO2 au kilomètre sont extrêmement faibles,
- ils utilisent des infrastructures occupant peu d'espace,
- ils sont complémentaires et la combinaison de ces deux modes permet de remplacer très avantageusement l'automobile.

L'association la Petite Cyclote se réjouit donc du retour de la liaison ferroviaire entre Louviers et Rouen. À l'occasion de la concertation sur ce projet, nous formulons les recommandations suivantes.

Intermodalité

Le train doit être compatible avec les différents usages du vélo et doit donc offrir :

- la possibilité d'emporter facilement un nombre important de vélos à bord des trains,
- l'accessibilité dans les gares et jusqu'aux quais,
- du stationnement vélo sécurisé et en nombre suffisant aux abords des gares,
- la possibilité de louer des vélos en libre service,
- des aménagements cyclables pour faciliter les trajets vers les gares.

Desserte des bourgs

Le train doit profiter au plus grand nombre et notamment aux populations des pôles secondaires se trouvant sur le tracé, actuellement très dépendantes de la voiture. Nous préconisons que certains trains s'arrêtent à Saint-Etienne-du-Vauvray et à Saint-Pierre-du-Vauvray pour capter des voyageurs venant des villages alentours. Cela rendrait par ailleurs le projet plus acceptable par les riverains de la voie ferrée.

Poursuite vers Évreux

La liaison ferroviaire entre Rouen et Louviers est une première étape indispensable pour aller ensuite jusqu'à Évreux. Les habitants de notre agglomération doivent pouvoir se rendre à la préfecture du département autrement que par la route.

Liaisons cyclables

Moins rapide mais plus polyvalent que le train, le vélo reste un moyen de transport à part entière. Il est tout à fait pertinent pour les échanges entre l'agglomération Seine-Eure, la métropole de Rouen et l'agglomération d'Évreux, ainsi que vers tous les endroits peu desservis par les transports en commun. En parallèle du train, nous avons donc besoin d'itinéraires cyclables sécurisants, rapides et directs entre nos territoires.

Limitation du trafic routier

Pour rendre le train et le vélo plus "concurrentiels", il est indispensable de limiter le trafic routier via notamment des limitations de vitesse et des rétrécissements des voies au profit d'aménagements pour les vélos et les transports en commun. Bus et cars ont en effet aussi leur rôle à jouer pour éviter l'utilisation de la voiture. La technologie permet aujourd'hui de les



Association la Petite Cyclote
Se déplacer à vélo dans l'agglomération Seine-Eure
lapetitecyclote@gmail.com

Avis retour train Louviers
16 juin 2025

faire rouler à l'électricité via des batteries ou des piles à hydrogène, mais cela reste très gourmand en ressources dans un cas et en énergie dans l'autre. Pour relier des villes importantes, c'est bien le train qui reste le plus écologique et le plus performant. Doté d'une grande capacité d'emport, il garde par ailleurs l'avantage de pouvoir embarquer les vélos, imbattables pour la desserte fine.



Contribution du 25 juin 2025.

OUI A LA REOUVERTURE DE VAL-DE-REUIL-LOUVIERS, PREMIER PAS VERS LA REOUVERTURE JUSQU'A EVREUX.

Le Collectif "En train pour Honfleur" (composé des associations Brionne-Eco-Mobilités, Rislecycllette et la FNAUT-Normandie) **soutient pleinement le projet de réouverture** de la section de ligne Val-de-Reuil-Louviers qui permettra de contribuer, comme la réouverture souhaitable de la ligne de Honfleur, au développement des possibilités de transport ferroviaire en Normandie pour tous les usagers.

Il favorisera le **report modal de la voiture vers le rail**, indispensable à l'heure ou le réchauffement climatique est devenu "hors de contrôle" ("Une" du quotidien économique "Les Echos du 20 juin 2025).

En effet, le **service offert par le train n'a rien à voir avec le service offert par les cars**, dont l'attractivité pour les usagers est beaucoup plus faible (embouteillages, confort médiocre, espace réduit, difficultés à lire ou travailler, interdiction de manger, de se déplacer, pas de toilettes disponibles etc...). Le temps de parcours n'est qu'un élément parmi d'autres de l'attractivité du service. Et il faut comparer ce qui est comparable, puisque les cars n'atteignent pas la gare de Rouen-rive-droite (il faudrait ajouter 15mn de trajet) rendant impossible toute correspondance ferroviaire. Ce qui explique qu'un service autocar interurbain n'atteigne jamais 1% de part de marché, quand le train dépasse souvent les 10%.

Le service public ferroviaire est donc au moins **10 fois plus performant que le service routier**, c'est pourquoi la comparaison brute des coûts respectifs des deux solutions n'a pas de sens. Et l'on pourrait ajouter que le matériel ferroviaire a une durée de vie bien plus importante que les autocars, dont le renouvellement doit être financé plus régulièrement.

Dans un environnement malheureusement marqué par de nombreuses infrastructures routières et autoroutières, **le bilan en matière de nuisances sonores sera positif** (transfert modal de la route vers le rail). Le bruit causé par le passage de 12 trains par jour est sans commune mesure avec le bruit permanent, y compris la nuit, généré par une infrastructure routière. Aucun train ne circulera de nuit. Et le bruit d'un autorail électrique est plus faible que celui d'un autorail thermique, lui-même beaucoup plus faible que celui d'un train de marchandises.

Le coût de l'opération est modéré pour un projet d'investissement public. Le simple contournement routier d'Evreux, (qui, au surplus, favorise le développement du trafic routier et les émissions de gaz à effet de serre, la destruction d'espaces naturels et agricoles et les nuisances routières) a un coût presque deux fois plus élevé. La simple rénovation des quais et du bâtiment de la gare d'Evreux est chiffrée à 20M€. Un budget de 65M€ au service de l'intérêt général n'a rien d'effrayant.

Mais ce projet ne doit pas être une fin en soi, il faut viser la réouverture complète de la ligne jusqu'à Evreux. En effet, dans l'étude Rail-Concept de 2022 commandée par la Région, le **potentiel de trafic Rouen-Evreux identifié est trois fois supérieur** au potentiel de trafic Rouen-Louviers.

S'agissant du coût de l'opération, 65M€, bien que modeste au regard de n'importe quel projet d'infrastructure routière, il reste élevé pour une réouverture de ligne de seulement 6km. (67M€ pour la réouverture de la ligne de 35km Montrejeau-Luchon en Occitanie, inaugurée ce 22 juin 2025).

Ce coût élevé s'expliquerait en grande partie par la nécessité de rénover le poste d'aiguillage de Val-de-Reuil, et le choix fait pour le remplacement du passage à niveau n°3 par un passage dénivelé forcément très coûteux.

Le lourd investissement lié au **poste d'aiguillage de Val-de-Reuil** étant alors réalisé, il est d'autant plus nécessaire de **l'amortir** en poursuivant la réouverture jusqu'à Evreux.

S'agissant des passages à niveau également, le coût de la réouverture (au km) de la partie sud de la ligne serait également bien moindre puisque, toujours selon la même étude Rail-Concept remise à la Région en 2022, **seuls 2PN (n°11 et 39) sont à déniveler** sur les 27km, soit un PN tous les 13km contre un PN tous les 6km entre Val-de-Reuil et Louviers.

Même à 4M€/km (le double de Montrejeau-Luchon) pour tenir compte de l'électrification et de la dénivelation de 2PN, le coût de la réouverture de Louviers-Evreux serait 2,5fois moins chère au km que la réouverture de Val-de-Reuil-Louviers.

Nous ajoutons qu'un important surcoût (évalué à 51M€ par l'étude Rail-Concept précitée) est souvent évoqué à propos d'aménagements à réaliser au profit de **l'usine Essity à Hondouville**. Or ces aménagements n'ont pas à être pris en charge par la collectivité. L'entreprise bénéficie d'une autorisation d'occupation du domaine public ferroviaire précaire et révocable sans indemnité. La convention prévoit expressément la restitution de l'emprise dans un délai de 6 mois en cas de projet de réouverture. C'est en toute connaissance de cause que l'entreprise a réorganisé son site industriel, réorganisation qui nécessitera pour elle des aménagements après la réouverture de la ligne qui doivent logiquement et juridiquement peser sur l'entreprise et non sur le contribuable.

Enfin, les opposants à la réouverture invoquent régulièrement deux prétendus obstacles : la traversée d'un **site Natura 2000 et la présence d'espèces protégées**. La traversée du site Natura 2000 engendre pour seule contrainte juridique (Art. L.414-1 et s. Code de l'environnement) l'obligation d'évaluer les effets du projet sur les espèces et habitats et le cas échéant de prévoir des mesures compensatoires. La présence d'espèces protégées nécessite l'obtention éventuelle d'une dérogation préfectorale (L.411-2-4° Code de l'environnement).

La ligne Montrejeau-Luchon qui vient de rouvrir traverse également un site Natura 2000 et la Région Occitanie a obtenu sans difficulté une dérogation "espèces protégées" pour mener à bien son projet, ce qui prouve si besoin que ces deux éléments ne constituent pas un obstacle à la réouverture.

En conclusion, la raison commande d'engager dès à présent la phase 2 avec la **réouverture complète jusqu'à Evreux : 3 fois plus efficace et 2,5 fois moins coûteuse au km!**

Pour le Collectif,
Xavier Braud et Maxime Corteel.



Le Président

SNCF RÉSEAU NORMANDIE

A l'attention de Monsieur Vincent PALIX

Directeur territorial de SNCF Réseau Normandie

38 bis, rue Verte

BP 11066

76173 ROUEN Cedex

Rouen, le 2 juillet 2025

N/Réf. : S_2025_00725

Pôle Etudes et Attractivité

Objet : Projet de réouverture de la liaison ferroviaire entre Rouen et Louviers – Soutien de la CCI Rouen Normandie au projet

Monsieur le Directeur Territorial,

Dans le cadre de la concertation publique, en cours, sur le projet de nouvelle desserte ferroviaire entre la gare de Rouen Rive-Droite et Louviers à l'horizon de 2030 - 2032, la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Rouen Métropole tient à exprimer son soutien à cette initiative.

La CCI observe que ce projet s'inscrit dans une stratégie de décarbonation des mobilités puisqu'avec l'électrification de la ligne, il va contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre localement et à promouvoir les déplacements décarbonés. Il vise également à répondre à une demande croissante de la population française de pouvoir se déplacer en train comme en témoignent les chiffres 2024 des marchés ferroviaires de voyageurs et de fret en France, publiés en juin 2025 par l'Autorité de Régulation des Transports (ART).

La CCI considère également que la réalisation de ce projet de remise en service d'une liaison ferroviaire entre Rouen et Louviers, fermée depuis plus de 30 ans, va permettre de mieux relier deux bassins économiques importants par des modes de déplacements décarbonés. Ainsi, ce projet représente une vraie opportunité de rapprocher, en temps d'accès, Rouen et son agglomération avec le premier pôle économique de l'Eure. A ce titre, la CCI note que ce projet vise à proposer un temps de trajet attractif entre les 2 villes puisqu'il s'élèvera à 34 minutes et qu'il mettra Val-de-Reuil à 7 minutes de Louviers. La CCI considère, en conséquence, que ce projet peut aider à désengorger les voies routières entre ces deux agglomérations, en favorisant le report modal puisqu'il offrira une alternative rapide et fiable aux déplacements en voiture, en particulier aux heures de pointe.

La CCI soutient ce projet car elle constate qu'il va permettre de renforcer l'offre ferroviaire pour les gares situées entre Rouen et Louviers. Ce sera, en particulier, le cas des gares de Saint-Etienne-du-Rouvray et de Sotteville-lès-Rouen qui pourront bénéficier de 8 allers-retours par jour qui s'ajouteront aux 17 trajets quotidiens existants. En facilitant et en fiabilisant les déplacements des habitants de ces communes, ce projet sera de nature à leur offrir des possibilités supplémentaires en termes d'emploi et de formation.

La CCI constate par ailleurs que le projet présenté est évolutif. Ainsi, il a été pensé pour permettre dans l'avenir, un éventuel prolongement de la ligne vers Evreux. De même, la CCI salue le fait que ce projet a été calibré pour permettre, à terme, la circulation de trains de fret. A cet effet, les voies et les ouvrages d'art ont été conçus pour permettre la circulation de trains plus lourds, tels que les trains de fret. En conséquence, ce projet n'entrave aucunement la réalisation d'autres opérations d'aménagement dans l'avenir. Il représente en revanche, un projet structurant pour la métropole rouennaise et l'agglomération Seine-Eure apportant des bénéfices tant sur le plan des mobilités, que de la dynamisation économique tout en favorisant la préservation de l'environnement.

La CCI est également en faveur de ce projet car il sera articulé avec le projet de création d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) dans le territoire rouennais et qu'il complètera l'offre en trajets sur la liaison Rouen-Paris.

De plus, ce projet rend encore plus nécessaire la construction de la nouvelle gare Rouen Saint-Sever et la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) car sans ces équipements, il ne sera pas possible d'augmenter le cadencement de cette nouvelle ligne, limitée actuellement à 8 allers et retours par jour, du fait que la gare Rouen Rive Droite n'a pas la capacité d'accueillir plus de trains.

Pour toutes ces raisons, la CCI considère qu'il est crucial que ce projet aboutisse et qu'il puisse s'exécuter dans les meilleures conditions et les délais les plus courts.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Territorial, l'assurance de ma considération distinguée.

Olivier ROUSSEILLE,



Président.

Contribution de la Métropole Rouen Normandie à la concertation relative au projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

08/07/2025



LES GRANDES CARACTERISTIQUES DU PROJET

Le projet consiste en la réouverture de la ligne ferroviaire entre Louviers et Val-de-Reuil. Il permettra d'augmenter la desserte avec **16 trains supplémentaires chaque jour entre Louviers et Rouen**, soit 8 allers-retours quotidiens. Il permet en outre **une desserte renforcée des gares intermédiaires** : Sotteville-lès-Rouen, Saint-Etienne-du-Rouvray, Ois-sel, Pont-de-l'Arche et Val-de-Reuil.

6 kilomètres de voie seront ainsi réhabilités, en complément d'une électrification de la ligne et de plusieurs interventions concernant les Passages à Niveaux (PN), mettant **Rouen à 34 minutes de Louviers en train**.

Un projet de Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) serait complémentaiement développé, par l'Agglo Seine-Eure, en complément de la construction de la halte.

Les travaux sont à ce stade programmés pour **2029** avec des premiers passagers attendus entre **2030-2032**.

LE CONTEXTE STRATEGIQUE

Les enjeux de transition écologique et sociale nécessitent de promouvoir des modes de déplacement énergétiquement sobres, structurants à l'échelle de la Métropole et de son aire urbaine.

L'enquête Ménage Déplacements menée en 2017 dénombre ainsi 2,43 millions de déplacements tous modes, tous motifs, par jour, au sein d'un territoire qui regroupe 730 000 habitants et 300 000 emplois. **Le mode routier est prédominant** avec 1,5 million de déplacements automobiles par jour dans ces aires urbaines. **Pour ces déplacements périurbains, le mode ferroviaire prend tout son intérêt et complète l'offre de transports en commun urbains**.

Les enjeux du report des usagers du mode routier vers le mode ferroviaire sont multiples : qualité de l'air, baisse des émissions de Gaz à Effet de Serre, occupation de l'espace, gain de pouvoir d'achat pour les ménages...

Avec près de 25 000 trajets routiers effectués quotidiennement entre Rouen et Louviers, **le train représente donc sur ce corridor une alternative pertinente à la voiture individuelle.**

Ce projet s'inscrit en outre dans une dynamique territoriale autour du Service Express Régional Métropolitain (SERM), à travers son objectif de desserte cadencée.

En densifiant ainsi la desserte ferroviaire dans une logique de "RER" : plus de trains, plus souvent, sur une plus grande amplitude horaire, **le SERM est une nécessaire frontière stratégique pour le train.** En complément de la mise en place au 1er septembre 2024 d'une tarification intégrée avec la SNCF sur le périmètre de la Métropole, **le projet de desserte ferroviaire jusqu'à Louviers est donc une brique importante du SERM.**

LES POINTS DE VIGILANCE

-Tram-train :

En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, **la Métropole Rouen Normandie a été associée à l'étude de cette solution et en partage les conclusions, à savoir :** meilleur rapport coût/bénéfice pour le train, le tram-train aurait demandé des travaux d'ampleur (construction d'un nouveau centre de maintenance spécialement pour l'entretien des trams-trains/adaptation des hauteurs de quais de toutes les gares desservies/interface plus forte avec les voies routières et risque de congestion routière), le tram-train ralentit les trains le long du parcours une fois insérée sur la ligne Paris-Le Havre et allonge leurs temps de parcours car il roule moins vite

-Liaison ferroviaire de Rouen à Evreux :

La liaison ferroviaire entre Rouen et Evreux est stratégique pour la Normandie même si nous notons **les difficultés autour de ce projet**, dont le coût ainsi que l'impact sur les territoires. En tout état de cause, il est néanmoins important de préserver les possibilités pour relier 2 capitales normandes à un autre terme.

-L'intermodalité :

Lors de la création de la halte de plain-pied à Louviers, **le développement de l'intermodalité est fondamental à travers le projet consubstantiel de PEM** afin de faciliter les liens entre les différents modes de transport (bus, car, voiture, vélo, marché à pied) pour augmenter l'attractivité de cette liaison ferroviaire.

-Les impacts :

Le projet, tant dans sa phase de construction qu'une fois exploité, devra faire l'objet d'une attention particulière pour **maitriser ses impacts**, tant sur l'environnement naturel que pour le fonctionnement des territoires traversés.

Contribution du Groupe Eure Seine des Ecologistes

à la concertation publique sur le projet de ligne de train Louviers – Rouen

Les Écologistes, qui n'ont cessé de réclamer le développement du train en Normandie et notamment la réouverture de la ligne Rouen – Evreux, sont bien entendu favorables à ce projet. Nous apportons des propositions pour la pleine réussite de cette première tranche de la ligne Rouen-Evreux.

1) Le « Train + vélo » nécessite des rames adaptées

L'avenir des déplacements écologiques au sein du pôle métropolitain passe par le principe « train + vélo ». Le projet prévoit l'implantation de parkings spécifiques aux vélos, ce qui est la moindre des choses. Mais il faut aussi permettre aux voyageurs d'emporter leurs vélos dans le train. Les rames actuelles en circulation entre Val-de-Reuil et Rouen ont une faible capacité d'emport de bicyclettes ce qui constitue un frein. Le voyageur qui prend le train doit être certain d'y trouver une place et de pouvoir revenir avec son vélo. Il est impératif que la Région commande des rames de plus grandes capacités afin de vraiment développer cette bi-modalité.

2) Un arrêt supplémentaire entre Louviers et Val-de-Reuil

Cette ligne desservira toutes les gares entre Rouen et Val-de-Reuil. Afin qu'un maximum de voyageurs puisse l'utiliser, il est nécessaire d'offrir un arrêt supplémentaire entre Val-de-Reuil et Louviers. La gare de Saint-Pierre-du-Vauvray, située au pied du pont routier enjambant la Seine, est un lieu stratégique. Au même titre, un arrêt à Saint-Étienne-du-Vauvray, idéalement situé entre Val-de-Reuil et Louviers, permettrait à de nombreux habitants aux alentours de disposer d'une alternative à la voiture.

3) Tarification abordable

Le projet s'inscrit dans le cadre du Service express régional métropolitain (SERM) ou « RER du Grand Rouen ». Une tarification adaptée, moins onéreuse que celle pratiquée sur la ligne Paris – Le Havre, doit être mise en place. C'est une condition majeure pour un report modal conséquent de la voiture individuelle vers le train.

La Région Normandie se refuse actuellement à instituer le « versement transport » perçu auprès des entreprises de plus de 10 salariés. Cette recette pourrait financer une diminution du prix du billet.

Nous proposons que l'agglomération Seine-Eure étudie la possibilité de prendre en charge, comme le souhaite de son côté la Métropole Rouen Normandie, la différence entre le billet de bus et le billet de train.

4) Préserver la possibilité d'une extension future de Louviers à Evreux

La majorité actuelle de la Région Normandie ne souhaite pas investir dans la prolongation de la ligne vers Evreux. Il faudra par conséquent attendre les prochaines échéances électorales pour l'envisager ce qui nécessite de préserver l'avenir.

Nous souhaitons que la ligne existante entre Louviers et Evreux ne soit pas déclassée, d'une part, et que d'autre part, les documents d'urbanisme des deux Communautés d'agglomération concernées intègrent la perspective d'une future extension en prenant en compte les premières études de tracé effectuées par la SNCF et la Région.

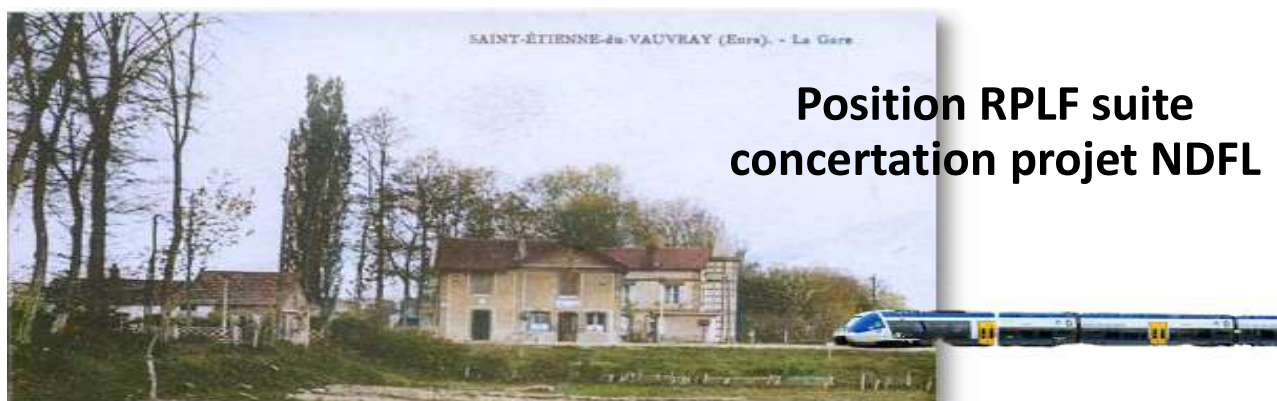
Les co-secrétaires du groupe Eure Seine des Ecologistes

Nolwenn Léostic

Alexis Fraisse

**Contribution écrite du collectif RPLF
(Riverains du Projet Ligne Ferroviaire
Saint-Étienne-du-Vauvray) - 9 juillet 2025**

**Les Riverains du Projet de Ligne Ferroviaire Louviers Val-de-Reuil
en abrégé
RPLF**



Version 2025-06-20

1

PRESENTATION RPLF



- 1. Point des actions RPLF**
- 2. Le projet NDLF**
- 3. Inconvénients pour les riverains de la ligne**
- 4. Une gabegie financière**
- 5. Des solutions alternatives ferroviaires**
- 6. Propositions RPLF**

PRESENTATION RPLF

1. Point des actions RPLF (1/2) :

08/02/2024 : réunion publique Hub de Louviers,

18/03 et 10/04/2024 : réunions mairie de SEV,

13/04/2024 : AG constitutive et création RPLF,

18/04, 14/05 réunions, ateliers et groupes de travail,

Mai 2025 : opération porte à porte : 170 → 255 contacts

07/06/2024 : rencontre avec Philippe Brun,

17/06/2024 : réunion RPLF,

Juin 2024 : demande de positionnement des candidats aux élections législatives,

Juin 2024 : création groupes WhatsApp (adhérents) et Facebook,

07/07/2024 : stand Foire à Tout SPPT à SEV, (44 nouveaux contacts),

Depuis sept 2024 : participation réunions concertation Plan de Mobilité Seine-Eure des 30/09, 04/11, 16/12, 05/02...

12/11/2024 : rencontre avec D. Jubert,

18/12/2024 : rencontre avec B. Leroy,

08/01/2025 : rencontre avec J. Crea et L. Demondion (SNCF),

17/01/2025 : vœux du Maire,



PRESENTATION RPLF

1. Point des actions RPLF (2/2) :

10/02/2025 : rencontre avec F.X. Priollaud,

06/03/2025 : visioconférence avec REPUBLICA (préparation concertation),

10/03/2025 : participation « active » à réunion H. Morin « Tous Normands » au Moulin à Louviers,

20/03/2025 : Assemblée Générale

22/03/2025 : pose banderole rond-point SEV

26/03/2025 : article La Dépêche, Pocket mairie SEV

02/04/2025 : visioconférence avec Vincent ROCHELLE (Chef du Service Infrastructures et Etudes /
Direction Mobilités et Infrastructures / Région Normandie)

03/04/2025 : réunion RPLF

11/04/2025 : rencontre avec Alexis FRAISSE (La Petite Cyclote)

17/04/2025 : Rendez-vous avec Hervé MORIN

09/04/2025 : Rendez-vous avec Philippe BRUN

14/06/2025 : rendez-vous avec Marc Antoine JAMET

29/06/2025 : Stand Foire à Tout SEV

02/06/2025 à 11/07/2025 : concertation projet NDFL (Nouvelle Desserte Ferroviaire vers Louviers)



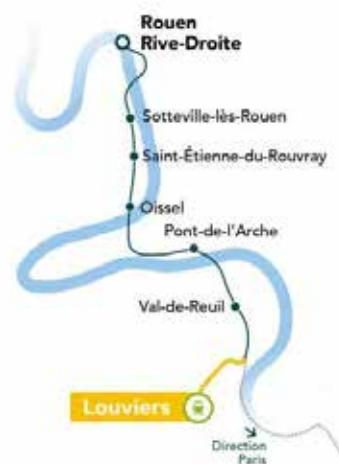
PRESENTATION RPLF

2. le projet NDLF (1/5) :

Le projet NDFL (**N**ouvelle **D**esserte **F**erroviaire vers **L**ouviers) nécessite la reprise complète des infrastructures de la voie ferrée, l'électrification, la création d'un embranchement sur la voie Paris-Rouen et la modernisation du poste d'aiguillage de Val-de-Reuil (tracé en jaune sur plan ci-contre)

Les 8 aller-et-retour journaliers prévus (3 le matin, 2 en milieu de journée, 3 le soir) desserviraient les gares de Sotteville-lès-Rouen, Saint-Etienne-du-Rouvray, Oissel, Pont-de-l'Arche et Val-de-Reuil. Le temps de trajet prévu serait de 34 minutes.

La fréquentation de cette desserte serait de 1000 nouveaux usagers par jour dont 240 entre Val-de-Reuil et Louviers (montant ou descendant à Val-de-Reuil ou en transit vers Rouen).



Version 2025-06-29

PRESENTATION RPLF

2. le projet NDLF (2/5) :

Compte-tenu du trafic sur la ligne Paris-Rouen, les rames doivent s'engager sur les voies à une vitesse minimale de 100km/h et avoir une vitesse de croisière de 150km/h.



Compte-tenu de la saturation de la gare de Rouen rive droite, Rouen ne peut être le terminus de la ligne, les nouvelles dessertes envisagées devraient poursuivre leur chemin vers Le Havre. De même, pour raison de trafic, les trains ne pourraient pas attendre à Val-de-Reuil avant de rebrousser chemin vers Rouen. Le projet NDLF permettrait l'attente des rames à Louviers (2 voies avec quai).

Le coût des études détaillées et des infrastructures proposé par SNCF Réseaux pour poursuivre ce projet et le mener à son terme est de 65M€ dont 4M€ pour les études qui permettraient d'affiner le projet tant en terme de coût que de solutions techniques.

Le pôle multimodal prévu à Louviers (environ 2 à 3M€ non inclus dans le projet) permettrait le rabattement des usagers vers la nouvelle halte ferroviaire de catégorie 3 de Louviers des usagers des réseaux de bus (NOMAD et SEMO), le stationnement de 50 véhicules extensible à 150, le stationnement des vélos dans un local fermé et l'accès aux piétons (y compris handicapés). La remise en service des haltes ou gares nouvellement desservies ne sont pas comprises dans le projet NDLF, pas plus que les rames supplémentaires nécessaires au fonctionnement de cette ligne.

PRESENTATION RPLF

2. le projet NDLF (3/5) :

- **Traitement du pont de la voie verte (a)** : maintenu uniquement si besoin suite études hydrauliques, sinon déplacement de la voie verte,
- **Traitement des passages à niveau actuels :**
 - **PN 1 (chemins agricoles) (b)** : supprimé,
 - **PN2 (rue de la Métairie) (c)** : création d'un tunnel uniquement accessible aux piétons et 2 roues,



Version 2025-06-29



PRESENTATION RPLF

2. le projet NDLF (4/5) :

- **PN3 (rue de Paris) :** remplacé par un pont ferroviaire, un pont-tunnel ou un pont routier avec hauteurs de passage pour convois exceptionnels (h 5,20m)



Pont ferroviaire



Pont - Tunnel



Pont routier



Cotes de référence : 0 giratoire côté Le Vaudreuil, +1m coté Saint-Etienne-du-Vauvray,

Version 2025-06-29

8

PRESENTATION RPLF

2. le projet NDLF (5/5) :

- **PN4 (Basse-Crémonville):** PN automatisé et sécurisé déplacé sous la pont de l'A13 ?



- **PN5 (Louviers):** PN supprimé

Version 2025-06-29

PRESENTATION RPLF



3. Inconvénients pour les riverains (1/2) :

- **Transformation du paysage :**
 - emprise foncière, barrière artificielle infranchissable, chemins et voies vertes coupés, jardin public SEV...
- **Nuisances sonores :** maisons proches de la voie ferrée (200m ?), repos et discussions dans le jardin public et les jardins les plus proches de la voie ferrée (500m ?)
- **Vibrations :** risque pour les habitations,
- **Nuisances visuelles :** plaine coupée par des caténaires à 5-6m de haut, [pont](#) hauteur 8 à 10m...
- **Accessibilité SEV détériorée :**
 - commerces Le Vaudreuil, bus et cars publics et scolaires, véhicules de secours, poids lourds, convois exceptionnels,
 - passage «vert» par rue de la Métairie des piétons, cyclistes et cavaliers dont enfants : création d'un passage souterrain à risque d'inondation,
 - suppression pont de passage voie verte sous voie ferrée (voie verte déviée par rue de la Métairie),
- **Accessibilité SPV détériorée :** idem + avenir voie cyclable SPV – Gare de Val-de-Reuil en projet

PRESENTATION RPLF



3. Inconvénients pour les riverains (2/2) :

- **Nuisances écosystème (plaine des Hauts Prés, Morte Eure, vallée de l'Eure..) :**
 - flore : orchidée pourpre (liste rouge) par exemple,
 - faune : cohabitation sangliers...
 - qualité des eaux : Captage zone des Hauts Prés, Noë...
- **Immobilier et moral des habitants :** Expropriations, dévalorisation de biens, isolement d'habitations et hameau Basse Crémonville, remembrement de terres agricoles,
- **Sécurité et risques pour les riverains :** évacuation des eaux de pluie, crues, risque d'accidents au PN 4 de Basse-Crémonville (véhicules, engins agricoles, piétons et scolaires...croisent des trains à 100km/h),
- **Nuisances pendant les travaux :** circulation, bruit, poussière,

***En conclusion, aucun avantage, que des inconvénients
(ou points de vigilance) pour les riverains,***

PRESENTATION RPLF

4. Une gabegie financière pour la collectivité :

La SNCF estime à 1000 usagers supplémentaires l'augmentation de la fréquentation d'une ligne omnibus Louviers – Rouen desservant les gares de Sotteville-lès-Rouen, Saint-Etienne-du-Rouvray, Oissel, Alizay -Pont de l'Ache, Val-de-Reuil dont 760 entre Rouen et Val-de-Reuil et 240 entre Louviers et Val-de-Reuil.

Les 8 dessertes seraient réparties ainsi : 3 le matin, 2 à midi et 3 en fin d'après-midi.

✓ **Coût élevé du projet :**

Coût du projet estimé 143M€ en 2019, dont 43 pour les infrastructures. En 2025, 65M€ pour les études et les infrastructures auxquelles il convient d'ajouter les rames supplémentaires et les autres infrastructures (halte multimodale de Louviers, réouverture de gares...), soit probablement plus de 150M€ pour le projet de mise en service de cette nouvelle ligne omnibus Louviers-Rouen

✓ **Coût de fonctionnement inconnu :**

niveau de prix des billets et leur évolution ?

Quid des correspondances entre réseaux ?

✓ **L'investissement, les subventions d'exploitation et le déficit éventuel d'exploitation ne seront pas supportés par la région, mais bien par les contribuables,**

**300 000€/voyageur supplémentaire
11M€/km**

En conclusion, un coût faramineux pour la collectivité



PRESENTATION RPLF



5. Des solutions alternatives ferroviaires :

RPLF a étudié d'autres solutions ferroviaires: train-tram, Draisyl, Trelly, Telly, voire Flexy 2 ne peuvent constituer une solution :

- Intégration dans le trafic de la ligne Paris-Rouen impossible car vitesse insuffisante (sauf train-tram),
- Matériel supplémentaire non standard en Normandie, standardisation de la maintenance,
- Nécessité d'une correspondance à Val-de-Reuil : perte de 10' pour correspondance,
- Nuisances toujours présentes, même si certaines seraient un peu moins fortes,
- Coût toujours élevé.

Solutions non retenues par la Région Normandie, la SNCF et RPLF

PRESENTATION RPLF



4. Proposition RPLF (1/13)



➤ L'offre proposée d'Evreux à Rouen :

- [Nomad 216](#)
- Projet train NDFL et navettes bus Evreux – Louviers
- Train Evreux-Rouen via Serquigny

PRESENTATION RPLF

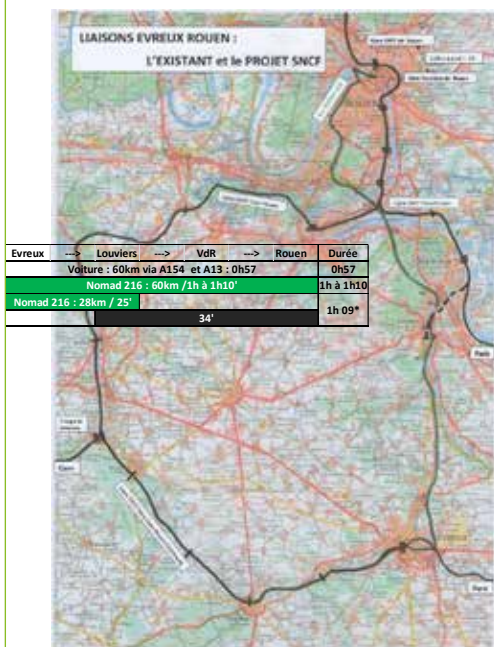


4. Proposition RPLF (2/13)

➤ L'offre proposée d'Evreux à Rouen :

- Nomad 216 : 1h00 à 1h10
- Projet NDLF et navettes bus Evreux – Louviers : 1h09*
- Train Evreux-Rouen via Serquigny

* 10' de correspondance inclus



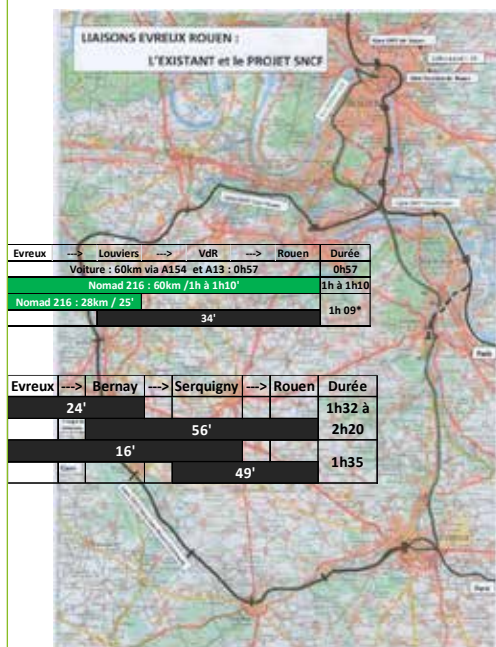
PRESENTATION RPLF



4. Proposition RPLF (3/13)

➤ L'offre proposée d'Evreux à Rouen :

- Nomad 216 : 1h00 à 1h10
- Projet NDLF et navettes bus Evreux – Louviers : 1h09*
- Train Evreux-Rouen via Serquigny : 1h32 à 2h20



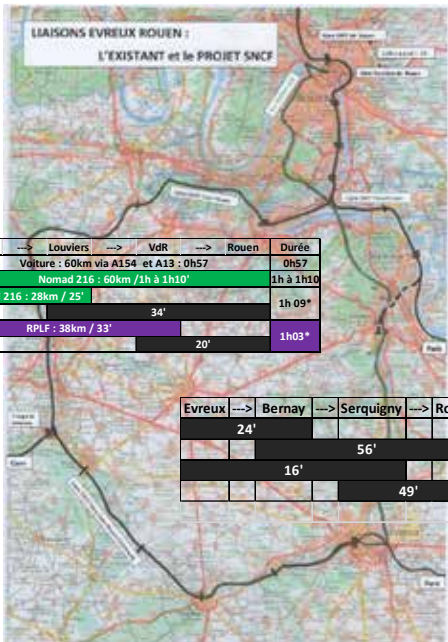
Version 2025-06-29

16

PRESENTATION RPLF



4. Proposition RPLF (4/13)



| | | | | | | | |
|---------------------------------------|---|----------|---|-----|---|-------|------------|
| Evreux | → | Louviers | → | VdR | → | Rouen | Durée |
| Voiture : 60km via A154 et A13 : 0h57 | | | | | | | 0h57 |
| Nomad 216 : 60km / 1h à 1h10' | | | | | | | 1h à 1h10' |
| Nomad 216 : 28km / 25' | | | | | | | 1h 09* |
| RPLF : 38km / 33' | | | | | | | 1h03* |
| | | | | | | | 20' |

- Optimiser Evreux-Rouen par Serquigny : 1h05' si train direct, 1h15' si correspondance à Serquigny, 1h30' à Bernay,
- Navettes de bus RPLF Evreux Val-de-Reuil : 1h03' *

| | | | | | | | | |
|--------|---|--------|---|-----------|---|-------|-------------|------------|
| Evreux | → | Bernay | → | Serquigny | → | Rouen | Durée | Durée mini |
| 24' | | | | | | | 1h32 à 2h20 | 1h30* |
| 56' | | | | | | | | |
| 16' | | | | | | | 1h35 | 1h15* |
| 49' | | | | | | | | |

* correspondance 10'

PRESENTATION RPLF

4. Proposition RPLF (5/13)



Le problème du dernier km et l'accès à Rouen rive Gauche?

Interconnexion NOMAD 216 avec Astuce à Rouen Rive Gauche :

- ✓ Métro : Technopole du Madrillet / Georges Braques
- ✓ Bus : Parc des expo / Zénith
- ✓ Terminus Nomad 216 rive gauche ?

Version 2025-06-29

18

PRESENTATION RPLF

4. Proposition RPLF (6/13)



Le problème du dernier km à Evreux ?

Interconnexion avec Transurbain à Evreux

Arrêt à la sortie Caer-Normanville ?

Version 2025-06-29

19

PRESENTATION RPLF



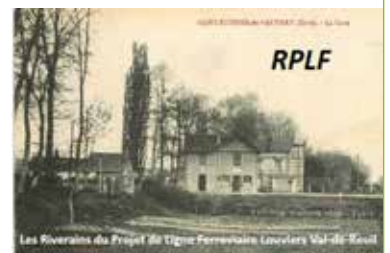
4. Proposition RPLF (7/13)



➤ L'offre proposée de Louviers à Rouen :

- [Nomad 216](#)
- Projet NDLF
- SEMO C1 (BHNS) et train à Val-de-Reuil

PRESENTATION RPLF



4. Proposition RPLF (8/13)

➤ L'offre proposée de Louviers à Rouen :

- Nomad 216 : 0h35 à 0h45
- Projet NDLF : 0h34
- SEMO C1 (BHNS) et train à Val-de-Reuil : 0h52

| Louviers --> Val-de-Reuil --> Rouen | Durée |
|-------------------------------------|-------------|
| Voiture : 33km via A13 | 0h30 |
| Nomad 216 : 35km / 0h35 à 0h45 | 0h35 à 0h45 |
| projet 34' | 0h34 |
| C1 (BHNS) 22' | 0h52* |
| | 20' |

| SEV --> Val-de-Reuil --> Rouen | Durée |
|--------------------------------|-------|
| Voiture : 32km 0h30 | 0h30 |
| Voiture : 6km / 7' | 0h37* |
| C8 : 15' | 0h45* |
| | 20' |

Version 2025-06-29

21

PRESENTATION RPLF



4. Proposition RPLF (9/13)

➤ Navettes de bus RPLF Louviers Val-de-Reuil : 0h12'

| Louviers --> Val-de-Reuil --> Rouen | Durée |
|-------------------------------------|-------------|
| Voiture : 33km via A13 | 0h30 |
| Nomad 216 : 35km / 0h35 à 0h45 | 0h35 à 0h45 |
| projet 34' | 0h34 |
| C1 (BHNS) 22' | 0h52* |
| RPLF : 10km / 12' | 0h42* |
| | 20' |

* correspondance 10'

| SEV --> Val-de-Reuil --> Rouen | Durée |
|--------------------------------|-------|
| Voiture : 32km 0h30 | 0h30 |
| Voiture : 6km / 7' | 0h37* |
| C8 : 15' | 0h45* |
| RPLF : 6km / 7' | 0h37* |
| | 20' |

➤ Interconnexion NOMAD 216 avec Astuce à Rouen Rive Gauche,

PRESENTATION RPLF

4. Proposition RPLF (10/13) :

- Utiliser la gare de Saint-Pierre-du-Vauvray comme stationnement d'attente des rames au lieu de Louviers (NDFL) : 6 voies de 270m pour des doubles rames de 150m dont 2 équipées de caténares,
- Diminution du temps de transport des habitants de cette zone de 20' vers la gare de Val-de-Reuil,

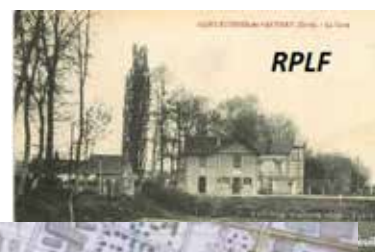


Version 2025-06-29

23

PRESENTATION RPLF

4. Proposition RPLF (11/13) :



L'agglomération Eure-Madrie-Seine envisage de modifier la sortie de la N154 depuis Rouen (voir schéma ci-dessous), pourquoi ne pas envisager de faciliter l'accès à la gare de VdR en créant un diffuseur au moins partiel entre la N154 et la D313 à un endroit où elles sont proches (rond vert), ce qui fluidifierait le trafic en diminuant la fréquentation de la voie Eric Tabarly)

Version 2025-06-29

24

PRESENTATION RPLF

4. Proposition RPLF (12/13) :



Nuisances et coûts des études et des infrastructures nettement inférieurs pour une solution réversible consistant à améliorer l'existant :

- Utilisation de routes existantes,
- Piste cyclable entre Louviers et Saint-Etienne-du-Vauvray (RD313) actuellement dangereuse pour les cyclistes,
- Décarbonation du transport selon l'évolution des technologies (électrique, hydrogène...),
- Délai court (fin 2025- début 2026)
- Conserver la voie ferrée existante afin de garder la possibilité d'une liaison ferroviaire Val-de-Reuil Louviers/Evreux,
- Prise en compte pour les projets en cours d'amélioration des échangeurs de l'A154 à Louviers

PRESENTATION RPLF

4. Proposition RPLF (13/13) :



Mise en exploitation liaison bus RPLF Val-de-Reuil Louviers/Evreux



Version 2025-06-29

26

PRESENTATION RPLF



Merci de votre attention



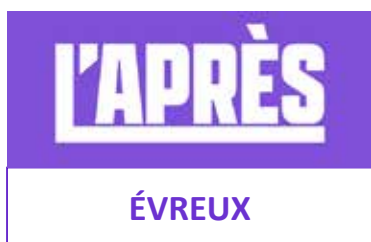
Contribution de François-Xavier PRIOLLAUD,
Maire de Louviers,
Président délégué de l'Agglomération Seine-Eure & Vice-Président de la Région Normandie,
à la concertation relative à la nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers

La création d'une nouvelle desserte ferroviaire à Louviers est un projet d'intérêt général, pas seulement pour la Ville de Louviers mais pour tout le territoire de l'agglomération Seine-Eure et même au-delà, vers Evreux et son agglomération.

Au moins **10 bonnes raisons** justifient d'aller au bout de ce projet qui est une chance historique pour notre territoire :

1. **Le résultat d'études concluantes sur l'intérêt et la faisabilité** d'une nouvelle desserte ferroviaire à Louviers
 - étude d'opportunité qui témoigne d'un réel besoin
 - études techniques qui confirment la faisabilité du projet
 - études environnementales qui soulignent respect des exigences liées à la préservation de la faune et de la flore.
2. **Une alternative décarbonée à la voiture**, favorisant le report modal, alors que 25 000 « navetteurs » effectuent chaque jour le trajet agglomération Seine-Eure / Métropole de Rouen dans les deux sens et ce, dans le contexte de remise en cause probable de la réalisation du contournement routier de Rouen.
3. **Une opportunité majeure en matière d'attractivité économique et résidentielle** du territoire, par la desserte d'équipements sportifs (centre aquatique, patinoire) culturels (théâtre, cinéma, musée), et économiques (industries, Hub Expo et Congrès) de dimension intercommunale et régionale.
4. **Une nouvelle offre complémentaire aux modes de transports et infrastructures existants** et qui s'inscrit dans une politique d'aménagement du territoire qui doit contribuer à renforcer des liens durables entre la métropole de Rouen et l'Agglomération Seine Eure.
5. **Une attente forte de la jeunesse**, trop souvent contrainte de déménager pour aller étudier dans la métropole de Rouen ou du Havre et pour qui cette nouvelle desserte ferroviaire changera la donne.
6. **Une offre de transports adaptée au mode de vie de nombreux seniors** qui utilisent moins souvent les transports routiers et sont en attente d'une offre de transports de proximité, cadencée et sécurisante.

7. **Le désenclavement de communes rurales** aux environs de Louviers, notamment sur le plateau du Neubourg, pour lesquelles la gare de Val-de-Reuil est trop éloignée. Il en est de même d'une partie du territoire de l'agglomération d'Evreux au vu de la rapidité d'accès à une desserte ferroviaire à Louviers, via l'A154.
8. **Le retour d'un service public de proximité dans une ville moyenne**, couplé à un projet urbain de centralité au cœur de l'agglomération Seine-Eure
9. Une nouvelle offre de mobilité qui s'inscrit dans le projet plus global du **Service Express Régional Métropolitain (SERM)** de Rouen, qui se traduira par un renforcement de l'offre de transports ferroviaire avec une augmentation significative du nombre de trains en circulation entre Val-de-Reuil et Rouen (et jusqu'au Havre), desservant les gares de Pont-de-l'Arche, Oissel, Saint-Étienne-du-Rouvray et Sotteville-lès-Rouen.
10. **Une équation financière réaliste**, au moins dix fois moindre que le coût du contournement Est de Rouen, avec des partenaires déjà engagés au travers du contrat de Plan Etat-Région. Le coût financier du projet est à mettre en perspective avec les retombées économiques attendues en termes de création de richesses sur le territoire de l'agglomération Seine-Eure et au-delà.



ÉVREUX, le 11 juillet 2025

| |
|--|
| Nouvelle desserte ferroviaire Louviers <=> Rouen |
| Concertation menée par SNCF Réseau |
| Contribution de L'Après Evreux publiée le 11 juillet 2025 |

Points de vigilance et prolongation jusqu'à Evreux

RÉUNION PUBLIQUE
02 juin - 18h > 20h30
Hub – Louviers
16 juin - 18h > 20h30
Théâtre de l'Arsenal
Val-de-Reuil

À VOTRE RENCONTRE
03 et 16 juin - 8h15 > 17h45
Rencontres dans les trains,
les gares, les arrêts de bus
et établissements scolaires
28 juin - *matin*
Rencontre sur le marché
de Louviers

WEBINAIRE FORCES VIVES MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE
12 juin - 18h > 19h*

ATELIERS
19 juin - 18h > 21h*
Visite-atelier sur les déplacements dans le secteur des passages à niveau 2 et 3
Salle des fêtes
Saint-Étienne-du-Vauvray
20 juin - 18h > 21h*
Atelier sur le pôle d'échange multimodal
Glacéo – Louviers

PETIT DÉJEUNER FORCES VIVES AGGLO SEINE-EURE
01 juillet - 8h > 9h15*
Restaurant d'application
du CFAie – Val-de-Reuil

RÉUNION PUBLIQUE RESTITUTION DU BILAN
29 sept. - 18h > 20h30
Salle des fêtes du Fort – Igoville

*Sur inscription - RDV sur le site internet

Sources : © SNCF Réseau et SNCF Voyageurs Lignes Normandes

L'APRÈS est un parti politique doté de statuts et d'un règlement intérieur élaborés et adoptés démocratiquement
L'APRÈS a reçu l'agrément de la Commission nationale des comptes de campagne et des financements politiques (CNCCFP)
Siège social (national) : 8, rue Paul Belmondo, 75012 Paris | Site internet national : <https://www.l-apres.fr/>

Propos liminaire

Dans le cadre d'une nécessaire vision globale des transports publics collectifs en Normandie et des impératifs de transition écologique sur ce même territoire régional, L'Après (section d'Évreux) a participé à plusieurs étapes de la « concertation publique ». À savoir :

- Réunion à Louviers | 02 juin 2025 ;
- Visio-conférence dite « webinaire » | 12 juin 25 ;
- Réunion à Val-de-Reuil | 16 juin 25 ;
- Parcours pédestre puis réunion à Saint-Étienne-du-Vauvray | 19 juin 2025.

Nos participations ci-dessus, certains avis et/ou questionnements émis au micro que nous avons relevés lors de ces moments de la « concertation » publique, ainsi que nos échanges avec différent.e.s usagers.ères directement ou indirectement concerné.e.s nous amènent à émettre les observations suivantes (non exhaustives) :

1 / Vision globale des déplacements et amélioration de l'attractivité des territoires

La **viabilité et la pérennité** de cette nouvelle ligne ferroviaire ne sauraient s'entendre sans une prolongation de la ligne de la gare de Louviers jusqu'à celle d'Évreux.

Cette prolongation est plus que jamais nécessaire, dans le cadre d'une vision globale des déplacements en Normandie couplée à une amélioration impérieuse de l'attractivité des divers territoires concernés.

2 / Besoins et impératifs écologiques sur une liaison ferroviaire entre Évreux et Rouen

Il appert que **de réels besoins et des impératifs écologiques sont prégnants** afin de relier Évreux et Rouen, en substituant les usages de voitures par des fréquentations ferroviaires.

Sur ce point, nous avons demandé s'il existe, à ce jour, une quantification prévisionnelle des flux supplémentaires d'usagers.ères qui seraient générés par une prolongation de la ligne jusqu'à Évreux.

3 / Avis de la commune de Saint-Pierre-du-Vauvray sur une prolongation jusqu'à Évreux

Nous notons avec grand intérêt que la **commune de Saint-Pierre-du-Vauvray** se déclare elle-même favorable à cette prolongation.

Dans une « contribution » municipale publiée le 1er juin 2025 sur son site officiel, la commune mentionne, à très juste titre, que la desserte Louviers <=> Rouen actuellement envisagée doit « *constituer la première pierre de la liaison Évreux-Rouen* » :

<https://www.levauvray.fr/ligne-ferroviaire-louviers-rouen-contribution-au-debat-de-la-commune-de-saint-pierre-du-vauvray-oui-a-un-train-qui-ameliore-la-desserte-du-territoire/>

4 / Avis de la Métropole Rouen Normandie sur une prolongation jusqu'à Évreux

L'APRÈS est un parti politique doté de statuts et d'un règlement intérieur élaborés et adoptés démocratiquement
L'APRÈS a reçu l'agrément de la Commission nationale des comptes de campagne et des financements politiques (CNCCFP)
Siège social (national) : 8, rue Paul Belmondo, 75012 Paris | Site internet national : <https://www.l-apres.fr/>

Nous relevons également que dans sa propre contribution versée le 08 juillet 2025 à la « concertation » publique, la Métropole Rouen Normandie mentionne pour sa part que :

« La liaison ferroviaire entre Rouen et Évreux est stratégique pour la Normandie même si nous notons les difficultés autour de ce projet, dont le coût ainsi que l'impact sur les territoires. En tout état de cause, il est néanmoins important de préserver les possibilités pour relier 2 capitales normandes à un autre terme ».

5 / Accessibilité tarifaire des futurs billets et abonnements

La future tarification des billets et celle des abonnements seront primordiales en termes d'incitation et d'attractivité de la future ligne Louviers <=> Rouen, selon le principe élémentaire selon lequel plus le « reste à charge » sera réduit, plus cela sera incitatif pour l'usager.ère.

Lors de plusieurs de nos interventions au micro, nous avons rappelé que ce sujet est particulièrement crucial pour les usagers.ères faisant partie de ce que l'on appelle les « classes populaires ».

En effet, les capacités contributives parfois faibles, voire très faibles, de ces personnes peuvent constituer un réel frein financier les empêchant de pouvoir payer 8,80 € pour un trajet (tarif annoncé).

6 / Une « véritable » gare à Louviers en lieu en lieu et place d'une simple « halte »

Ce qui est annoncé comme une future « halte » automatisée à Louviers (actuelle terminologie officielle) doit impérativement être abandonné et être transformé en **une « véritable » gare**, fonctionnant au quotidien avec des guichets et des personnels de la SNCF dûment affecté.e.s sur le site, afin notamment de guider et accompagner les personnes.

Lors de plusieurs de nos interventions au micro, nous avons rappelé que cette nécessité est impérieuse en termes de service public ferroviaire régional, notamment à destination des usagers.ères éloigné.e.s des usages numériques et/ou des personnes âgé.e.s et/ou des personnes à mobilité réduite (PMR).

S'agissant de l'automatisation et de la dématérialisation (sans personnels) des « haltes » ferroviaires, dont celle qui est actuellement envisagée pour Louviers, nous appelons de nouveau l'attention des promoteur.trices du projet sur le rapport sénatorial publié le 17 septembre 2020.

En effet, ce dernier alerte sur les enjeux politiques et sociétaux de la lutte contre l'illectronisme :

<https://www.senat.fr/travaux-parlementaires/structures-temporaires/missions-dinformation-communes/archives/mission-dinformation-lutte-contre-lillelectronisme-et-inclusion-numerique.html>

7 / Quantification des flux d'usagers.ères en cas de prolongation jusqu'à Évreux

Au cours de certaines de nos interventions, nous avons demandé s'il existe, à ce jour, une **quantification prévisionnelle des flux supplémentaires** d'usagers.ères qui seraient générés par une prolongation de la ligne jusqu'à Évreux.

Une réponse devait être apportée sur ce point avant la fin de la « concertation ». Nous maintenons notre demande.

L'APRÈS est un parti politique doté de statuts et d'un règlement intérieur élaborés et adoptés démocratiquement
L'APRÈS a reçu l'agrément de la Commission nationale des comptes de campagne et des financements politiques (CNCCFP)
Siège social (national) : 8, rue Paul Belmondo, 75012 Paris | Site internet national : <https://www.l-apres.fr/>

8 / Droit constitutionnel de libre accès aux documents administratifs

De la même manière, au cours de certaines de nos interventions, nous avons demandé à ce que **les différentes études réalisées, à ce jour**, sur une prolongation ferroviaire de Louviers jusqu'à Évreux soient publiées dans leur intégralité : étude(s) de faisabilité technique, étude(s) de fréquentation, étude(s) sur les coûts prévisionnels, etc...

Il s'agit, en effet, de **permettre à chacun.e de se forger une opinion éclairée**, à savoir sur la base d'éléments circonstanciés et objectivés, en lieu et place de déclarations politiques et/ou techniques qui pourraient éventuellement se révéler biaisées ou trop partielles.

Lors de la réunion du 19 juin 2025 à Saint-Étienne-du-Rouvray, les responsables de SNCF Réseau présents se sont publiquement engagés à ce qu'une « *synthèse* » de ces études soit publiée, ce qui n'a pas été fait à ce jour... Ils ont par ailleurs précisé qu'un accès intégral aux études ne serait pas possible, sauf après une intervention auprès de la Commission d'accès aux documents administratifs (CADA).

L'Après Évreux maintient avec force sa demande **d'une transparence totale sur les différentes études** portant sur une prolongation ferroviaire de Louviers jusqu'à Évreux.

Si besoin, nous nous permettons de rappeler qu'un refus de rendre publiques ces études pourrait, selon nous, entrer en dissonance avec le **droit constitutionnel de libre accès aux documents administratifs**, consacré par la décision 2020-834 QPC rendue en date du 03 avril 2020 par le Conseil constitutionnel.

9 / Modalités de prise en compte de notre présente contribution

Enfin, nous demandons à ce que notre présente contribution soit publiée dans son intégralité dans le bilan de la concertation qui sera restitué le 29 septembre 2025.

Pour L'Après Évreux

Valentin TEIXEIRA

27000 ÉVREUX

evreux.agglo.epn@l-apres.fr

<https://www.l-apres.fr/>



Analyse formulaire contribution

NOUVELLE DESSERTE FERROVIAIRE JUSQU'À LOUVIERS

Relier ROUEN
au cœur de l'Agglo
Seine-Eure

Analyse des réponses au
questionnaire

Juillet 2025



Le formulaire de contribution

Le formulaire de contribution a été déployé dans le cadre de la concertation organisée par SNCF Réseau relative au projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers.

Ce formulaire, disponible sur le site internet dédié au projet, a été mis en ligne pendant toute la durée de la concertation, soit **du lundi 2 juin au vendredi 11 juillet 2025**.

Le formulaire de contribution avait pour objectif de **permettre à chacun de s'exprimer librement** sur le projet, qu'il s'agisse d'un avis individuel ou collectif.

Au total, **81 contributions ont été déposées**.

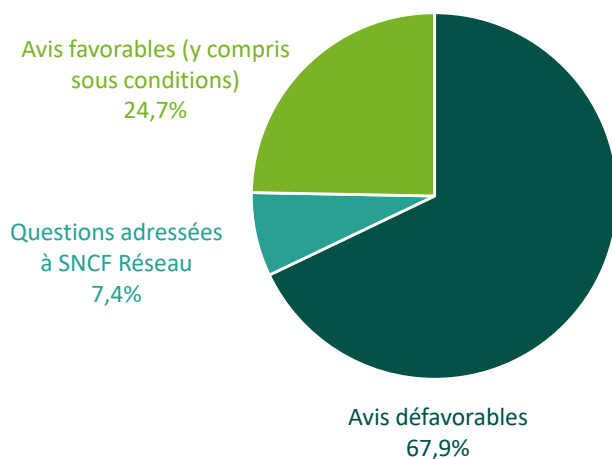


Site internet
du projet



Aperçu du formulaire de contribution

Les avis exprimés



Parmi les 81 contributions déposées dans le formulaire :

- 67.9% ont été exprimées en défaveur du projet
- 24,7% ont été exprimées en faveur du projet (pleinement ou sous conditions, notamment du prolongement jusqu'à Evreux)
- 7,4% adressaient des questions au maître d'ouvrage.

L'opportunité du projet soulignée par une partie des contributeurs

L'amélioration de la desserte du territoire

Le projet est décrit comme une opportunité pour perfectionner la desserte du territoire et **accroître la liaison des deux bassins économiques** de l'Agglomération Seine Eure et de la Métropole Rouen Normandie, par la création d'une nouvelle halte à Louviers et le renforcement de la desserte des haltes existantes.

La création de cette nouvelle desserte, considérée par certains comme un « service accessible à tous » **faciliterait les déplacements des habitants** vers leur lieu de travail ou de formation, à l'instar des jeunes formés au CFAie de Val-de-Reuil.

Le projet développerait également les **opportunités d'emploi et de formation** de la population du territoire des gares desservies.

« Un projet plus que nécessaire pour permettre une meilleure mobilité des travailleurs et des étudiants »

Le bénéfice pour l'attractivité territoriale

Des contributeurs considèrent le projet comme une opportunité pour **redynamiser la région** et renforcer l'attractivité du territoire.

Le projet pourrait favoriser la création d'emploi et permettre **d'attirer de nouveaux habitants**, générant un cercle vertueux pour le développement des commerces et des services au sein de l'agglomération Seine-Eure.

En ce sens, un contributeur estime que le projet n'induirait pas la dévaluation des maisons dont le passage du train génèrerait des nuisances.

« Un service accessible à tous, redynamiser la région »

L'opportunité du projet saluée par une partie des contributeurs

Le développement d'un mode de transport décarboné

La mise en service de cette nouvelle desserte ferroviaire représenterait un mode de transport écologique et participerait à la décarbonation des transports et plus largement du territoire grâce à la **faible émission de CO2 du train**. Certains contributeurs décrivent le projet comme une réponse nécessaire aux enjeux environnementaux.

Le **report modal** permis par la création de cette desserte contribuerait à réduire le nombre de véhicules circulant entre Rouen et Louviers, contribuant à réduire la pollution liée aux transports.

Le train est considéré par certains contributeurs comme un **mode de transport plus pertinent que la voiture ou le car** en raison du **gain de temps**, du **confort du trajet** (assises larges, repos et détente, accès aux sanitaires...) et son **caractère plus écologique** (ce mode de transport électrique et massifié émet moins de CO2 que le car et la voiture).

Ce mode de transport est enfin décrit comme propice à **l'intermodalité**. Sa compatibilité avec le vélo est saluée.

L'inscription dans un schéma de mobilité élargi

Des contributeurs soulignent l'intérêt du projet du fait de son **insertion dans le SERM de Rouen**, qui améliorerait davantage la desserte du territoire et la fréquence du train et renforcerait l'équité territoriale vis-à-vis du département de la Seine-Maritime, mieux desservi par le train que le département de l'Eure.

L'insertion du projet dans le SERM

Des contributeurs estiment que le projet renforce la **nécessité de créer la gare de Rouen Rive Gauche**, permettant l'augmentation du cadencement de la ligne ferroviaire jusqu'à Louviers à l'avenir.

La mise en œuvre de ce projet répondrait à la **demande croissante de la population vis-à-vis du train** et sa création inciterait de nouveaux usagers à emprunter le train, des contributeurs indiquant que **l'offre crée la demande**.

« Au regard des enjeux environnementaux actuels, il est plus que nécessaire de redonner une place majeure au train afin d'en faire une véritable colonne vertébrale du schéma de mobilités à l'échelle de chaque région. »

Les conditions de réussite selon les contributeurs

Des horaires adaptés et une fréquence renforcée

Les contributeurs portent une attention particulière à la **coordination des horaires des trains avec les besoins des usagers**, notamment des salariés et des étudiants. Ils demandent le passage du train **tôt le matin et tard le soir** afin de répondre aux besoins des travailleurs aux horaires décalés / élargis.

Certains souhaitent que la fréquence soit renforcée, **au-delà de 8 allers-retours par jour**, afin d'accroître le nombre d'usagers.

La **circulation de trains le week-end** est également souhaitée.

La corrélation des horaires de la nouvelle desserte avec les horaires des trains en direction de Paris est considérée comme une condition de réussite du projet, afin de réduire le temps de correspondance en gare de Val-de-Reuil.

Le développement d'une tarification abordable

« Pour rendre pleinement attractive cette nouvelle ligne Louviers-Rouen, une fréquence de 30min aux heures de pointe et de 1h00 en journée serait idéale. »

La mise en place d'une tarification abordable est considérée comme primordiale pour encourager les usagers à emprunter la nouvelle desserte. **La tarification est décrite comme un levier d'attractivité du train**. L'intégration tarifaire est préconisée. Le groupe Eure Seine des écologistes propose que la Région institue le « versement transport » auprès des entreprises de plus de 10 salariés et que l'Agglomération Seine-Eure prenne en charge la différence entre le billet de bus et de train.

Les services en halte de Louviers

La présence de personnel dans la halte de Louviers est souhaitée par une partie des contributeurs, évoquant la fréquence des pannes des automates de billets à Val-de-Reuil et soulignant l'enjeu d'accessibilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées et celles souffrant d'illectronisme, citant à ce sujet [le rapport de la mission d'information du Sénat publié en 2020](#).

« Une tarification adaptée, moins onéreuse que celle pratiquée sur la ligne Paris – Le Havre, doit être mise en place. C'est une condition majeure pour un report modal conséquent de la voiture individuelle vers le train. »

Les conditions de réussite selon les contributeurs

La volonté d'étoffer le tracé

De nombreux contributeurs demandent le **prolongement de la ligne jusqu'à Evreux**, estimant que le projet ne serait opportun qu'à la condition que la desserte aille jusqu'à Evreux. Ils considèrent que la desserte ferroviaire jusqu'à Louviers constitue une première étape de la liaison ferroviaire jusqu'à Evreux. Ils soulignent le potentiel de voyageurs sur cette ligne ainsi que le coût réduit du projet rapporté au nombre de kilomètres en comparaison du tronçon Louviers-Val-de-Reuil. Un contributeur propose quant à lui la création d'une liaison Rouen - Evreux via Elbeuf, Brionne et Conches.

Une desserte ferroviaire plus fine du territoire est souhaitée par une partie des contributeurs, demandant un **arrêt supplémentaire à Saint-Etienne et/ou à Saint-Pierre-du-Vauvray** (profitant de la halte existante, en remettant en service le barreau de voie principale), afin que le projet bénéficie aux habitants des communes environnantes. Des habitants de Saint-Etienne-du-

« Dans l'étude Rail-Concept de 2022 commandée par la Région, le potentiel de trafic Rouen-Evreux identifié est trois fois supérieur au potentiel de trafic Rouen-Louviers. »

Vauvray soulignent qu'en l'état actuel le projet leur procurerait uniquement des nuisances sans bénéfice.

Le développement du fret

Certains contributeurs souhaitent profiter de la création de cette nouvelle desserte pour y développer une activité de fret, **en créant des embranchements dans les zones industrielles** de Louviers, Incarville et Val-de-Reuil.

L'intermodalité

Afin de faciliter l'intermodalité et la **compatibilité du vélo avec le train**, la facilité d'accès à la halte (aménagement cyclables, vélos libre-service, nombre suffisant de stationnements vélos sécurisés) et jusqu'au train (accessibilité des quais et de la halte, nombre de places suffisant pour les vélos à bord des trains) est demandée. Des aménagements limitant le trafic routier sont préconisés pour renforcer l'attractivité du train et du vélo (limitations de vitesse, rétrécissement des voies au profit des vélos et des transports en commun).

« Dans l'état actuel du projet, je suis tout à fait contre dans la mesure où il n'y aura pas d'arrêt à St Etienne du Vauvray et/ou à St Pierre du Vauvray »

Un projet jugé inopportun par une majorité des contributeurs

Le coût du projet jugé trop important

Le coût du projet est jugé « **faramineux** », « **pharaonique** » au regard du nombre de kilomètres réhabilités, du potentiel de voyageurs (estimant la rentabilité trop faible), notamment dans le contexte budgétaire national. **Des contributeurs craignent une augmentation de leurs impôts** pour financer le projet. Un contributeur propose d'attribuer le budget envisagé à des projets lui semblant davantage prioritaires tels que la construction de logements ou des travaux d'isolation.

Des doutes sur le gain de temps

Certains contributeurs doutent du gain de temps que procurerait la mise en service de cette nouvelle desserte ferroviaire aux habitants des communes alentour de Louviers, estimant que le temps requis pour rejoindre la halte de Louviers équivaudrait à celui requis pour rejoindre la gare de Val-de-Reuil. Le **temps d'attente pour effectuer une correspondance** à Val-de-Reuil en direction de Paris est également souligné.

Des contributeurs relèvent par ailleurs la **difficulté d'accès au PEM** de Louviers du fait de la congestion routière en heure de pointe, générant une perte de temps.

La pertinence du projet remise en cause

Le projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers est considéré par une partie des contributeurs comme un **doublon avec l'offre existante**, soulignant l'existence d'une gare à Val-de-Reuil, d'une ligne de BHNS récente dont la création a été coûteuse et de lignes de car NOMAD.

Un contributeur estime que le projet n'est pas pertinent pour les salariés du fait du développement du télétravail et parce qu'il considère que les salariés attentifs aux questions environnementales choisissent d'habiter à proximité de leur lieu de travail.

Un autre contributeur préconise le développement des équipements et services au sein de l'agglomération Seine-Eure, afin que les habitants n'aient pas le besoin de se déplacer jusqu'à Rouen.

« Si l'on compare l'objectif et le coût temporaire affiché, il apparaît comme disproportionné. »

« La gare de Val de Reuil remplit très bien ses objectifs et les transports alternatifs décarbonés sont déjà bien implantés sur ce secteur. »

Un projet jugé inopportun par une majorité des contributeurs

Les nuisances induites par le projet

De nombreux contributeurs relèvent les **impacts du projet**, principalement pour les riverains de Saint-Etienne-du-Vauvray, certains citant également les habitants du Vaudreuil et de Saint-Pierre-du-Vauvray :

- Enjeux d'accès : risque de coupure et d'enclavement du village, interrogations sur le passage des véhicules lourds
- Nuisances sonores : passage des trains
- Nuisances vibratoires : crainte du risque de dégradation des habitations
- Nuisances visuelles : dégradation du paysage (caténaires, aménagement du PN3)

Les contributeurs indiquent que **ces impacts nuiraient au cadre de vie des riverains**, qui craignent également la disparition de la voie verte et la dévalorisation immobilière de leurs habitations.

Les **nuisances générées par les travaux** (bruit, poussière) sont également mentionnées.

L'impact environnemental

Des contributeurs regrettent l'artificialisation des 6 kms de voie ferrée qui offrent des îlots de fraîcheur et signalent l'impact environnemental

du projet pour la **faune et la flore** (traversée du gibier, présence de biodiversité dans la zone marécageuse).

Ils ajoutent que la mise en œuvre du projet renforcerait le risque **d'inondation** et de **coulées de boue** à Saint-Etienne-du-Vauvray, la problématique étant très prégnante dans ce secteur.

Une desserte inégale

Certains contributeurs estiment que le projet ne bénéficiera qu'aux Lovériens, générant une inégalité vis-à-vis des communes des plateaux du Vexin, d'Andé, du Neubourg et d'Heudebouville.

Un contributeur signale que le projet ne bénéficiera pas aux grandes entreprises principalement situées à Incarville et Val-de-Reuil.

« Nous, riverains, ne pouvons laisser notre environnement sonore et visuel, l'écosystème dégradés par une voie ferrée électrifiée et des trains traversant à 100km/h des zones jusque-là calmes et tranquilles »

« Quelles seront les perturbations sur la faune, chevreuils, sangliers notamment entre le haut de la haute et la basse Crémonville ? »

Les propositions alternatives

Des contributeurs ont soumis différentes propositions, en complément ou en remplacement du projet NDFL, visant à améliorer les dessertes existantes.

Les solutions ferroviaires

- Privilégier la halte de SPV pour le stationnement d'attente des rames plutôt que la halte de Louviers
- Optimiser la ligne ferroviaire Evreux-Rouen via Serquigny
- Augmenter la fréquence des trains omnibus entre Val-de-Reuil et Rouen en utilisant les voies existantes à Saint-Pierre-du-Vauvray comme voies d'attente pour leur départ vers Rouen / Le Havre.

Le développement et le renforcement de liaisons par le bus et le car

- Améliorer l'accès à la rive gauche de Rouen par la ligne de car NOMAD 216 (le RPLF propose l'interconnexion avec l'arrêt de métro technopole du Madrillet et l'arrêt de bus Zénith/parc des

expositions et/ou envisager le terminus du 216 rive gauche)

- Mettre en service une navette de bus reliant Louviers à la halte de Val-de-Reuil en 12 minutes. Cette ligne de bus rapide pourrait être créée par la transformation de la voie ferrée en voie bus. Cette navette décarbonée (électrique ou à hydrogène) irait jusqu'à Evreux en empruntant la route de Saint-Pierre avec des arrêts à la demande (le RPLF cite la Basse-Crémonville et la côte Chiquet à Saint-Etienne-du-Vauvray).

Les solutions cyclables

- Sécuriser la piste cyclable reliant Louviers à Saint-Etienne-du-Vauvray (RD 313)

Les solutions routières

- Créer un diffuseur (a minima partiel) entre la N154 et la D313 afin de fluidifier le trafic et de faciliter l'accès à la gare de Val-de-Reuil.

« Des solutions alternatives, tout aussi écologiques et moins onéreuses, peuvent être plus rentables. »

« Non au train, car nous avons encore beaucoup de travail sur la mobilité locale, avant l'arrivée de ce projet »

Les questions adressées à SNCF Réseau

Des précisions sur le coût du projet

- Pourquoi le coût de l'opération s'élève-t-il à 65 millions d'euros ? Quel est le détail du coût ?
- Le prix du matériel roulant nécessaire pour assurer cette desserte est-il compris dans les 65 millions d'euros ?
- Quel est le coût de modernisation ou de remplacement du poste d'aiguillage de Val-de-Reuil ?
- Pourquoi le coût de modernisation/remplacement du poste d'aiguillage de Val-de-Reuil n'est-il pas à la charge de SNCF Réseau ?
- Quel est le coût de chacune des trois options envisagées au niveau du PN3 ?
- Qui prendra en charge le coût de la ligne si celle-ci n'est pas rentable ?
- Quel coût le projet représente-t-il par foyer fiscal ?

Les aspects techniques du projet

- Combien de trains supplémentaires faut-il prévoir pour assurer la nouvelle desserte ?
- Deux voies à quai sont envisagées en gare de Louviers, le régime d'exploitation obéit-il aux règles de la desserte en antenne comme sur Bréauté / Fécamp, ou sera-t-il possible de garer deux trains à Louviers ?

- La pose d'aiguillages de fond voie autorisant le rebroussement est-elle envisageable pour offrir la possibilité de desserte de la ligne par des trains historiques ?

La demande de documents

- Un contributeur demande la mise à disposition des documents suivants :
 - La présentation projetée lors des événements de concertation
 - Les feuilles de contribution complétées par les participants lors des événements de concertation
 - Les différentes études réalisées : faisabilité technique, hypothèses de fréquentation de la nouvelle desserte d'une part et d'un prolongement jusqu'à Evreux

L'estimation du nombre de voyageurs

- Comment le nombre de voyageurs potentiels empruntant le train à Louviers a-t-il été estimé ? Par qui cette étude a-t-elle été réalisée ?
- Une étude a-t-elle été réalisée afin d'estimer le nombre d'usagers potentiels si un arrêt supplémentaire était créé à Saint-Etienne ou à Saint-Pierre-du-Vauvray ?

Le maintien de la voie verte

- La voie verte de Saint-Etienne-du-Vauvray sera-t-elle maintenue ?



Analyse questionnaire



The cover features a photograph of a high-speed train (TGV) at a station platform. A large green triangle on the left side contains the main title and subtitle. Below the title, the text 'Analyse des réponses au questionnaire' and 'Juillet 2025' is displayed. At the bottom, there is a row of logos for the Prefecture of the Normandy Region, the Normandy Region, SNCF Réseau, SNCF Gares & Territoires, and the Seine-Normandie Water Agency.

NOUVELLE DESSERTE FERROVIAIRE JUSQU'À LOUVIERS

Relier ROUEN
au cœur de l'Agglo
Seine-Eure

Analyse des réponses au
questionnaire
Juillet 2025

PRÉFET
DE LA RÉGION
NORMANDE

REGION
NORMANDE

SNCF
RESEAU

SNCF
GARES
& TERRITOIRES

En partenariat avec
seine-normandie
eau

Le questionnaire de participation

Le questionnaire de participation a été déployé dans le cadre de la concertation organisée par SNCF Réseau relative au projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers.

Ce questionnaire a été diffusé sur le site internet dédié au projet et administré lors de trois rencontres de terrain.

Il a été mis en ligne pendant toute la durée de la concertation, soit **du lundi 2 juin au vendredi 11 juillet 2025**.

Le questionnaire avait pour objectif de **comprendre les usages** actuels en termes de mobilité et de **recueillir l'avis et les contributions** de chacun sur le projet.

Au total, le questionnaire a reçu **382 réponses**.

Aperçu du questionnaire de participation SNCF Réseau. Le formulaire est intitulé "VOS HABITUDES DE DÉPLACEMENT". Il contient plusieurs sections de questions à choix multiples. Les questions sont : "Le temps de trajet est-il un critère important ?", "Quels modes de déplacement utilisez-vous le plus souvent ?", "Quels sont vos modes de déplacement préférés ?", "Quels sont vos modes de déplacement les moins utilisés ?", "Quels sont vos modes de déplacement les plus utilisés ?", "Quels sont vos modes de déplacement les moins utilisés ?", "Quels sont vos modes de déplacement les plus utilisés ?", "Quels sont vos modes de déplacement les moins utilisés ?".

Aperçu du questionnaire

Les questions posées

Vos habitudes de déplacement

1. Quel(s) mode(s) de déplacement utilisez-vous le plus au quotidien ?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> La voiture | <input type="checkbox"/> Le vélo |
| <input type="checkbox"/> Les deux roues motorisées | <input type="checkbox"/> La trottinette électrique |
| <input type="checkbox"/> Le bus | <input type="checkbox"/> La marche à pied |
| <input type="checkbox"/> Le bus à haut niveau de service (ligne C1) | <input type="checkbox"/> Le car Nomad |
| <input type="checkbox"/> Le train | <input type="checkbox"/> Autre |

2. A quel point êtes-vous satisfait de vos conditions habituelles de déplacement au quotidien ?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Pleinement satisfait | <input type="checkbox"/> Pas vraiment satisfait |
| <input type="checkbox"/> Plutôt satisfait | <input type="checkbox"/> Pas du tout satisfait |

3. Si vous le souhaitez, précisez pourquoi

Le projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers

4. Jugez-vous ce projet opportun ? Pourquoi ?

5. Quels avantages et quels points de vigilance éventuels identifiez-vous ?

6. Seriez-vous prêt à utiliser cette nouvelle desserte ferroviaire ?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

7. Si vous le souhaitez, précisez à quelles conditions

Les questions posées

Dernières informations

8. Vous êtes

- Un homme
- Une femme
- Je ne m'identifie ni comme un homme ni comme une femme

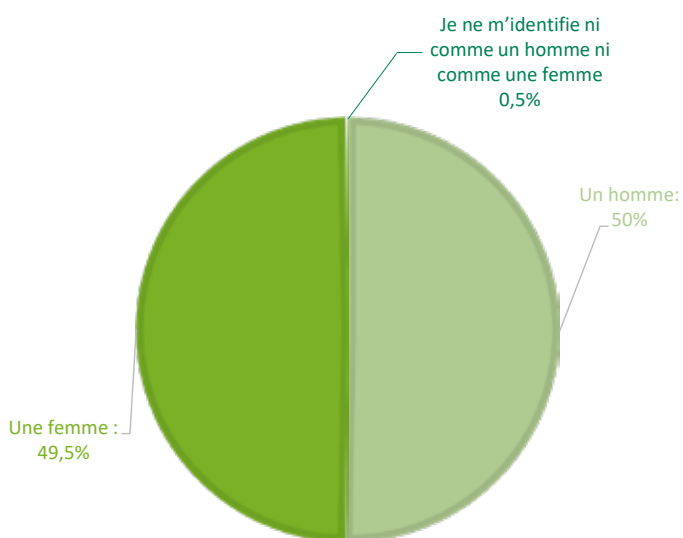
9. Vous avez

- Moins de 18 ans
- Entre 18 à 24 ans
- Entre 25 à 34 ans
- Entre 35 à 49 ans
- Entre 50 à 64 ans
- 65 ans et plus

10. Dans quelle commune résidez-vous ?

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Rouen | <input type="checkbox"/> Saint-Etienne-du-Vauvray | <input type="checkbox"/> Incarville |
| <input type="checkbox"/> Sotteville-lès-Rouen | <input type="checkbox"/> Saint-Pierre-du-Vauvray | <input type="checkbox"/> Alizay |
| <input type="checkbox"/> Saint-Etienne-du-Rouvray | <input type="checkbox"/> Louviers | <input type="checkbox"/> Les Damps |
| <input type="checkbox"/> Oissel | <input type="checkbox"/> Acquigny | <input type="checkbox"/> Evreux |
| <input type="checkbox"/> Pont-de-L'Arche | <input type="checkbox"/> Igoville | <input type="checkbox"/> Autre : |
| <input type="checkbox"/> Val-de-Reuil | | |

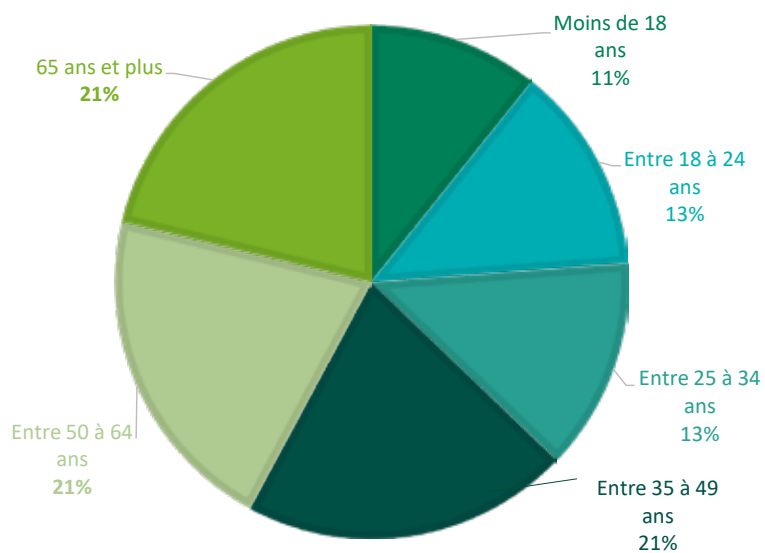
Le genre des répondants



Parmi les 382 répondants ayant répondu au questionnaire :

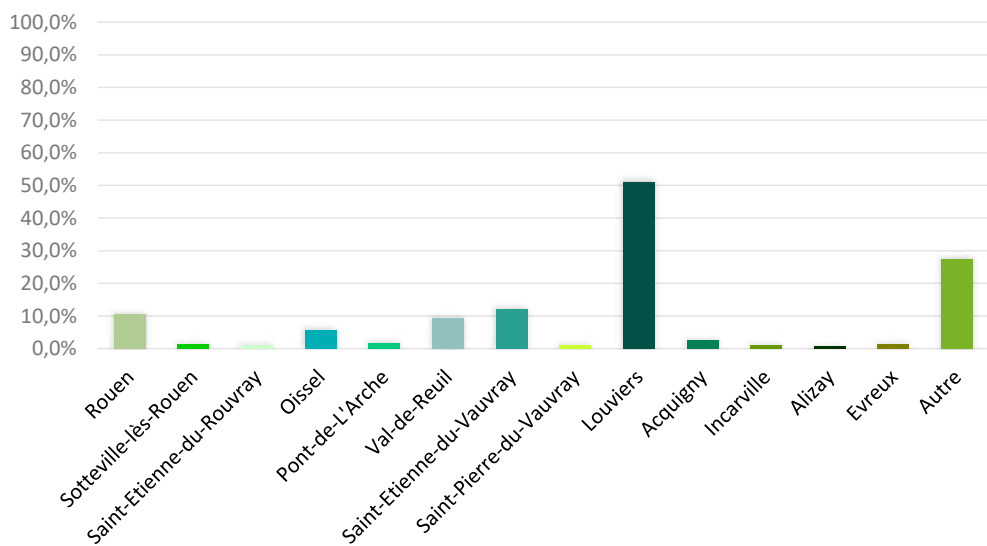
- 49,5% se sont déclarés en tant que femmes.
- 50% se sont déclarés en tant qu'hommes.
- 0,5% ne s'identifiait ni en tant que femme, ni en tant qu'homme.

L'âge des répondants



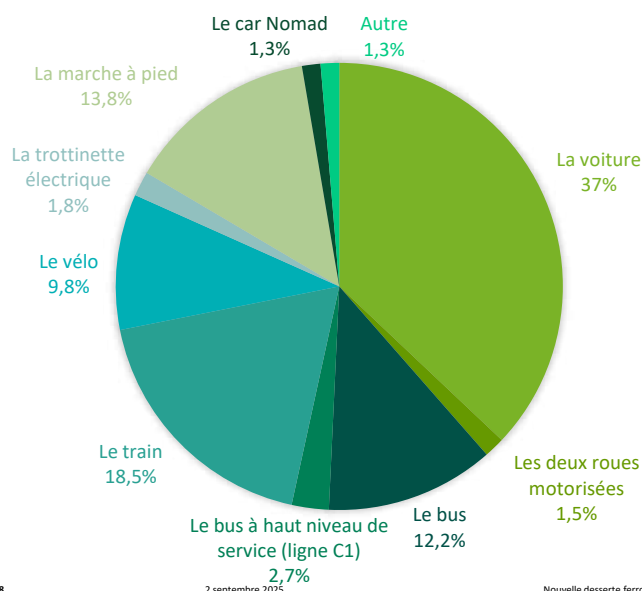
Lecture : 21% des répondants ont déclaré avoir entre 35 et 49 ans.

Le lieu de résidence des répondants



Lecture : 51% des répondants ont déclaré habiter à Louviers.

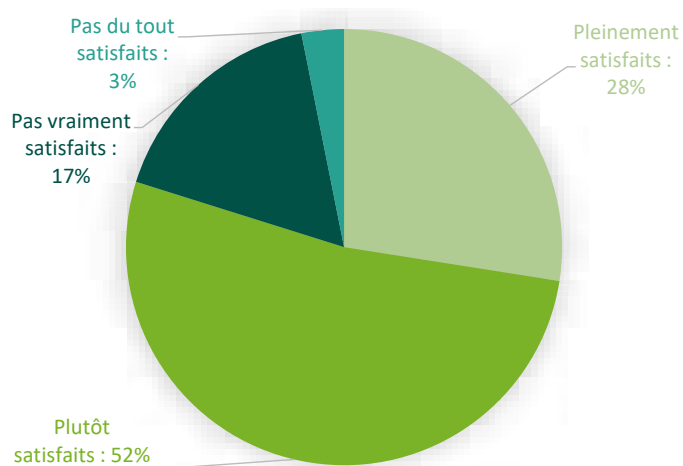
Les modes de déplacement actuels



Lecture : 37% des répondants déclarent utiliser la voiture parmi leurs modes de déplacement les plus utilisés au quotidien.

- Le mode de transport le plus utilisé est la voiture ; tandis que le second mode le plus utilisé serait le train
- Les transports en commun sont utilisés par près de 35% des répondants

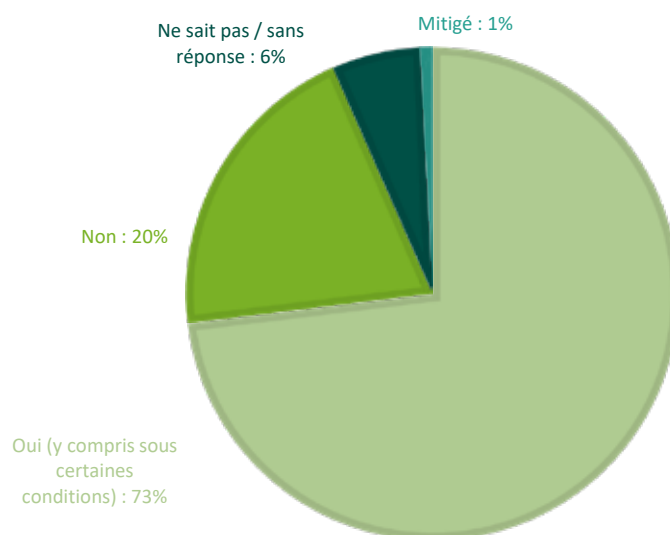
Les modes de déplacement actuels



Lecture : 17% des répondants déclarent n'être pas vraiment satisfaits de leur(s) mode(s) de déplacement actuel(s).

- Les répondants se déclarent en grande majorité satisfaits de leurs modes de déplacement quotidiens.
- 20% des répondants déclarent n'être pas vraiment ou pas du tout satisfaits de leurs modes de déplacement quotidiens.

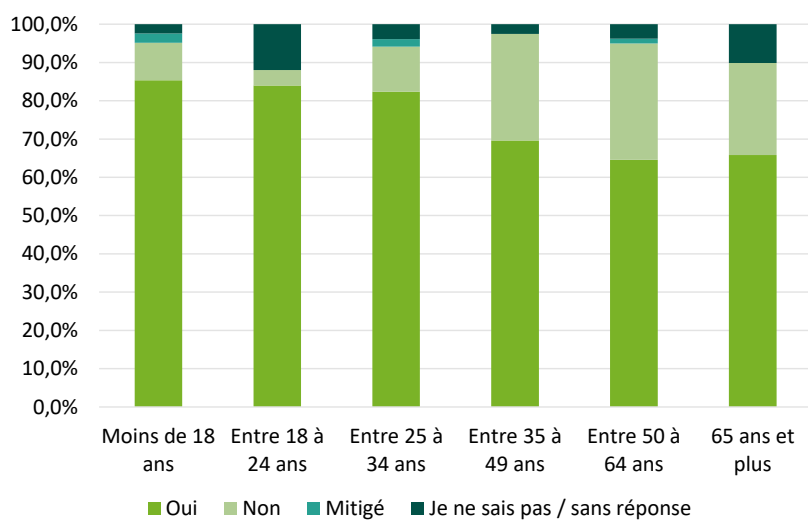
L'opportunité du projet



Lecture : 73% des répondants estiment que le projet est opportun.

Les répondants considèrent en grande majorité le projet comme étant opportun.

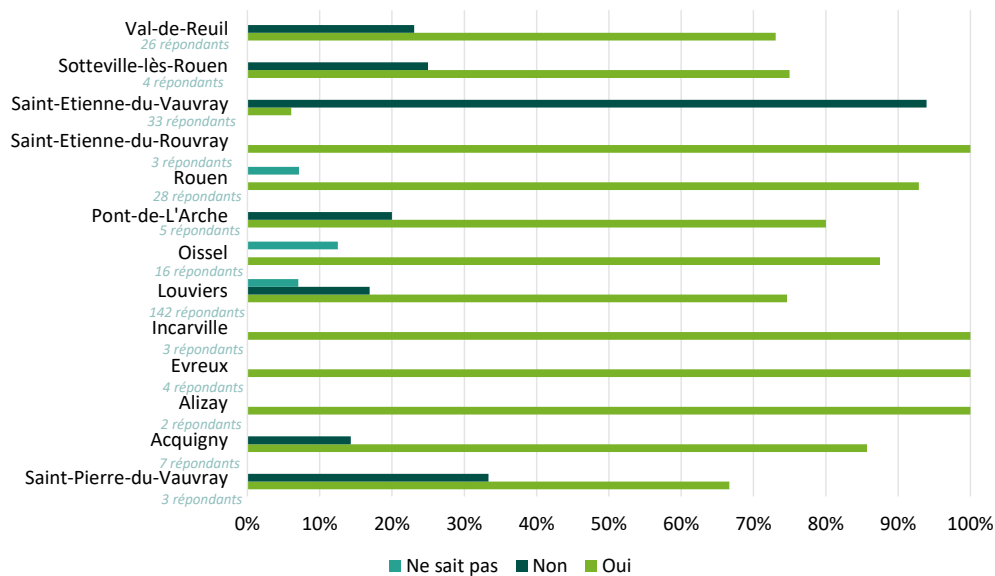
L'opportunité du projet selon l'âge



Lecture : Environ 85% des répondants de moins de 18 ans considèrent le projet comme opportun.

- Le projet est jugé en majorité opportun par l'ensemble des participants quelle que soit leur tranche d'âge.
- Les moins de 35 ans sont les plus nombreux à considérer le projet comme opportun.

L'opportunité du projet selon le lieu de résidence



Les répondants habitant Saint-Etienne-du-Vauvray considèrent en grande majorité que le projet n'est pas opportun.

Lecture : 94% des répondants de Saint-Etienne-du-Vauvray ayant répondu à cette question estiment que le projet n'est pas opportun, tandis que 75% des répondants de Louviers ayant répondu à cette question estiment que le projet est opportun

La fréquentation de la nouvelle desserte

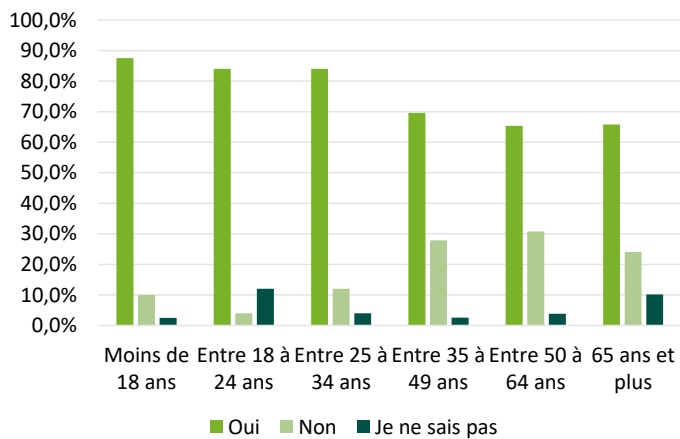
Seriez-vous prêts à utiliser cette nouvelle desserte ferroviaire ?



Lecture : 67% des répondants se disent prêts à utiliser la nouvelle desserte ferroviaire.

Les répondants se disent en grande majorité prêts à utiliser la nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers.

La fréquentation de la nouvelle desserte selon la tranche d'âge



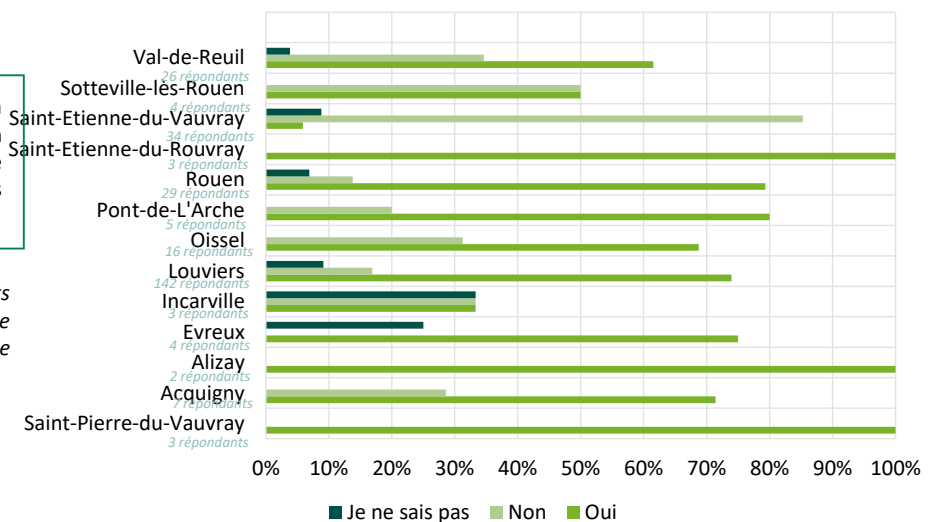
Lecture : 87,5% des répondants de moins de 18 ans seraient prêts à utiliser la nouvelle desserte ferroviaire.

Les répondants âgés de moins de 34 ans sont les plus nombreux à faire part de leur intérêt pour le projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers.

La fréquentation de la nouvelle desserte selon le lieu de résidence

Saint-Etienne-du-Vauvray est la seule commune présentant un pourcentage majoritaire de répondants ne comptant pas fréquenter la nouvelle desserte.

Lecture : 74% des répondants habitant Louviers indiquent être prêts à utiliser la nouvelle desserte ferroviaire.



L'opportunité du projet soulignée par la majorité des répondants

Faciliter les déplacements d'une diversité de publics

Les répondants considèrent le projet comme une opportunité pour faciliter les déplacements de différents publics, et plus particulièrement des publics suivants :

- Les jeunes
- Les étudiants
- Les travailleurs
- Les personnes n'ayant pas le permis de conduire ou n'ayant pas de « *moyens de locomotion* ».
- Les personnes âgées (présentes et futures) qui souhaiteraient moins / ne plus conduire d'automobiles.

Le développement d'un mode de transport écologique

Des répondants soulignent la pertinence et la nécessité de mettre en service un mode de déplacement écologique. Le projet est perçu comme « *très intéressant* » de ce point de vue et plus avantageux que d'autres modes de transports comme la voiture,

permettant de réduire la pollution et « *l'impact écologique* » lié aux déplacements.

Des répondants estiment que **le projet favoriserait le report modal de la voiture vers le train**, la nouvelle offre ferroviaire attirant des automobilistes.

La nécessité de développer un mode de transport écologique et l'urgence « *d'élargir l'offre ferroviaire* » est également soulignée. En ce sens, la mise en service de cette nouvelle desserte ferroviaire enverrait un « *bon signal* ».

« Très opportun pour relier de manière plus écologique et rapide l'agglomération seine Eure à l'agglo rouennaise ».

« Le train est le transport de masse le plus écologique »

« J'aimerais réduire mon empreinte écologique »

L'opportunité du projet soulignée par la majorité des répondants

Améliorer la liaison des communes des deux territoires

Le renforcement des liens entre les territoires de l'Agglomération Seine-Eure et de la Métropole Rouen Normandie est apprécié.

Les répondants soulignent **l'accroissement de la fréquence des trains dans les haltes existantes** (Val-de-Reuil, Pont-de-l'Arche, Oissel, Saint-Etienne-du-Vauvray, Sotteville-lès-Rouen, Rouen Rive-Droite), qui fluidifiera leurs déplacements quotidiens ou occasionnels. Le projet offrirait ainsi « *une meilleure desserte entre les deux départements et des pôles d'activités* ».

Certains répondants ajoutent que cette réouverture permettrait un « *retour des petites lignes* », un fait considéré comme important et attendu.

« *Très mauvaise connexion entre différentes villes du 27. Bus pas toujours adapté* »

Le projet NDFL offrirait également **un trajet direct et facilité** depuis Louviers jusqu'aux autres haltes du territoire, des répondants jugeant la desserte actuelle depuis Louviers comme étant insuffisante (nécessité de se rendre jusqu'à Val-de-Reuil, temps de parcours rallongé dans les bus, retards du bus, manque de coordination entre les horaires du bus et ceux du train...).

La nouvelle desserte ferroviaire contribuerait ainsi à **développer l'attractivité de la ville de Louviers**, « *dont le dynamisme est déjà très largement reconnu* » affirme un répondant.

« *[actuellement] il est nécessaire de faire 30 minutes de bus pour arriver à la gare la plus proche* ».

« *Le bus pour aller à Val de Reuil n'est pas pratique car souvent du retard* »

L'opportunité du projet soulignée par la majorité des répondants

Simplifier l'accès à Rouen

La nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers est perçue par de nombreux répondants comme une opportunité de renforcer l'offre de transport actuelle permettant de **relier plus rapidement et plus facilement l'Agglomération Seine-Eure à La Métropole Rouen Normandie et plus spécifiquement à la ville de Rouen.**

L'importance de la connexion avec la ville de Rouen est soulignée, tant en semaine que le week-end, les répondants s'y rendant pour profiter des équipements culturels et de loisirs, accéder aux services médicaux, y travailler ou y étudier.

Le projet permettrait aux usagers de bénéficier d'un **gain de temps** pour rejoindre Rouen depuis Louviers et les autres haltes du territoire, en comparaison du bus et de la voiture en raison de la congestion routière, des difficultés de stationnement et de l'interdiction d'accès à la Métropole rouennaise de certains véhicules du fait de la ZFE (Zone à Faibles Emissions).

La **fiabilité du temps de trajet** est également appréciée, évitant une perte de temps dans les embouteillages aux usagers.

« Cela permet de desservir un axe très peuplé où il y a beaucoup de trafic routier journalier »

A ce titre, le train est décrit comme une **solution pertinente pour pallier les problèmes de congestion routière** entre l'Agglomération Seine-Eure et la Métropole Rouen Normandie, cet axe étant très fréquenté selon les participants. La création d'une nouvelle offre favoriserait l'attractivité du train et ainsi le report modal, réduisant de ce fait les embouteillages aux heures de pointe.

Enfin, le projet est considéré comme une opportunité pour **renforcer le dynamisme de la région et créer de nouveaux emplois.**

« Les horaires du car Nomad ne sont pas pleinement en adéquation avec les horaires de travail et ce car est confronté de la même manière aux difficultés de circulation »

« Je saute de joie à l'idée d'avoir un train dans ma ville natale qui me permettra de me rendre à Rouen sans avoir à prendre le bus pour me rendre à la gare de Val de Reuil ou la ligne Nomad 215 ».

« Le projet permettra d'améliorer le temps de parcours entre Louviers et Rouen et renforcera l'attractivité du train pour des déplacements quotidiens (travail, loisirs, achats...) »

L'opportunité du projet soulignée par la majorité des répondants

Un mode de transport sécurisant et confortable

Le train est perçu comme un **mode de transport confortable et reposant**, notamment en comparaison des véhicules, la conduite nécessitant une concentration importante et pouvant générer du stress et de la fatigue.

Des répondants soulignent la **sécurité** procurée par ce mode de transport, indiquant que le train serait moins accidentogène que le car ou la voiture.

« Utiliser ce temps de route pour autre chose, réduire la dangerosité du trajet (je signale que je prends l'autoroute) »

Un mode de déplacement économique

Le train est également décrit comme un **mode de transport plus économique que la voiture** par une partie des participants, qui estiment que le prix du billet de train sera inférieur à un trajet en voiture du fait du prix du carburant, du péage et du stationnement.

Ils soulignent **l'existence d'abonnements** réduisant le coût des déplacements en train (citant par exemple le prix de l'abonnement réduit de moitié pour les jeunes) et la prise en charge d'une partie de l'abonnement par les employeurs.

« Questions de moyens , pour les retraites et pour les jeunes , des personnes ne peuvent plus se permettre de se payer les transports en voiture »

Un projet jugé inopportun par certains répondants

Le coût du projet jugé trop élevé

De nombreux répondants dénoncent un **projet qu'ils jugent « trop onéreux pour le service rendu »**, au **coût « exorbitant »**. Le coût du projet leur semble d'autant plus important au regard du nombre de kilomètres réhabilités.

Des craintes sont émises quant à la rentabilité du projet, en raison du faible nombre de voyageurs qui prendraient le train à Louviers (en partie du fait de l'habitude de l'emprunter à Val-de-Reuil) et du coût du billet estimé à 8,80€, jugé trop élevé et considéré comme un frein à l'attractivité du projet et donc à la pertinence du projet.

Certains participants considèrent que le projet bénéficiera à un nombre très réduit d'usagers, habitant Louviers, ce qu'ils dénoncent en raison du coût du projet, affirmant qu'il s'agit de **« l'argent public gaspillé pour une minorité »**. Ils remettent également en cause la pertinence du projet, n'y percevant pas d'avantage et remettant en cause le gain de temps qu'offrirait cette desserte du fait du temps requis pour se rendre jusqu'à la

« D'autres solutions tout aussi écologiques et plus économiques pour le budget de la région existent, et n'ont pas suffisamment été explorées »

halte de Louviers.

Des répondants partagent leur incompréhension face à cet investissement s'élevant à plusieurs dizaines de millions d'euros dans un **contexte présenté comme étant « aux économies »**.

Un répondant craint que cet investissement ait des conséquences sur le chiffre d'affaires du réseau de transport SEMO.

Certains indiquent ne pas souhaiter que leurs impôts financent le projet NDFL et préféreraient que l'investissement bénéficie à **« l'entretien des lignes existantes, en particulier la ligne Paris Rouen »**, dénonçant un **« fonctionnement déjà insatisfaisant. (Retards, suppressions de train, travaux récurrents sur la ligne qui occasionnent des dérangements) »**.

Des solutions alternatives à la nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers et à la voiture, moins coûteuses ont été proposées, notamment par la mise en place de bus et de navettes électriques.

« J'habite Pinterville, pour rejoindre Rouen je dois prendre la voiture avec le temps de me garer et accéder au quai (25mn) puis 25 mn de train. Demain ce sera 15 mn de voiture et 35 mn de train, donc aucun avantage en temps.... »

« Inopportun car son coût est exorbitant alors que l'heure est aux économies »

Un projet jugé inopportun par certains répondants

Un projet appréhendé pour ses nuisances sur le quotidien des riverains

Des répondants craignent que la nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers engendre de **trop fortes nuisances** (sonores, vibratoires et visuelles) pour les riverains de la ligne, redoutant alors de « voir leur cadre de vie complètement perturbé ».

Des répondants craignent que ces nuisances engendrent une **perte de valeur immobilière** des habitations des riverains concernés. Ainsi, certains répondants souhaitent que leur « environnement sonore et visuel » soit préservé de ces nuisances.

Les impacts environnementaux

Les impacts environnementaux du projet sont évoqués par plusieurs répondants, en particulier dans un territoire présentant une « nature flamboyante » et alertent sur la **protection de la faune et la flore**, notamment autour du « champ captant des Hauts Prés ».

Certains répondants craignent par ailleurs que le projet génère des **inondations** par temps pluvieux.

Certains répondants invitent SNCF Réseau prendre en compte l'impact environnemental dans les choix qui seront opérés, tandis que d'autres répondants l'invitent à recourir à des solutions alternatives, plus respectueuses de l'environnement et du cadre de vie.

« Vibrations: Le projet n'apporte aucune garantie sur le niveau de vibrations. Actuellement, des maisons de la rue nationale vibrent lors du passage des trains Paris-Rouen. La nouvelle ligne, plus proche, amènera des vibrations plus importantes sur les maisons de la commune/ Ces problèmes de bruit et de vibrations occasionneront une baisse de la valeur des habitations »

« Inondations potentielles suite aux nouveaux aménagements »

Un projet jugé inopportun par certains répondants

Un projet questionné par rapport à l'offre existante

Des répondants questionnent l'intérêt du projet face à une **offre de transports en commun déjà existante**, qu'ils considèrent, pour une partie d'entre eux, comme suffisante.

La ville de Louviers serait déjà suffisamment desservie par le bus et le car Nomad, le projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers risquerait donc de s'intégrer à l'offre en tant que « *doublon* ».

La mise en service d'un bus à haut niveau de service (ligne C1) reliant Louviers à la gare de Val-de-Reuil, pour un coût s'élevant à plusieurs millions d'euros, est relevée. Le projet NDFL représenterait, selon un répondant, « *la conséquence de l'échec non reconnu du BHNS et non sa complémentarité tel qu'annoncé* ». L'idée de privilégier le **développement et le renforcement de l'offre de transports actuelle** dans les communes peu ou mal desservies est préconisée par une partie des participants s'opposant au projet NDFL.

« Remise en état coûteuse pour satisfaire uniquement 1 ville. Cette nouvelle ligne traverse plusieurs villes qui ne seront pas desservies. Pourquoi ne pas mettre en place une ligne de bus électrique ? »

« Une solution à moindre coût existe : faire passer une ligne de bus réellement chrono par Saint Etienne du Vauvray pour rejoindre rapidement la gare de Val de Reuil en évitant les bouchons quotidiens qui ralentissent considérablement la ligne de bus actuelle C1. Cet itinéraire emprunterait la route de Saint Pierre D313, la chaussée du Vexin D71 et la chaussée d'Andelle D110. Ces bus, qui partiront directement du « Rendez-vous bus » de Louviers (donc du centre-ville et non de la périphérie), pourraient même être à propulsion économique et écologique »

« Augmentation de la fréquence des trains omnibus entre Val-de-Reuil et Rouen en utilisant les voies existantes à la gare de Saint-Pierre-du-Vauvray comme voies d'attente pour leur départ vers Rouen/Le Havre, tronçon du projet concernant 760 usagers supplémentaires »

Les points de vigilance du projet identifiés par les répondants

Le déploiement d'une tarification attractive

Les répondants s'interrogent sur les **tarifs** de la future ligne. Ils accordent une attention particulière à la proposition de **tarifs accessibles** afin d'encourager les usagers à prendre le train et de permettre au plus grand nombre d'utiliser le train. L'établissement d'une **tarification compétitive** devra encourager les usagers à emprunter le train plutôt que leur voiture.

L'**intégration tarifaire** est demandée avec le réseau SEMO, la SNCF et le réseau Astuce. La création de nouvelles formules en ce sens est souhaitée, afin de faciliter et de réduire le coût des déplacements.

« Attention toutefois au prix des billets qui peuvent être rédhibitoires »

« Il faut un abonnement train et bus pour avoir un seul abonnement et moins cher »

« Abonnement : avoir une formule adaptée pour les déplacements occasionnels et pas quotidiens »

Renforcer le tracé de la desserte ferroviaire

Des répondants affirment que le projet perdrait de son sens si en cas d'absence de dessertes supplémentaires. Le **prolongement de la desserte jusqu'à Evreux** est souhaité par de nombreux répondants, soulignant le potentiel de voyageurs, Evreux étant la « *préfecture du département de l'Eure où le flux serait sûrement plus grand et aurait beaucoup plus de sens* ». Certains s'interrogent sur les raisons motivant l'abandon du projet de réouverture de ligne jusqu'à Evreux. Quelques participants demandent également **un arrêt supplémentaire à Saint-Etienne-du-Vauvray ou à Saint-Pierre-du-Vauvray**, afin d'accroître le nombre d'usagers de la ligne et d'améliorer la desserte du territoire.

Des répondants considéreraient que le projet ne serait qu'une « *ligne réservée aux luvériers* » en cas de non-desserte de ces communes.

« N'est-il pas possible de créer une nouvelle ligne de train Rouen-Evreux utilisant ce même tracé ? »

« Ce projet n'a plus aucun sens depuis la décision de ne plus rejoindre Evreux à Rouen via Louviers »

Les points de vigilance du projet identifiés par les répondants

Une attention portée aux horaires et à la fréquence des trains

De nombreux répondants ont souligné l'importance d'établir une **fréquence suffisante** et de prévoir des **horaires suffisamment larges (tôt le matin et tard le soir) et adaptés aux horaires des travailleurs, des lycéens et des étudiants**, afin de favoriser l'attractivité de la desserte ferroviaire, des répondants soulignant particulièrement la présence d'établissements scolaires à Louviers.

Les répondants soulignent la nécessité de disposer d'une **offre régulière avec des horaires variés**, aussi bien en semaine que le week-end.

La **ponctualité** des trains est décrite comme une condition nécessaire pour renforcer l'attractivité de l'offre ferroviaire.

La coordination des horaires de train avec les autres des bus et des autres lignes de train est présentée comme une condition de réussite du projet, afin de **permettre les correspondances et l'intermodalité**.

Une attention particulière devra être portée aux horaires des bus desservant la future halte de Louviers.

« Attention aux horaires (amplitude, fréquence pour les gares intermédiaires, offre de week-end) »

Les points d'attention signalés par les répondants

D'autres points de vigilance ont été identifiés par les répondants afin de renforcer la pertinence du projet et l'attractivité de la future desserte ferroviaire :

- Entretien de la ligne, propreté
- Sécurisation de la ligne : présence de contrôleurs, tensions entre les jeunes de Louviers et de Val-de-Reuil)
- Rapidité de la ligne en comparaison du bus et de la voiture
- Intermodalité facilitée, notamment avec le vélo
- Sécurisation des passages à niveau, notamment « *pour les habitants de Basse-Crémonville (risque d'accident)* ».
- Localisation de la halte de Louviers (attention à ce qu'elle ne soit pas excentrée)
- Nombre de places de parking suffisant autour de la future halte de Louviers.

« Corrélation avec les bus / sur les horaires »

« Plus d'horaires pour être plus libre de son trajet domicile travail »



Comptes rendus

**NOUVELLE
DESSERTE
FERROVIAIRE
JUSQU'À
LOUVIERS**
Relier ROUEN
au cœur de l'Agglo
Seine-Eure

Concertation publique,
Du 02 juin au 11 juillet 2025

**Compte-rendu de la réunion publique de Louviers du 02 juin
2025**

SOMMAIRE

| | |
|---|----|
| 1. CONTEXTE ET DÉROULEMENT DE LA RÉUNION PUBLIQUE | 3 |
| 2. INTRODUCTION ET PRÉSENTATIONS | 4 |
| 3. SYNTHÈSES DES SUPPORTS DE CONTRIBUTION | 5 |
| 4. ÉCHANGES AVEC SNCF RÉSEAU ET LES PARTENAIRES DU PROJET | 13 |
| 5. CONCLUSION..... | 27 |



Concertation sur le projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers
Compte-rendu de la réunion publique de Louviers du 02 juin 2025



1. CONTEXTE ET DÉROULEMENT DE LA RÉUNION PUBLIQUE

La réunion publique de Louviers a assuré le **lancement 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 02 juin au Hub de Louviers**, de 18h à 20h30.

La réunion publique poursuivait les objectifs suivants :

- Présenter le projet au grand public
- Ouvrir la concertation : présenter les différentes modalités et mobiliser, instaurer dès l'ouverture 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 200 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 **5 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 restitution des travaux en sous-groupes et un temps d'échanges avec les intervenants
5. Un temps de conclusion

Un pot convivial a clôturé la réunion publique.

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

Sont intervenus :

- Sophie GUILLAIN, Directrice Générale et animatrice de la réunion, Res publica
- Vincent PALIX, Directeur territorial de SNCF Réseau Normandie
- Julien CREA, responsable du projet, SNCF Réseau Normandie
- Nicolas LEBAS, Sous-Préfet des Andelys
- Jean-Baptiste GASTINNE, Vice-Président de la Région Normandie chargé des transports et de la vallée de la Seine
- Bernard LEROY, Président de l'Agglomération Seine-Eure
- François-Xavier PRIOLLAUD, Maire de Louviers, Vice-Président de l'Agglomération Seine-Eure

2. INTRODUCTION ET PRÉSENTATIONS

Vincent PALIX, Directeur Territorial de SNCF Réseau Normandie, remercie les participants d'être venus nombreux pour le lancement officiel de la concertation préalable du projet NDFL. Il souligne l'importance de cette réunion publique, visant à présenter le projet et ses caractéristiques, à partager les avis et les attentes envers l'offre de transport, et à poser des questions, notamment aux représentants des partenaires impliqués sur le projet (l'État, la Région Normandie et l'Agglomération Seine-Eure). Il remercie Jean-Baptiste GASTINNE, vice-président chargé des transports et de la vallée de la Seine à la Région Normandie, Bernard LEROY, président de l'Agglomération Seine-Eure, les maires présents, notamment François-Xavier PRIOLLAUD, Maire de Louviers, et Nicolas LEBAS, sous-préfet des Andelys pour leur présence. Il assure que des réponses seront apportées à toutes les questions qui seront posées, au cours de la réunion et dans le présent compte-rendu.

Sophie GUILLAIN, Res publica, animatrice de la réunion, présente le déroulé et les objectifs de la démarche de concertation préalable.

Julien CREA, responsable du projet NDFL pour SNCF Réseau Normandie, présente 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.



3. SYNTHÈSES DES SUPPORTS DE CONTRIBUTION

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 par thématique.

Les points forts du projet identifiés par les participants

Des déplacements facilités sur les territoires de l'Agglomération Seine-Eure et de la Métropole Rouen Normandie

- De nombreux groupes soulignent l'opportunité du projet pour **faciliter les déplacements** au sein et entre les territoires de l'Agglo Seine-Eure et la Métropole Rouen Normandie. Ils saluent la **desserte de plusieurs gares de la métropole** et la possibilité de s'inscrire dans le **SERM de Rouen**.
- Ils considèrent que le projet permettra de **relier deux villes-centre** et **facilitera les liaisons sur l'axe Rouen-Louviers**, tout en bénéficiant à un territoire élargi. Certaines personnes indiquent par exemple que les habitants du plateau du Neubourg pourront se rendre à la halte de Louviers grâce à la ligne de bus rabattant vers Louviers (actuellement ligne NOMAD régionale ou transport à la demande de l'agglomération Seine Eure).
- Plusieurs groupes estiment que l'accès facilité à Rouen bénéficiera à l'ensemble des publics : **travailleurs, retraités ou étudiants**, n'ayant pas nécessairement la possibilité de covoiturer. Certains estiment que le projet profitera particulièrement aux apprentis et aux étudiants, **pour qui l'accès aux études sera facilité**, leur permettant de suivre un cursus à Rouen sans avoir besoin d'y louer un logement, réduisant ainsi leurs frais.
- Certains groupes affirment que le projet facilitera l'accès des habitants de Louviers et des villes environnantes aux **soins et aux services médicaux** en grande partie situés à Rouen.

« Une offre supplémentaire très importante pour tous (étudiants, seniors, actifs) »

« Il faut rouvrir la ligne »

La réduction du trafic routier et ses externalités positives

- Les participants ont été nombreux à saluer la **réduction du trafic routier** permise par la création de cette nouvelle desserte ferroviaire, soulignant le **désengorgement des axes routiers** entre Rouen et Louviers, très empruntés et souvent congestionnés.
- La **diminution des nuisances sonores** liées à la circulation des voitures et des camions est appréciée.
- Certains groupes évoquent également la réduction de l'insécurité routière, considérant que l'amointrissement des flux routiers engendrera une diminution des accidents de la route.

« Une alternative crédible à la voiture »

« Projet très positif pour diminuer le flux trop important de voitures. »

Un mode de transport écologique

- Plusieurs groupes ont souligné l'importance de **développer un mode de transport écologique**, décarboné, moins polluant que la voiture thermique grâce à la diminution des émissions de CO₂, répondant ainsi aux enjeux environnementaux.
- Ceux-ci considèrent le projet comme une opportunité de **décarboner et de renforcer l'inscription du territoire dans la transition écologique**.

« *Malgré les coûts, c'est plutôt l'avenir !* »

« *Moins de CO₂ ; gain pour l'environnement.* »

Une offre de service fiable, économique et confortable

- Cette nouvelle offre ferroviaire permettra aux usagers de disposer d'une **meilleure maîtrise du temps de transport** selon certains participants, expliquant que le temps de trajet en voiture, en bus ou en car est incertain et fluctue en fonction de la congestion routière, et mettant en valeur la fiabilité du temps de parcours du train.
- Des participants relèvent la **rapidité du temps de parcours** qu'offre cette nouvelle desserte ferroviaire en comparaison du car et de la voiture. Le projet permettrait également de réduire le temps de trajet des habitants de Louviers, qui doivent aujourd'hui se rendre jusqu'à la gare de Val-de-Reuil en bus ou en voiture.
- **Le confort et la sécurité du trajet** en train sont mentionnés par différents participants (risque d'accident plus faible qu'en voiture, repos...).
- Certains groupes estiment également que la nouvelle desserte ferroviaire permettrait aux usagers de **réaliser des économies** lors de leurs déplacements en raison de la réduction de l'usage de la voiture et du coût élevé de l'essence, du péage et du stationnement, ainsi que de la prise en charge de 50% des abonnements aux transports publics par les entreprises.

« *Un temps de parcours fiable et restreint (moins long que le bus)* »

« *Economie d'argent, la voiture n'étant plus indispensable pour se rendre à Rouen* »

Une opportunité pour renforcer l'attractivité du territoire

- Des participants soulignent l'opportunité du projet pour **renforcer le dynamisme économique** et les liens entre la Métropole Rouen Normandie et l'Agglo Seine-Eure, expliquant que la nouvelle desserte permettrait de **relier deux pôles économiques** d'importance.
- D'autres participants estiment que le projet renforcerait **l'attractivité de l'aire urbaine** de Louviers, mettant en avant l'intérêt d'une meilleure desserte pour les 30 000 habitants de Louviers et des villages alentour.
- Plusieurs groupes estiment que le projet contribuerait directement au **dynamisme et à l'attractivité de la ville de Louviers et du quartier-gare** (arrivée de nouveaux habitants de

tout âge, développement des commerces...), en lien avec le développement du Pôle d'Echange Multimodal.

« Nouvelle dynamique de quartier « gare aux musiques » »

Les axes d'amélioration du projet identifiés par les participants

Des doutes relatifs à l'opportunité du projet

- Plusieurs groupes considèrent que **le coût du projet est trop élevé** (le qualifiant d'« exorbitant », de « faramineux ») par rapport au service apporté, notamment dans le contexte actuel de restriction budgétaire. Ils émettent des **doutes quant à la rentabilité et à la fréquentation** de la nouvelle desserte ferroviaire. Certains participants souhaiteraient disposer d'une étude chiffrée sur la fréquentation estimée de la ligne afin de s'assurer de la rentabilité du projet en fonction du nombre de voyageurs qui emprunteraient cette nouvelle desserte. Un groupe pense que le coût du projet est sous-estimé.
- Des participants questionnent la pertinence du projet du fait de **l'existence de la ligne de car Nomad n°216** qui permet de relier Louviers au centre-ville de Rouen où des lignes de bus desservent les différents quartiers rouennais. De même, des participants indiquent qu'une **ligne de bus à haut niveau de service** (ligne C1) a récemment été mise en place pour relier rapidement Louviers à la gare de Val-de-Reuil.
- La **position de la future halte de Louviers**, qualifiée « d'excentrée » interroge une partie des participants. Ceux-ci indiquent que les Lovériens devront emprunter le bus, la voiture ou le vélo pour se rendre à la halte de Louviers, et les usagers travaillant dans les pôles d'emplois tels que la zone industrielle d'Incarville ou le Hub devront également emprunter un bus en arrivant à la halte de Louviers. Le gain de temps généré par la création de la halte de Louviers en comparaison de la gare de Val-de-Reuil leur semble ainsi très faible, au regard du coût du projet.
- Des groupes ont partagé leurs **craintes vis-à-vis du projet** : risque d'abandon du projet (citant l'arrêt de l'exploitation de la ligne Serqueux-Gisors pour les voyageurs), dépendance des voyageurs vis-à-vis des aléas sur la ligne, crainte d'une augmentation des impôts locaux pour financer le projet.
- Certains groupes ont formulé des **propositions alternatives** au projet de nouvelle desserte ferroviaire :
 - Convertir les cars Nomad de la ligne 216 en électrique.
 - Créer une ligne de bus directe de Louviers à Val-de-Reuil (sans arrêts), avec des véhicules roulant à l'hydrogène.
 - Développer une offre de tram-train (Draisie ou Telly)
 - Investir le budget alloué au projet à l'amélioration de la ligne Paris-Rouen, indiquant que de nombreux habitants utilisent la ligne ferroviaire du territoire pour se rendre à Paris.

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

« 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) »

Les enjeux liés à la tarification

- Le **développement d'une tarification abordable** est considéré comme une condition de réussite essentielle du projet par de nombreux participants, indiquant que la fréquentation de la nouvelle ligne dépendra du prix des billets.
- Les participants demandent en majorité une **tarification unique SNCF-SEMO-Astuce**. Deux groupes s'interrogent sur la possibilité de vendre les tickets de train au même prix que les tickets des bus SEMO (1€).

« S'assurer que le prix sera abordable »

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

- Certains groupes préconisent la **création d'interconnexions** entre la halte de Louviers et le centre-ville d'une part, et entre la halte et les communes avoisinantes d'autre part, afin de favoriser l'intermodalité et garantir ainsi la fréquentation de la nouvelle halte de Louviers. Ils précisent que **les horaires de bus devront être corrélés aux horaires de train**.
- Les habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray et de Saint-Pierre-du-Vauvray présents à la réunion sont nombreux à demander une **meilleure desserte de leur territoire** afin de désenclaver leur village et de renforcer l'accessibilité des habitants aux commerces, services médicaux et établissements scolaires et par conséquent l'attractivité de leur village, et de réduire l'usage de la voiture (un groupe signale le passage de 7000 véhicules chaque jour sur le pont reliant Andé à Saint-Pierre-du-Vauvray). De nombreux stéphanois et saint-pierrois souhaitent **un arrêt de la nouvelle ligne ferroviaire dans leur commune** (pour tout ou partie des trains qui circuleraient sur cette nouvelle ligne), leur permettant de bénéficier du projet dont ils relèvent les impacts dans leur quotidien. D'autres habitants proposent de **créer de nouvelles lignes de bus** à Saint-Étienne et Saint-Pierre afin de mieux connecter ces villages à Louviers et aux bassins d'emplois (Incarville, Val-de-Reuil).

Remarque de SNCF Réseau sur le nombre de véhicules indiqué par ce groupe : Le Département de l'Eure a effectué des comptages en février 2023, indiquant la circulation de 3000 véhicules par jour à ce passage, et non de 7000.

- Un groupe souhaite que la nouvelle ligne ferroviaire desserve la rive gauche de Rouen.

« Réorganisation des lignes rabattantes sur la future halte gare »

« Réflexion autour de l'adéquation entre l'offre de transports en commun SEMO et Astuce, et les horaires des trains »

« Pourquoi ne pas proposer un arrêt pour les habitants de Saint Étienne-du-Vauvray ? »

« Plus de bus entre Louviers et Saint-Pierre, desservir plus le territoire, ne pas oublier la population »

« Aucun arrêt prévu à Saint-Étienne-du-Vauvray : quelle solution pour les habitants du Vaudreuil, Saint-Étienne, Saint-Pierre, Heudebouville ? »

L'offre de services voyageurs

- De nombreux participants souhaitent la **présence de personnel dans la halte de Louviers** (guichetier, information voyageurs) **et dans les trains** (contrôleurs). Ils perçoivent la **qualité du service** comme une condition de réussite du projet.
- Des participants indiquent qu'une vigilance particulière devra être portée à l'**accessibilité** de la halte et des trains aux personnes à mobilité réduite.
- Un groupe souhaiterait que les trains proposent **d'avantage d'espace pour transporter des vélos**.
- Des participants estiment que la **fiabilité et le respect des horaires** seront essentiels.

« Il faut un guichetier humain »

« Plus de place pour le train pour les vélos ! »

Le traitement des passages à niveau

- Plusieurs groupes soulignent la nécessité de **sécuriser les passages à niveau** afin d'éviter les accidents dus à des facteurs aussi bien humains que techniques. Des participants proposent d'**installer des feux de signalisation** en amont sur les routes afin d'avertir les automobilistes de la présence de passages à niveaux. Un participant recommande à SNCF Réseau et ses partenaires de prendre connaissance du **rapport Bussereau** au sujet des passages à niveau.
- **La sécurité des installations prévues pour le passage à niveau situé à la Basse-Crémonville est jugée insatisfaisante** par un groupe qui partage la nécessité de prévoir une double issue de secours et évoque le passage de sangliers jugé « dangereux et accidentogène ». Le groupe ajoute que les voies d'insertion n'ont pas été abordées lors de la présentation du projet.
- **Plusieurs groupes s'opposent à l'option d'un tunnel au niveau du passage à niveau n°3** évoquant la présence d'une zone humide et le risque d'inondations. Ils indiquent que la création d'un souterrain serait dangereuse et l'accès au tunnel serait coupé lors d'inondations.
- Un groupe s'interroge sur le **maintien de la voie verte au passage à niveau Rue de la Métairie à Saint-Étienne-du-Vauvray**.

« PN3 : zone humide donc tunnel routier impossible »

« Un passage à niveau avec barrières est autorisé pour 1 PN et pas pour un autre ! »

Le souhait d'accroître l'ambition du projet

- Plusieurs groupes souhaitent **que le nombre d'allers-retours quotidiens soit augmenté**, considérant que les 8 allers-retours quotidiens prévus à la mise en service ne sont pas suffisants. Ils alertent également sur l'importance de **prévoir une amplitude horaire** large afin d'acheminer les usagers jusqu'à Louviers sans qu'ils soient contraints à descendre à Val-de-Reuil puis à terminer leur chemin en voiture ou en bus. A ce titre, les participants perçoivent **l'inscription du projet dans le SERM de Rouen comme une opportunité pour garantir un cadencement suffisant**, avec l'objectif d'un train par heure en période creuse et de deux trains par heure aux horaires de pointe.
- De nombreux groupes souhaitent **que la nouvelle desserte ferroviaire soit prolongée jusqu'à Évreux**, soulignant le potentiel de voyageurs qui emprunteraient cette ligne.
- Des participants invitent SNCF Réseau et les partenaires à **intégrer le transport de marchandises dans le projet de nouvelle desserte ferroviaire**. Le fret permettrait selon eux de réduire la circulation routière des camions et de renforcer l'utilité de cette nouvelle ligne.

« 8 A/R par jour c'est trop peu »

« Aller jusqu'à Évreux : ambition insuffisante, besoin d'ouvrir plus de dessertes locales »

« Le fret est oublié (beaucoup d'entreprises sont concernées) ; autant de camions en moins sur les routes »

Les impacts du projet

- Certains groupes relèvent **l'impact environnemental du projet**, notamment sur la faune et la flore, soulignant le passage d'animaux sur le tracé de la nouvelle ligne ferroviaire (risque de heurts d'animaux et perturbation des déplacements de la faune sauvage). Ils évoquent également la dégradation du paysage à l'entrée du village de Saint-Étienne-du-Vauvray.
- Les habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray sont nombreux à évoquer les **nuisances visuelles et sonores** que générerait la mise en service de cette nouvelle desserte ferroviaire, en particulier pour les riverains directs et les élèves de l'école située le long de la ligne, craignant que leur concentration ne soit affectée par le bruit induit par le passage des trains. Des habitants s'interrogent sur la possibilité de **bénéficier de protections antibruit et de dédommagements**, craignant que le projet n'entraîne une dévalorisation des maisons des riverains situées à proximité de la voie ferrée. Des craintes sont émises quant à l'expropriation de certains stéphanois de la rue de la métairie, en raison notamment de l'élargissement de la voie.
- Les habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray s'inquiètent des aménagements prévus au niveau des passages à niveau n°2 et n°3, soulignant la **nécessité de préserver la voie verte et la liaison avec Le Vaudreuil** qui représente leur « centre de vie », craignant l'isolement de leur village. Ils indiquent que de nombreux véhiculent empruntent chaque jour les voies situées à hauteur du 3^e passage à niveau.
- Des participants évoquent l'impact du projet pour la **traversée de la voie verte et l'accès aux services au niveau du passage à niveau n°2**, et évoquent la **préemption de la maison** située à côté de ce passage à niveau.
- Plusieurs groupes craignent **les nuisances qui seront générées par les travaux en phase chantier** (nuisances sonores, allongement du temps de trajet des automobilistes) et s'interrogent sur leur prise en compte par SNCF Réseau.

« Impact sonore et visuel sur le village de Saint-Étienne-du-Vauvray »

« Aucun arrêt prévu à SEV -> toutes les nuisances pour les habitants mais aucun avantage »

« Protection anti-bruit pour les maisons proches de la future voie ferrée »

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.

L'opportunité du projet

Question : Il y a déjà deux bus qui relient Rouen à Louviers, avec une arrivée au centre-ville de Rouen. Comment le réseau existant sera-t-il pris en compte pour rendre ce projet attractif ? Comment rendre le projet attractif pour les habitants des villages limitrophes de Louviers qui ne disposent pas de lignes de bus dans leur commune ?

Question : Quelle est l'utilité de cet investissement pour nos impôts de relier Louviers à Rouen en 34 minutes alors qu'actuellement le trajet en car est de 35 minutes et que les gens sont satisfaits de la ligne 216 ?

Question : Pourquoi ne pas envisager un pôle avec les bus ?

Question : Des bus réguliers ne seraient-ils pas moins coûteux dans un contexte de restriction budgétaire ?

Question : Pourquoi ne pas consacrer le budget alloué au projet à la création d'aménagements cyclables sécurisés ?

Question : Pourquoi ne pas prolonger le car reliant Évreux à Louviers jusqu'à Val-de-Reuil ? Des études ont-elles été menées à ce sujet ?

Réponse de Bernard LEROY, Président de l'Agglomération Seine-Eure : en plus de l'offre de services des bus du réseau SEMO, il existe déjà un système de transport à la demande pour les déplacements depuis les villages.

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : Sur l'attractivité et vis-à-vis du nombre d'allers-retours, ce projet-là a l'avantage de supprimer une correspondance à Oissel pour les gares intermédiaires entre l'Agglo Seine Eure et le péri-urbain au sud de Rouen (Sotteville-lès-Rouen et Saint-Étienne-du-Rouvray). Il permet de nouveaux déplacements. Et inversement, ces communes intermédiaires bénéficient justement d'une suppression de correspondance ; et c'est un fort levier de report de la voiture vers le train.

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : Plusieurs réponses, notamment au vu de l'anatomie du territoire ; la répartition des emplois sur l'axe Val-de-Reuil / Louviers est quasiment équivalente entre les deux villes. Il y a donc une réelle continuité géographique à amener le train jusqu'à Louviers. Un service de bus existe déjà en effet. Toutefois, nous cherchons à supprimer un maximum de correspondances. Concernant le temps de trajet et l'argument d'une minute de gagnée entre 35 et 34 minutes : il s'agit des heures creuses. Le matin, le car effectue le trajet en 45 minutes. Il y a donc un réel intérêt du chemin fer en heure de pointe pour rejoindre les cœurs de ville.

Réponse de Jean-Baptiste GASTINNE, vice-président de la Région Normandie chargé des transports et de la vallée de la Seine: Les bus et les trains n'offrent pas les mêmes services. Le bus capte au mieux 1% du trafic, quand le train en capte 10%, ce qui n'est donc pas comparable. Concernant l'impôt : les routes sont financées par les impôts de manière beaucoup plus importante.

Question : Quel est l'intérêt d'arriver à la gare de Rouen rive droite si on travaille à Rouen Rive Gauche ou Petit-Quevilly ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Le temps de parcours entre la sortie du train à Rouen et la station de métro Saint-Sever est de 10 à 15 minutes. Ce qui signifie que le temps de parcours total se situe entre 44 et 49 minutes soit un temps équivalent au temps en voiture en heure de pointe tout en ayant émis moins de CO₂, en usant moins votre véhicule et en ayant pu travailler, lire ou se reposer dans le train.

Question : Pourquoi ne pas laisser la parole au RPLF pour présenter notre initiative ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Le RPLF pourra présenter son projet lors de la réunion publique du 16 juin, à Val-de-Reuil.

Question : Pour aller de Louviers à Paris, il faudrait donc s'arrêter à Val-de-Reuil, et changer de trains ; mais est-ce vraiment utile d'aller de Louviers à Val-de-Reuil alors qu'il y a une gare à Val-de-Reuil ? Et en cas de non-trains jusqu'à Évreux, ne doit-on pas mettre plus de bus ? Notamment si on part travailler tôt le matin, car actuellement il n'y a pas de bus. Il faudrait plus investir là-dedans, plutôt que de mettre autant d'argent pour si peu de kilomètres.

Question : Qu'est-ce qui empêche les passagers de prendre le train à Val-de-Reuil aujourd'hui ? Pourquoi s'obstiner alors qu'il y a une gare ?

Question : Concernant l'étude réalisée sur les besoins réels de cette ligne, je n'ai jamais été interrogée en tant que citoyenne, et si je comptais prendre le train : comment les besoins des citoyens ont-ils été recensés ?

Question : Une enquête a-t-elle été conduite auprès des citoyens pour recueillir leur avis sur l'utilisation de leurs impôts dans ce projet ?

Question : Des études ont-elles été réalisées pour connaître le nombre de personnes qui prendraient le train quotidiennement ? Si oui, par qui l'enquête a-t-elle été réalisée ?

Réponse de Vincent PALIX (Directeur territorial, SNCF Réseau Normandie) : Nous utilisons de nombreuses données de différents niveaux. En plus des données INSEE, nous prenons appui sur l'enquête ménages et déplacements, réalisée par la Métropole Rouen Normandie et ses partenaires en 2017. Cette enquête se base sur un échantillonnage de la population. Plus précise que l'INSEE, elle permet d'avoir une vision beaucoup plus fine. Nous utilisons ces données, et cela nous permet de clarifier les enjeux de trafics par modélisation.

Question : Combien de personnes envisage-t-on d'emmener en train par jour entre Louviers et Rouen ? Quel est le taux de fréquentation prévisible entre Louviers et Val-de-Reuil ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Le projet permettrait d'augmenter la fréquentation de 25%, dont 240 montées et descentes à Louviers.

Question : Combien de personnes empruntent actuellement les transports en commun au départ de Louviers pour se rendre à Rouen rive droite ?

Réponse de la Région Normandie (apportée après la réunion) : Selon les comptages réalisés par la Région entre septembre 2024 et mars 2025, 90 montées quotidiennes s'effectuent depuis Louviers vers Rouen sur la ligne 216. Ces montées s'effectuent essentiellement le matin. Le service de 6h45 représente 30% des usagers de la ligne entre Louviers et Rouen.

Question : Le projet peut-il être abandonné ?

Question : Qu'est ce qui ferait que le projet de train ne se réaliserait pas ?

Question : Si en 2028 l'autorisation environnementale n'était pas validée, le projet serait-il abandonné ?

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 aux travaux.

Question : Quelle est la part de la concertation dans la prise de décision ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : La concertation permet de s'assurer que le projet répond aux besoins du territoire et de l'ajuster au mieux. Elle est donc une étape indispensable et nécessaire pour éclairer SNCF Réseau et les financeurs sur les suites à donner au projet.

Question : Quelle est la participation financière de l'Agglo et celle de la ville de Louviers pour l'ensemble du projet ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : 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.

Question : Quel est le coût complet du projet en termes d'investissement ?

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.

Question : Comment nous garantir que le budget annoncé ne sera pas dépassé ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Nous sommes encore en amont du projet et les estimations se basent sur une série d'hypothèses qui seront levées au cours des phases d'études suivantes.

Question : Quel est le coût du pôle d'échange multimodal ? La taxe des Lovériens sera-t-elle augmentée pour financer le PEM ?

Réponse de Bernard LEROY, Président de l'Agglomération Seine-Eure (apportée après la Réunion) : Nous ne disposons pas d'estimation précise à ce jour. Toutefois, à titre de comparaison, le Pôle d'échange de Val-de-Reuil a coûté 2,9M€ pour une capacité de 440 places.

Question : 65 millions d'euros pour le ferroviaire mais quel budget pour le non-ferroviaire ?

Question : Qui financera le pôle d'échange multimodal de Louviers ?

Réponse Bernard LEROY, Président de l'Agglomération Seine-Eure : Le pôle d'échange multimodal sera financé suivant le même principe que le PEM de Val-de-Reuil, c'est-à-dire l'agglomération, la ville de Louviers et les subventions (Région et FEDER notamment)

Question : Quel est le coût annuel d'entretien des infrastructures ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Le coût d'entretien prévisionnel pour cette nouvelle infrastructure est inférieur à 20 000 €/an.

Question : Quel est le coût d'exploitation ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : le projet n'apporte pas de coût d'exploitation supplémentaire par rapport à la situation actuelle. Le même agent au poste d'aiguillage de Val-de-Reuil pourra piloter ce nouvel itinéraire.

Question : A qui reviendra la charge de l'entretien des voies ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : l'infrastructure ferroviaire sera entretenue par SNCF Réseau à sa charge car l'infrastructure fera partie du réseau dit « structurant ».

Question : Quel est le coût supplémentaire des rames ?

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 : Où trouve-t-on l'argent alors que les projets publics sont largement déficitaires ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Le projet est financé par le biais du contrat de plan État-Région 2023-2027.

Question : Des solutions alternatives ont-elles été étudiées pour avoir le même service à moindre coût pour aller de Louviers à Val-de-Reuil ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : en 2020-2021, différents scénarios ont été étudiés. L'objectif était de définir le scénario de déplacement présentant le meilleur ratio coût / bénéfices entre l'utilisation du train et du tram-train.

La tarification

Question : Le coût de transport dans les bus SEMO est de 1€ pour un trajet Louviers-Val de Reuil. Qu'en sera-t-il d'un ticket de train pour Louviers – Val-de-Reuil ou Louviers – Pont-de-l'Arche ? L'Agglomération pourra-t-elle permettre d'emprunter le train au même tarif que le bus (1€) ?

Question : Y aura-t-il un tarif préférentiel pour les habitants de l'Agglomération ?

Question : Le coût actuel de l'aller pour Rouen est de 8,80€. Ce coût étant exorbitant, combien l'aller de Louviers à Rouen coûtera-t-il ?

Réponse de Jean-Baptiste GASTINNE, vice-président de la Région Normandie chargé des transports et de la vallée de la Seine : La tarification concerne la région Normandie, qui décide des tarifs du train, sauf pour les TGV. Si le tarif actuel du billet pour un voyage occasionnel était appliqué, celui-ci s'élèverait à 8,80€. Le tarif pour les moins de 26 ans est réduit de moitié. Il existe de nombreuses possibilités d'offres et d'abonnements pour les déplacements réguliers selon les différents besoins (dans un cadre d'aire

métropolitaine, déplacements professionnels, étudiants...), telles que l'abonnement Tempo pour les plus de 26 ans, annuel, à 79,30 euros par mois. L'abonnement flexi-pass (10 allers-retours par mois) a été créé pour les personnes se déplaçant régulièrement, mais pas quotidiennement. L'offre Atoumod déployée sur le territoire rouennais permet de se déplacer à des tarifs avantageux, à la fois pour prendre le train et emprunter le réseau Astuce. Avec la Métropole de Rouen, nous venons de créer un système qui permet à tous les abonnés du réseau Astuce de prendre le train pour se déplacer par exemple de Oissel à Rouen, au prix du billet Astuce. Des offres similaires pourront être mises en place avec la communauté d'Agglomération Seine-Eure, notamment dans le cadre du SERM de Rouen.

Les horaires et le temps de trajet

Question : La fréquence du passage des trains pourrait-elle aller au-delà de 8 allers-retours par jour ?

Réponse de Jean-Baptiste GASTINNE, vice-président de la Région Normandie chargé des transports et de la Vallée de la Seine : *J'entends que huit allers-retours, ce ne soit pas beaucoup, mais c'est déjà un bon début. C'est moins qu'entre Val-de-Reuil et Rouen pour une raison simple : ce trajet s'insère dans la continuité entre Paris et Rouen, la ligne étant déjà empruntée par de nombreux trains. Si nous en avons besoin, nous pourrions aller jusqu'à un train par heure, jusqu'à l'heure de pointe du soir, et depuis l'heure de pointe du matin. À terme, la capacité de la ligne que nous voulons rouvrir sera d'accueillir un train par heure.*

Question : Quels seront les horaires des 8 trajets ?

Question : Quelle sera l'amplitude horaire des 8 allers-retours quotidiens ? Le train passera-t-il tôt le matin et tard le soir (pour se rendre au spectacle à Rouen le soir par exemple) ? Si oui, quel sera l'horaire du premier et du dernier train ?

Question : Quels seront les intervalles entre les trains ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : *Nous ne pouvons pas encore pour vous dire précisément à quelle heure les trains partiront. Sur les huit allers-retours il semble judicieux d'en mettre trois le matin, deux le midi, et trois le soir. Nous devons regarder le nombre maximum de trains pouvant circuler en deux heures. Ces huit allers-retours supplémentaires viennent compléter une offre déjà existante et sont intégrés dans cette trame. Nous serons ensuite capables de répliquer cette trame et potentiellement de monter à un train par heure.*

Question : Les horaires des trains seront-ils corrélés aux horaires des bus et des trains pour Paris ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : *Une corrélation avec les correspondances sera effectivement nécessaire, que ce soit avec les trains pour Paris, avec les cars Nomad etc.*

Question : Les horaires seront-ils respectés ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : *la Normandie présente l'une des meilleures ponctualités de France (92,1%). Sur la ligne Val-de-Reuil-Rouen, la ponctualité s'établit à 95% en 2024.*

Question : Les trains circuleront-ils la semaine et le week-end ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Les trains circuleront la semaine et le week-end. Il n'est pas encore possible de savoir s'il y aura le même nombre d'aller et retour en semaine et le week-end.

Question : Actuellement, le trajet Rouen-Val de Reuil est d'environ 23 minutes. Pourquoi le trajet Louviers-Val de Reuil mettrait-il donc 11-12 minutes ?

Question : Quel est l'impératif des 34 minutes de durée de transport et comment y arriver avec une desserte de quelques gares ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Aujourd'hui, les trains assurant la desserte Rouen – Val-de-Reuil ne s'arrêtent qu'à Pont de l'Arche parfois et à Oissel à chaque fois. L'intégration des arrêts à Sotteville-les -Rouen, Saint-Étienne-du-Rouvray rallonge de fait de temps de parcours entre Rouen et Val-de-Reuil.

Le tracé et la desserte prévus par le projet

Question : Sera-t-il possible d'aller à Paris sans changer de train, au départ de Louviers, et d'en revenir ? Faudra-t-il changer de train pour se diriger vers Paris ?

Question : Comment optimiser les liaisons pour se rendre à Paris depuis Louviers ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Pour aller vers Paris au départ de Louviers, il faudra prendre une correspondance en gare de Val-de-Reuil.

Question : Les voyageurs pourront-ils aller jusqu'au Havre ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : La gare de Rouen Rive-droite étant saturée, les trains depuis Louviers s'arrêteront en gare de Rouen et continueront leur trajet jusqu'au Havre. Ils se retourneront au Havre et repartiront en direction de Louviers.

Question : Toutes les gares seront-elles bien desservies ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Les gares de Louviers, Val-de-Reuil, Pont-de-l'Arche, Oissel, Saint-Étienne-du-Rouvray, Sotteville et Rouen Rive-Droite seront systématiquement desservies par cette nouvelle desserte.

Question : Avez-vous un scénario avec des dessertes supplémentaires dans l'Agglomération, pour Saint-Étienne-du-Vauvray ou Saint-Pierre-du-Vauvray par exemple, pour renforcer l'attractivité du territoire ?

Question : Pourquoi n'y a-t-il pas d'arrêt à Saint-Étienne-du-Vauvray ni à Saint-Pierre-du-Vauvray, où le train passerait en faisant subir des désagréments à leurs habitants ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : C'est la complémentarité des modes de déplacement et le fait de disposer d'une desserte qui soit performante en termes de temps de parcours qui sont importants. Or, l'ajout d'une halte rallongerait le temps de parcours. De ce fait, il n'est pas prévu de créer une gare intermédiaire sur ce tronçon.

Réponse de Vincent PALIX (directeur territorial, SNCF Réseau Normandie) : L'attractivité du train repose en partie sur le temps de parcours. L'enjeu réside donc dans la

compétitivité du train par rapport à d'autres modes de déplacement. Le train est un mode de transports massifié complémentaire aux autres modes de transports en commun. De fait, il se veut en complémentarité avec les modes de transports urbains. Tous ces modes forment un maillage, et le train constitue l'ossature principale de ce réseau global de transports en commun. Il répond à un usage, mais pas à tous. De fait, l'ouverture d'une halte nouvelle à Saint-Étienne ou à Saint-Pierre ne correspond pas à la pertinence de ce mode-là. Il faut également s'imaginer qu'une halte va générer des flux, des bruits, notamment d'accélération et de décélération du train. Et les riverains vont entendre ces bruits / nuisances. Alors qu'un train passant à vitesse continue serait davantage silencieux.

Question : Pourquoi la ligne est-elle réouverte là où le potentiel est de 1000 voyageurs à Louviers et non pas à Évreux, avec 4000 voyageurs ? Des études ont-elles été menées à ce jour ?

Question : Le projet Louviers-Évreux via Serquigny en train est-il envisageable ?

Réponse de Jean-Baptiste GASTINNE (vice-président de la Région Normandie chargé des transports et de la vallée de la Seine) : Nous en rêvons tous, et, en 2020, avec M. Morin, nous avons commandé des études d'opportunité sur la possibilité de rouvrir la ligne (études conduites auprès de SNCF Réseau). Cela aurait beaucoup de sens, Évreux étant le chef-lieu du département de l'Eure. Les études menées à cette époque montraient qu'il serait très compliqué de rouvrir la ligne, notamment en raison des difficultés considérables sur plusieurs dizaines de passages à niveaux. Il faut donc imaginer la multiplication des coûts et des difficultés, un pont ou un nouvel ouvrage d'art étant très coûteux. Les études indiquent également la présence de zones classées d'un point de vue environnemental le long de la voie. Nous avons aussi des zones inondables. Nous aurions par conséquent des contraintes importantes. Des compensations environnementales devraient être imaginées engendrant des surcoûts à prendre en compte. Par ailleurs, une entreprise a développé son activité le long de la voie, sur laquelle des salariés circulent. De plus, l'Agglomération d'Évreux souligne la présence de nombreuses maisons et habitations nouvelles construites le long de la voie. L'impact du projet sur les riverains est déjà un sujet ici, où les habitations sont beaucoup moins nombreuses le long de la voie. Nous nous sommes également interrogés sur la compétitivité de cette ligne par rapport à la route. La ligne ferroviaire n'est pas toute droite, n'a pas de performances « formidables », et ce faisant, nous n'aurions pas été très compétitifs par rapport à la route. Nous sentons désormais une réelle appétence pour le train, il y aurait sans doute davantage de gens prêts à le prendre qu'au moment de l'étude il y a 5 ans, nous le reconnaissons, même si la performance en termes de vitesse n'est pas celle que nous pouvions espérer dans la France du développement du réseau à grande vitesse. Au regard des difficultés sur la réouverture de cette ligne Louviers-Évreux, nous avons imaginé la réouverture d'un nouveau tronçon de ligne de ferroviaire, créé à partir d'un terrain vierge, en longeant l'A154 entre Gravigny et Acquigny. Cette hypothèse n'est donc pas totalement écartée, mais nous devons préciser que cela serait très long, très cher, et compliqué. Dans le contexte budgétaire actuel nous ne pourrions faire que ce que nous sommes capables de financer, et nous ne croyons pas que l'État et la Région Normandie, seraient capables de financer ce projet. Il y a déjà 65 millions d'euros à financer, ainsi que quelques trains et rames supplémentaires. C'est la raison pour laquelle, à la demande de certains, nous sommes en

train d'étudier la réouverture d'une ligne entre Rouen et Évreux, mais d'une ligne qui existe déjà, et qui est peu performante, puisqu'elle passe par Serquigny. Nous étudions la possibilité d'améliorer des correspondances à Serquigny ou d'imaginer une desserte Rouen-Évreux passant par Serquigny, ce qui nous semble à la portée de nos finances. Par les temps qui courent, nous devons faire attention à nos investissements et à nos dépenses. Sachant que les recettes des voyageurs ne couvrent pas les coûts des voyages et que c'est la Région qui compense l'écart. Aujourd'hui, nous pouvons donc vous dire, que nous ne sommes pas capables de réouvrir la ligne complète entre Rouen et Évreux, d'où le choix fait, il y a trois ou quatre ans, d'essayer de rouvrir la ligne entre Rouen et Louviers, puisque cela nous paraît avoir du sens, et pourrait être une première « brique » vers autre chose.

Question : Quelle est l'étude financière qui permet de chiffrer le coût de la réouverture jusqu'à Évreux ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Ce sont les études d'opportunité et de faisabilité qui ont permis de chiffrer le coût d'une réouverture jusqu'à Évreux.

Question : A qui appartiennent les terrains nécessaires pour obtenir la courbure présentée de 100 km/h ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : Le raccordement, dans l'option à 100 km/h, sort des emprises de SNCF Réseau et se situe sur du foncier relevant de l'Agglo Seine-Eure et exploité par la ferme des Hauts-Prés. Nous travaillons avec la Chambre d'agriculture de Normandie sur une étude d'impact de cette option de raccordement et sur le rabattement nécessaire. C'est un sujet que nous évoquerons lors de l'atelier du 19 juin.

Question : La gare de Rouen, qui est déjà saturée, a-t-elle la capacité d'accueillir huit allers-retours supplémentaires ?

Réponse de Jean-Baptiste GASTINNE (vice-président de la Région Normandie chargé des transports et de la Vallée de la Seine) : Vous avez raison, la gare de Rouen est saturée et compte-tenu de sa configuration nous ne pouvons rien faire pour en améliorer la capacité. C'est la raison pour laquelle, nous imaginons que les trains partant de Louviers s'arrêteraient à Rouen sans que cette gare en soit le terminus. Les trains partant de Louviers continueraient leur chemin jusqu'au Havre. Nous regagnerons de nouvelles marges d'action dans le cadre d'une nouvelle gare à Rouen, notamment dans le cadre du projet LNPN (Ligne Nouvelle Paris Normandie) à un horizon plus lointain et incertain que la réouverture de la ligne Rouen-Louviers.

Question : Y a-t-il un projet de déplacement de la gare de Rouen rive droite à la rive gauche ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Il y a un projet de création d'une nouvelle gare rive-gauche dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie. La configuration de la gare actuelle ne permet pas d'augmenter ses capacités. Au-delà de leur nombre, certains quais s'avèrent trop courts pour accueillir des trains plus longs. De plus, la configuration des aiguillages nécessite un cisaillement des itinéraires des trains empêchant certains départs ou arrivées simultanés. Enfin, la gare n'offre aucune possibilité de remisage

des rames à proximité immédiate. La gare est en tranchée profonde, enclavée au cœur du centre-ville de Rouen, et entre deux tunnels à deux voies. Cela rend tout agrandissement complexe et très impactant pour le dense tissu urbain environnant. La gare existante rive-droite sera conservée.

L'accès à la halte de Louviers et le pôle d'échange multimodal

Question : Quelle serait l'adresse exacte de la nouvelle gare à Louviers ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : La future halte s'intégrant dans l'aménagement du futur quartier Gare de Louviers, son adresse exacte n'est pas encore connue.

Question : Que deviendra le bâtiment de l'ancienne gare ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Le bâtiment de l'ancienne gare n'est pas concerné par le projet et son activité continuera comme aujourd'hui.

Question : Les horaires de bus seront-ils connectés aux horaires des trains (en particulier pour le premier train et le dernier train) ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Les horaires des bus seront adaptés afin de correspondre aux heures d'arrivée et de départ des trains à Louviers.

Question : Des aménagements sont-ils prévus pour se rendre au PEM ? Y aura-t-il un plan de circulation ?

Question : Quels seront les bus et les pistes cyclables permettant de se rendre à la halte de Louviers ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Dans le cadre de l'aménagement du futur quartier Gare de Louviers, l'Agglo Seine Eure envisage de réaménager accès routiers, les infrastructures pour les modes doux et mettre en cohérence les transports en communs pour favoriser les rabattements vers la halte ferroviaire.

Question : Au vu de la circulation actuelle sur Louviers aux heures de pointe, comment espérez-vous attirer les véhicules pour venir se garer ?

Réponse de l'Agglomération Seine-Eure (apportée après la réunion) : Des études visant à fluidifier le trafic et à aménager la desserte du quartier-gare seront conduites par l'agglomération et la ville (plan de circulation, aménagements routiers) ; l'enjeu est bien de faciliter l'accès et la desserte pour rabattre les véhicules vers la gare et plus largement vers le pôle d'échanges multimodal.

Question : Envisagez-vous une desserte de bus pour les communes limitrophes de Louviers, afin d'accéder au Pôle d'échange multimodal ?

Question : Les passages des bus seront-ils beaucoup plus fréquents pour se rendre de Saint-Étienne-du-Vauvray et Saint-Pierre-du-Vauvray, à la halte de Louviers ?

Réponse de l'Agglomération Seine-Eure (apportée après la réunion) : L'offre de transport SEMO sera adaptée aux besoins. Si la fréquentation augmente, les services seront à la hauteur pour les communes concernées par l'impact de ce nouveau service

Question : Le parking de la nouvelle halte de Louviers sera-t-il gratuit ?

Réponse de la commune de Louviers (apportée après la réunion) : Le stationnement est actuellement gratuit dans la ville de Louviers. Cette décision revient à la commune.

Les impacts du projet

Question : Avez-vous réalisé une étude de la faune et de la flore ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Une étude faune/flore 4 saisons a d'ores et déjà été réalisée sur les emprises du projet connues à ce jour.

Question : Des animaux protégés passent-ils par le tracé du train ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Les espèces patrimoniales et/ou protégées détectées à ce jour sont les suivantes :

- La Pipistrelle pygmée
- La Noctule commune
- Le Lézard des murailles *Podarcis muralis*
- La Coronelle lisse *Coronella austriaca*
- L'Orvet fragile *Anguis fragilis*
- La Grenouille rieuse *Pelophylax ridibundus*.
- L'Écureuil roux *Sciurus vulgaris*
- Le Hérisson d'Europe *Erinaceus europaeus*

Question : Quelle certitude pouvons-nous avoir sur le respect de la faune et la flore, notamment du point de vue de la protection des animaux (prévention des traversées) et des rivières ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : Nous avons déjà réalisé un diagnostic « 4 saisons » et avons dressé l'inventaire des milieux de la faune et de la flore. Nous allons nous baser sur cette étude pour éviter, réduire, compenser, et intégrer le mieux possible le projet dans son environnement. Nous tâcherons de répondre précisément aux enjeux d'équilibre entre la préservation des continuités écologiques et la préservation de la robustesse du service dans un second temps.

Question : La ligne passerait sur un lieu historiquement classé : comment comptez-vous procéder ? Où les sangliers / le gibier passeront-ils ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : La ligne passe à proximité du Menhir du chemin 11 (commune de Val-de-Reuil). Les travaux de sécurisation du PN4 à proximité n'impacteront pas ce monument historique. Quant au gibier, un équilibre est à trouver entre sécurisation des circulations ferroviaires et fonctionnement des corridors écologiques.

Question : Quel sera l'impact du projet sur la voie verte ?

Concertation sur le projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers
Compte-rendu de la réunion publique de Louviers du 02 juin 2025



Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Si l'ouvrage hydraulique par lequel passe la voie verte sur la commune de Saint-Étienne-du-Vauvray est déclaré non essentiel dans les phases d'études suivantes, un rétablissement est envisagé au niveau du PN2.

Question : Avez-vous bien pris en compte les changements de vie que cela imposerait aux riverains (dévaluation des maisons, sécurité impactée) ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : Une étude vibratoire et acoustique a été réalisée. Aujourd'hui, ces études indiquent que nous nous situons en-dessous des seuils réglementaires. Nous sommes conscients que le train fera du bruit. Toutefois, le bruit du train est caché par les infrastructures routières. Ces études sont publiques, et seront publiées lors de l'enquête publique. Ces détails seront également apportés lors de l'atelier de Saint-Étienne-du-Vauvray.

Question : Des solutions sont-elles envisagées pour protéger les riverains des nuisances (sonores, poussière) à l'instar d'un mur antibruit et des techniques de végétalisation... ?

Question : Est-il prévu un budget antibruit pour les habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray situés à proximité de la voie ?

Question : Des dédommagements sont-ils prévus pour les riverains dont le prix des maisons risque d'être dévalué ?

Question : Comment limiter les nuisances pour le groupe scolaire situé le long de la ligne à Saint-Étienne-du-Vauvray ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Les études acoustiques indiquent que le bruit engendré par le projet se situe en-dessous des seuils réglementaires. Le maître d'ouvrage n'est donc pas tenu à la pose d'isolation acoustique individuelle ou collective.

Question : Que va-t-il se passer pour la maison située au passage à niveau n°5 ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : La maison du PN5 ne sera pas impactée sur l'aspect foncier. Toutefois elle se trouve dans une zone dans laquelle un risque de perception de vibration est possible sans que ces vibrations soient préjudiciables à la structure de la maison.

Question : Y aura-t-il des expropriations le long du tracé ? Si oui, quel sera leur coût ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Pour réaliser le projet, SNCF Réseau devra acquérir des terrains dont nous ne sommes pas propriétaires. Notre politique est de favoriser autant que possible l'acquisition de foncier nécessaire au projet par voie amiable. L'expropriation est un outil de dernier recours pour sécuriser le planning des travaux.

Question : Quels seront les impacts des travaux sur la circulation ? Quel sera le temps de trajet des automobilistes impactés par les travaux ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Les travaux aux abords des passages à niveau auront des impacts sur la circulation. Nous avons d'ores et déjà fait des choix de conception notamment au PN3, rue de Paris à Saint-Étienne-du-Vauvray pour que

la circulation pendant les travaux ne soit pas impactée. Des opérations de raccordements aux giratoires existants devront tout de même être menées.

Question : Comment les habitants empruntant les routes impactées seront-ils orientés ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : de la signalétique sera mise en place lors des travaux pour diriger les habitants.

Les services aux voyageurs

Question : Le train sera-t-il adapté aux personnes à mobilité réduite ?

Question : Quelle adaptation pour les personnes à mobilité réduite ? Le service accès plus de Gares & Connexions sera-t-il disponible ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : La rame sera accessible aux personnes à mobilité réduite. Elle sera conforme à aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Question : La halte de Louviers disposera-t-elle d'un local pour le personnel (conducteurs, contrôleurs...) pour leurs besoins humains et se reposer ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Les installations pour le personnel roulant seront conformes aux obligations du code du travail.

Question : Y aura-t-il un guichet avec du personnel humain ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : il s'agira d'une halte et non d'une gare. Les billets pourront être achetés à partir d'un automate.

Question : Est-il possible d'installer une borne de vente à l'office du tourisme, qui vient d'être remplacée, pour aider à l'achat de billets ?

Réponse de l'agglomération Seine-Eure (apportée après la réunion) : Le bâtiment « PORTE DE L'O » récemment ouvert à LOUVIERS regroupe effectivement les services de SEMO, l'office du tourisme et la maison du vélo. Les services de SEMO délivrent actuellement des titres de transport pour le réseau SEMO et également ATOUMOD (qui comprend le transport ferroviaire). L'offre pourra évoluer dans ce sens.

Question : L'information voyageurs sera-t-elle dispensée par des écrans ou du personnel ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : L'information voyageurs sera dispensée par des écrans.

Question : Pourra-t-on monter avec des vélos ou des trottinettes dans les trains ?

Réponse de Jean-Baptiste GASTINNE (vice-président de la Région Normandie chargé des transports et de la Vallée de la Seine) : C'est une obligation, selon la taille de la rame, d'avoir des crochets pour les vélos. Actuellement, nous avons des trains à 12 crochets, notamment pour les trains entre Paris et Rouen. Nous rénovons les autres trains pour qu'ils disposent de ces 12 crochets. Des abris vélos sécurisés seront également nécessaires dans

les différentes gares desservies par le train. Ils seront prévus dans le cadre de la future halte de Louviers, ainsi qu'au sein de la gare de Rouen.

Question : Quelle sécurité à bord des trains ? Y aura-t-il des contrôleurs ?

Réponse de la Région Normandie (apportée après la réunion) : A ce stade du projet, il convient de préciser que ces questions seront examinées lors des prochaines phases de préparation de l'ouverture de cette ligne nouvelle.

La sécurisation des ouvrages

Question : Des études ont-elles été réalisées sur la sécurité des passages à niveau ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : Un diagnostic « sécurité » a été réalisé concernant le passage à niveau, permettant d'assurer que nos études sont faisables et sécurisées.

Question : Beaucoup de câbles sont sous terre : un dispositif de sécurité sera-t-il prévu pour empêcher les vols ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Les caniveaux seront sécurisés

Question : Les inondations récurrentes ont-elles été prises en compte ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Le contexte hydraulique a bien été pris en compte. Un piézomètre a été posé au PN3 pour mesurer le niveau de la nappe à cet endroit.

Question : Ligne unique : quid de la sécurité totale des trains dans les deux sens ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : L'accès à la voie unique est géré par le système de signalisation et l'agent dans le poste d'aiguillage. La sécurité du système permet de ne pas envoyer deux trains en même temps sur ce tronçon de voie.

L'exploitation de la ligne

Question : Où les trains seront-ils stockés ? Resteront-ils sur place à Louviers ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Le remisage des trains est prévu à Sotteville-lès-Rouen. Toutefois le plan de voie de la future halte est aménagé pour prévoir le stationnement d'un train la nuit si besoin.

Question : Y aura-t-il du fret sur cette ligne, notamment la nuit ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Il n'y a pas de trafic fret prévu sur cette ligne, de jour comme de nuit.

Les performances environnementales du projet

Question : Comment les économies de CO₂ sont-elles mesurées ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : L'indicateur permettant de mesurer les économies de CO₂ est le véhicule kilomètres. C'est donc la distance parcourue par chaque véhicule, multipliée par le nombre de véhicules. Cela correspond à la distance mise bout à bout de tous les véhicules qui se reportent sur le train.

Question : Quel est le bilan carbone (économie) sur la section Louviers/Val-De-Reuil ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Le projet permet d'économiser 170T de CO₂ par an grâce au report des automobilistes vers le train.

Les projets de mobilité connexes

Participant : Le projet s'inscrira-t-il dans le cadre du SERM de Rouen ?

Réponse de Jean-Baptiste GASTINNE (vice-président de la Région Normandie chargé des transports et de la Vallée de la Seine) : La réouverture de la ligne s'inscrit évidemment pleinement dans un projet de SERM ; c'est-à-dire, la création d'une offre ferroviaire pour les déplacements à l'intérieur d'une grande aire métropolitaine. Aujourd'hui, le SERM de Rouen est labellisé par l'État. La deuxième étape consiste à obtenir le statut de SERM qui nous garantira, nous l'espérons, l'obtention des financements de l'État en plus de financements de la Métropole de Rouen, pour le mettre en œuvre, l'État et la Métropole de Rouen étant déjà parties prenantes de ce projet.

Question : Les lignes Nomad seront-elles maintenues ?

Réponse de Jean-Baptiste GASTINNE (vice-président de la Région Normandie chargé des transports et de la Vallée de la Seine) : Les lignes Nomad seront maintenues. La mise en service de cette nouvelle ligne structurante impliquera de réorganiser le réseau de transport routier (cars Nomad de la Région et bus de l'Agglomération) pour desservir la nouvelle halte de Louviers et rétablir les correspondances au niveau de Louviers.

Question : Des bus supplémentaires entre Louviers et Rouen Rive Gauche sont-ils prévus dans la mesure où de nombreux habitants travaillent sur la rive gauche, et prennent leurs véhicules ou le bus ?

Réponse de la Région Normandie (apportée après la réunion) : Aujourd'hui, avec 25 allers-retours par semaine, la desserte actuelle propose un trajet entre Rouen et Évreux d'une durée d'environ 55 min à 1 heure. Ce cadencement est possible grâce à une desserte express avec un seul point d'arrêt desservi à Louviers en dehors de l'origine et la destination de la ligne. La ligne est bien connectée au réseau de transport routier. Son faible nombre d'arrêts lui permet de prendre le meilleur itinéraire et de gagner en rapidité.

Cette ligne effectue son terminus à la Gare routière de Rouen et permet une interconnexion fine et directe avec le réseau urbain de la Métropole de Rouen (métro puis gare SNCF, lignes Teor et autres lignes urbaines) permettant des trajets intra-agglomération : la gare routière de Rouen utilisée par la LR 216 est aussi le point de connexion central du réseau NOMAD sur Rouen et du réseau ASTUCE de la Métropole.

Enfin, dans le cadre du projet de SERM de Rouen, la ligne 216 est identifiée comme pouvant compléter l'offre de service en proposant des cars à haut niveau de service.



5. CONCLUSION

Jean-Baptiste GASTINNE, Vice-Président de la Région Normandie chargé des transports et de la vallée de la Seine, remercie les personnes présentes pour leur participation à cette réunion et constate l'absence d'unanimité sur le projet, seul projet de réouverture de ligne à l'échelle de la Région. Un arbitrage sera réalisé par les décideurs et financeurs du projet, à l'écoute de tout ce qui aura été dit durant la concertation. M. Gastinne souligne l'appétence pour le train en Normandie,

Concertation sur le projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers
Compte-rendu de la réunion publique de Louviers du 02 juin 2025



constatant une augmentation de 25% du nombre de voyageurs dans les trains depuis 2019. S'il comprend que certaines personnes jugent que le train est cher, il relève le coût de la voiture (notamment pour le stationnement). La Région a étudié et continuera à étudier des alternatives, notamment sur les potentialités du bus. Cependant, un bus ou un autocar ne s'insère pas facilement dans les cœurs de villes (50 personnes maximum), contrairement au train, pouvant acheminer quatre fois plus de passagers. L'abonnement pour les moins de 26 ans est inférieur à 40 euros par mois. Le train constitue une solution plus économique qu'il n'y paraît, notamment en comparaison de la voiture. Il conclut en soulignant l'intérêt du train d'un point de vue environnemental et climatique, le train étant électrifié et l'électricité produite en France étant à 90% décarbonée.

Bernard LEROY, Président de l'Agglomération Seine-Eure, remercie les participants pour la qualité des échanges. Il indique que les mobilités relèvent de la compétence de l'Agglomération. La création de cette nouvelle infrastructure génère des débats, des inquiétudes et implique d'apporter des réponses, faisant l'objet des réunions de concertation. Il considère le projet comme une chance pour le territoire, pour l'Agglomération, ses habitants, ses salariés et leurs entreprises. Ce projet doit de fait être abordé avec réalisme et détermination.

François-Xavier PRIOLLAUD, Maire de Louviers, souligne la qualité des échanges. De nombreuses études ont été réalisées, relevant la demande de réouverture de cette ligne, y compris de la part des Ebroïcien(ne)s qui seront nombreux à emprunter la nouvelle ligne au départ de Louviers. La réouverture de la ligne a fait l'objet d'un consensus au sein du Conseil Régional. La réalisation du tronçon jusqu'à Évreux n'a aucun avenir si la réouverture de la ligne Louviers-Rouen ne se réalise pas. Le territoire est l'un des rares en France à bénéficier d'une réouverture de ligne. Ce projet serait un nouveau service public, complémentaire, pouvant irriguer l'ensemble du territoire, avec un effet de levier très important. De nombreuses personnes ont souligné l'ampleur du projet pour « seulement 5,5 kilomètres », or il y aurait un effet de levier très important avec « seulement » 5,5 kilomètres, et ce bien au-delà de l'Agglomération Seine-Eure. Le sujet des usages est très intéressant. Cette ligne devra être la plus utile possible aux besoins des habitants, des entreprises et du territoire. La gestion de l'argent public part des besoins : les études préliminaires mettent en évidence un besoin réel sur le territoire. Le projet répond donc à des besoins et à une faisabilité basée sur le rapport coût / avantage. M. Priollaud comprend les interrogations exprimées et affirme que la concurrence avec d'autres modes de transport n'est pas recherchée. Le projet sera réalisé avec sincérité, dont la concertation apporte une valeur ajoutée, notamment pour des raisons de transparence.

Nicolas LEBAS, Sous-préfet des Andelys, salue la démarche de concertation et réitère son intérêt pour le projet et sa volonté de construire le projet de manière concertée. Ce projet a mûri sur le terrain depuis plusieurs années, permettant à des élus, des citoyens et des associations de s'en emparer. L'État a un rôle et une responsabilité dans ce projet dans la mesure où l'État porte un certain nombre d'objectifs dans ces politiques publiques, dont celui de la décarbonation des mobilités, objectif majeur défini par les différents gouvernements ces dernières années. Ce projet représente une opportunité incontestable pour repenser les mobilités des habitants de Louviers et de son agglomération. L'État doit être présent pour exercer son rôle de garant de l'intérêt général, assurer l'accès des personnes porteuses de handicaps aux transports publics et veiller au bon usage des finances publiques. L'État est également garant de la concertation et de la qualité de celle-ci. Les échanges manifestés ce soir démontrent des avis parfois opposés, parfois conciliables, qu'il sera

nécessaire de surmonter, dans le respect du droit, dans l'intérêt général, et dans ce cadre juridique normé (déclaration d'utilité publique, enquête publique...). Les citoyens auront la possibilité de s'exprimer tout au long de ce processus, et de considérer que leur avis aura été écouté, entendu, et respecté.



©Benoît Decout



©Benoît Decout

Concertation sur le projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers
Compte-rendu de la réunion publique de Louviers du 02 juin 2025



NOUVELLE DESSERTE FERROVIAIRE JUSQU'À LOUVIERS

Relier ROUEN
au cœur de l'Agglo
Seine-Eure

Concertation publique,
Du 02 juin au 11 juillet 2025

Compte-rendu des rencontres de terrain du 03 juin 2025



1. ORGANISATION DES RENCONTRES

Les rencontres de terrain du 03 juin 2025 étaient organisées dans le cadre de la concertation accompagnant l'élaboration du projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers (NDFL) porté par SNCF Réseau. Elles se sont tenues le lendemain du lancement de la concertation, de 8h15 à 17h45, dans les lieux suivants :

- Dans le train et dans les gares de la ligne existante (Val-de-Reuil, Pont-de-l'Arche, Oissel, Saint-Étienne-du-Rouvray, Sotteville-lès-Rouen, Rouen).
 - Dans les haltes routières, BHNS et cars Nomad de Oissel et Val-de-Reuil
 - Dans le quartier-gare de la future halte de Louviers et devant le lycée Décrétot de Louviers.

Ces rencontres poursuivaient les objectifs suivants :

- Aller à la rencontre directe des habitants du territoire et des usagers existant et potentiels de la ligne existante et de son prolongement.

Concertation sur le projet de Nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers
Rencontres de terrain du 03 juin 2025



- Donner de la visibilité au projet et à la concertation.
- Présenter les grandes composantes du projet.
- Informer sur les modalités de concertation et inciter à participer aux différents événements.
 - Remettre un dépliant contenant l'ensemble des informations relatives au projet et à la concertation.
 - Recueillir des premières contributions en direct via un questionnaire.
 - Elargir les publics de la concertation et recueillir des contributions et avis diversifiés.

2. COMPTE-RENDU DES RENCONTRES

Cette première journée de rencontres de terrain a permis d'échanger avec plus d'une centaine de personnes aux profils variés (du point de vue du genre, de l'âge, du lieu de vie, de la CSP). Au total, 70 réponses au questionnaire en ligne ont été recueillies. Ces réponses seront analysées en détail et feront l'objet d'un compte-rendu une fois la concertation terminée.

Les personnes rencontrées ont quasi-unanimement offert un accueil très favorable au projet NDFL, avançant les arguments suivants :

- **Utilité** pour les habitants du territoire pour se rendre sur leur lieu de travail, de formation, de loisirs ou leurs rendez-vous médicaux.
- **Gain de temps** pour se déplacer sur les territoires de l'Agglomération Seine-Eure et la Métropole Rouen-Normandie, en raison de la congestion routière et des difficultés de stationnement.
- **Confort** du train permettant de se déplacer en se reposant.
- **Renforcement de la fréquence** des trains dans les haltes existantes (Val-de-Reuil, Pont-de-l'Arche, Oissel, Saint-Etienne-du-Vauvray, Sotteville-lès-Rouen, Rouen Rive-Droite).
- Mode de transport **écologique**.
- Opportunité pour créer de **nouveaux emplois**.

Quelques points de vigilance ont aussi été émis :

- Définir une **tarification compétitive** par rapport à la voiture : le prix du billet de train devra être inférieur au coût du trajet en voiture (essence, péage). De nombreux usagers souhaitent une tarification commune avec les abonnements de transports en commun.

- **Mettre en adéquation les horaires du train avec les horaires des usagers** (salariés, lycéens/étudiants).
- **Corréler les horaires des trains et des bus SEMO** afin de faciliter les correspondances.

NOUVELLE DESSERTE FERROVIAIRE JUSQU'À LOUVIERS

Relier ROUEN
au cœur de l'Agglo
Seine-Eure

Concertation publique,
Du 02 juin au 11 juillet 2025

Compte-rendu du webinaire du 12 juin 2025

SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET DÉROULEMENT DU WEBINAIRE..... 2
2. INTRODUCTION ET PRÉSENTATIONS 3
3. RESTITUTION DES ÉCHANGES 3
4. CONCLUSION..... 6



Concertation sur le projet de Nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers
Webinaire du 12 juin 2025



1. CONTEXTE ET DÉROULEMENT DU WEBINAIRE

Le webinaire était organisé dans le cadre de **la concertation** portée par SNCF Réseau du 02 juin au 11 juillet 2025 relative au projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers (NDFL). Il s'est tenu le **jeudi 12 juin en visioconférence**, de 18h à 19h15.

Le webinaire s'adressait à l'ensemble des forces vives du territoire de la Métropole Rouen Normandie (acteurs économiques, chambres consulaires, société civile organisée...).

Le webinaire poursuivait les objectifs suivants :

- Présenter le projet NDFL aux forces vives de la Métropole Rouen Normandie
- Présenter les différentes modalités de concertation
- Recueillir le regard des acteurs du territoire dans leur diversité pour enrichir le projet
- Répondre à leurs questions
- Mobiliser autour de la concertation en invitant les forces vives à relayer la concertation

Environ 30 personnes étaient présentes. Les participants ont partagé de nombreuses questions.

Elle s'est déroulée en **4 temps** :

1. Un temps d'accueil et d'introduction
2. Une présentation du projet
3. Un temps d'échanges entre les participants et SNCF Réseau
4. Un temps de conclusion

La réunion était animée par le cabinet Res publica, mandaté par 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
- Sophie GUILLAIN, Directrice Générale et animatrice de la réunion, Res publica

2. INTRODUCTION ET PRÉSENTATIONS

Vincent PALIX, Directeur Territorial de SNCF Réseau Normandie, a remercié les participants de leur présence et a présenté les enjeux de la concertation. Cette démarche offre un espace de présentation du projet aux citoyens et aux acteurs économiques. Elle doit permettre de recueillir leurs questions, réactions, contributions, et d'y apporter des réponses. Le projet est soutenu par l'Etat, la Région Normandie et l'Agglomération Seine-Eure.

Sophie GUILLAIN, Directrice Générale de Res publica, a présenté le déroulé du webinaire et les objectifs de la démarche de concertation préalable.

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.

3. RESTITUTION DES ÉCHANGES

A la suite de la présentation du projet, les participants ont été invités à formuler leurs remarques et questions à SNCF Réseau. Leurs questions et les réponses apportées sont restituées ci-après.

L'opportunité du projet

Question : Existe-t-il des estimations du nombre de voyageurs attendus entre chaque halte ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau) : Nos projections prévoient environ 240 montées et descentes par jour à Louviers et 1000 en tout sur la desserte globale grâce aux 16 trains supplémentaires qui seraient mis en service chaque jour (8 dans chaque sens). En particulier, ce projet crée de nouvelles possibilités de déplacement en train car il permet d'une part d'aller à Louviers directement et pour une partie de la population, d'effectuer des trajets entre le péri-urbain sud de Rouen et l'Agglo Seine-Eure sans correspondance.

Le tracé de la nouvelle desserte ferroviaire

Question : Un prolongement jusqu'à Evreux est-il toujours envisagé ? Existe-t-il une estimation des flux de passagers supplémentaires que cela engendrerait ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau) : SNCF Réseau a étudié la possibilité d'un prolongement jusqu'à Evreux, qui ne semble pas opportun à ce stade. Les données INSEE révèlent que les échanges entre Rouen et Evreux ne sont pas équilibrés ce qui impliquerait de faire circuler des trains moins remplis dans l'autre sens. L'explication réside dans l'anatomie du territoire. Le nombre d'emplois et la population sont moindres entre Louviers et Evreux. Le prolongement jusqu'à Evreux engendrerait également de nombreuses contraintes techniques, notamment en raison du nombre élevé de passages à niveau à traiter et la présence de zones environnementales.

Question : Pourquoi la desserte ne se fait-elle pas en utilisant la gare de Saint-Pierre-du-Vauvray, déjà existante ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau) : Deux critères permettent de déterminer l'emplacement d'une halte : le fait de rester concurrentiel à la voiture (et à la ligne NOMAD 216 ici) et le bassin de vie. Le bassin de vie de Louviers comprend environ 18 000 habitants, alors que celui de Saint-Etienne et Saint-Pierre-du-Vauvray comprend environ 2000 habitants.

Le cadencement et l'articulation avec le SERM

Question : Les trains vers Louviers seront-ils des trains supplémentaires à la ligne déjà existante Rouen – Val-de-Reuil ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau) : oui, les trains s'ajouteront à ceux circulant actuellement entre Val-de-Reuil et Rouen. Les usagers auront donc davantage de possibilités pour prendre le train.

Question : Comment la création de cette desserte s'articulera-t-elle avec le SERM de Rouen ?

Question : Pourquoi n'est-il prévu que 8 allers-retours par jour alors que le SERM de Rouen prévoit un cadencement à la demi-heure aux mêmes dates ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau) : La commande aujourd'hui est de 8 allers-retours par jour. Nous pourrions augmenter le niveau de service jusqu'à 16 allers-retours par jour soit un AR/heure afin de tendre vers le niveau du SERM (desserte à la demi-heure), toutefois nous sommes contraints par la gare de Rouen Rive-Droite qui est saturée.

Le coût du projet

Question : Qu'est-ce qui justifie le budget annoncé pour ce projet ? Il revient à 10 millions d'euros par km, alors qu'il faut habituellement investir 2 millions d'euros par km pour rénover une ligne.

Question : Quel est le coût de traitement des passages à niveau, notamment du 3^{ème} ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau) : le coût du projet est divisé en 4 :

- ¼ pour remettre la voie et les plateformes en état. Le linéaire est très végétalisé. Une partie significative de la structure d'assise doit être confortée à cause des racines.
- ¼ pour financer la signalisation (bloc automatique lumineux) et la mise à jour du poste d'aiguillage.
- ¼ pour traiter les 14 ouvrages d'art et les aménagements autour des passages à niveau.
- ¼ pour financer l'électrification de la ligne, les installations de télécommunication afin que les trains puissent communiquer sur le réseau existant et la création de la halte.

Question : Quel coût engendrerait une desserte à Saint-Pierre-du-Vauvray ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : le projet a étudié les infrastructures nécessaires à la desserte prévue. SNCF Réseau n'a pas étudié les coûts qu'engendrerait un arrêt à Saint-Pierre-du-Vauvray

La tarification

Question : Une intégration tarifaire avec SEMO et Astuce est-elle envisagée, comme elle a déjà été mise en place pour Astuce au sein de la Métropole Rouen Normandie et de la Région Normandie ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau) : L'offre Atoumod de la Région permet d'avoir des abonnements de déplacement qui donnent l'opportunité d'utiliser les réseaux SEMO et NOMAD en même temps. D'ailleurs sur le périmètre du Réseau Astuce, le maire de Oissel témoigne que la fréquentation de sa gare explose depuis l'intégration tarifaire effective avec la Métropole Rouen Normandie.

Réponse de Vincent PALIX (Directeur territorial, SNCF Réseau Normandie) : Dans le cadre de la concertation, SNCF Réseau ne s'exprime pas particulièrement sur la tarification, qui relève de la compétence de la Région. Par ailleurs, en termes d'attractivité tarifaire, il convient de rappeler que les employeurs prennent en charge la moitié du prix des abonnements.

La halte de Louviers

Question : Est-il possible de soumettre à la concertation la mise en place d'une gare avec du personnel plutôt qu'une halte à Louviers ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau) : La halte s'inscrirait dans le Plan Gares de la Région Normandie. Il est aujourd'hui prévu qu'elle soit une halte de catégorie 3, comme celle de Sotteville-lès-Rouen ou de Saint-Etienne-du-Rouvray par exemple. Le type de halte est défini en fonction du niveau de fréquentation.

Réponse de Vincent PALIX (Directeur territorial, SNCF Réseau Normandie) : Rien n'est acté, et cela vaut pour l'ensemble des sujets, dont la halte, qui s'inscrit dans le schéma actuel des gares, mais également pour l'accès au PN3 pour lequel il y a 3 hypothèses posées. Sur l'ensemble de ces 3 scénarios, nous donnerons la priorité au fait que les usages existants soient respectés.

Le transport de marchandises

Question : Un armement des voies est-il prévu pour accueillir le fret, puisqu'il y a une zone industrielle importante autour de Rouen et de Val-de-Reuil ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau) : Il est vrai que nous sommes situés dans une zone connue pour son bassin industriel et ses gisements d'emplois. Toutefois, il n'y a pas d'expression de besoins aujourd'hui. Nous avons tout de même dimensionné le projet pour pouvoir accueillir le fret en cas de besoins futurs.

Les questions techniques

Question : Quelle est la vitesse limite envisagée pour ces nouveaux trains qui seront mis en circulation ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau) : La vitesse maximum sur la ligne pourrait aller jusqu'à 100km/h. Nous avons envisagé 2 solutions pour le raccordement : une première par le tracé historique qui permettrait de s'insérer à 60km/h sur la ligne Paris-Rouen-Le Havre, une seconde hors du tracé historique qui permettrait de s'insérer à 100km/h et qui limite le risque de ralentissement des trains circulant sur à 160 km/h sur la ligne Paris – Le Havre.

Question : Cette nouvelle ligne sera-t-elle une double voie ? Combien de voies sont prévues en gare et au niveau des haltes ? Les trains pourront-ils se garer en dehors de la voie de service ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau) : C'est aujourd'hui une voie unique entre Val-de-Reuil et Louviers et ce serait toujours le cas avec le projet. Il y aurait 2 voies au niveau de la halte de Louviers pour permettre aux trains de se retourner et repartir. Une rame pourrait y stationner la nuit. Les autres rames stationneraient à Sotteville-lès-Rouen.

Question : Combien de voitures par rame sont à prévoir ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau) : Le nombre de rames dépend des horaires et du taux de fréquentation : il y aurait des rames double aux heures de pointe et simple en heures creuses.

4. CONCLUSION

Vincent PALIX, Directeur Territorial de SNCF Réseau Normandie, rappelle qu'au-delà du dialogue constant avec les différents acteurs du territoire sur ce projet, la concertation est un temps précieux qui doit permettre d'améliorer le projet autant que faire se peut : les différentes remarques et propositions émises durant la concertation figureront dans le bilan de concertation qui sera présenté le 29 septembre au cours d'une réunion publique à Igoville.

**NOUVELLE
DESSERTE
FERROVIAIRE
JUSQU'À
LOUVIERS**
Relier ROUEN
au cœur de l'Agglo
Seine-Eure

Concertation publique,
Du 02 juin au 11 juillet 2025

**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



Concertation sur le projet de Nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers
Compte-rendu de la réunion publique de Val-de-Reuil du 16 juin 2025



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.



Concertation sur le projet de Nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers
Compte-rendu de la réunion publique de Val-de-Reuil du 16 juin 2025



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 « famineux ». 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 aux 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^e phase de concertation du Plan de Mobilité fin 2025/début 2026 afin que les besoins soient récoletés.

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 Ecoparc.

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 dénaturaison 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.



NOUVELLE DESSERTE FERROVIAIRE JUSQU'À LOUVIERS

Relier ROUEN
au cœur de l'Agglo
Seine-Eure

Concertation publique,
Du 02 juin au 11 juillet 2025

Compte-rendu des rencontres de terrain du 16 juin 2025



1. ORGANISATION DES RENCONTRES

Les rencontres de terrain du 16 juin 2025 étaient organisées dans le cadre de la concertation accompagnant l'élaboration du projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers (NDFL) porté par SNCF Réseau. Elles se sont tenues en amont de la réunion publique de Val-de-Reuil de 07h30 à 13h, dans les lieux suivants :

- En gares de Oissel et Val-de-Reuil
- Devant les lycées Marc Bloch à Val-de-Reuil et Fontenelles à Louviers
- Des commerces de Louviers

Ces rencontres poursuivaient les objectifs suivants :

- Aller à la rencontre directe des habitants du territoire et des usagers existant et potentiels de la ligne existante et de son prolongement.
- Donner de la visibilité au projet et à la concertation.
- Présenter les grandes composantes du projet.
- Informer sur les modalités de concertation et inciter à participer aux différents événements.

Concertation sur le projet de Nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers
Rencontres de terrain du 16 juin 2025



- Remettre un dépliant contenant l'ensemble des informations relatives au projet et à la concertation.
- Recueillir des premières contributions en direct via le questionnaire.
- Élargir les publics de la concertation et recueillir des contributions et avis diversifiés.

2. COMPTE-RENDU DES RENCONTRES

Cette seconde journée de rencontres de terrain a permis d'échanger avec plus d'une centaine de personnes aux profils variés (du point de vue du genre, de l'âge, du lieu de vie, de la CSP). Au total, 73 réponses au questionnaire en ligne ont été recueillies. Ces réponses seront analysées en détail et feront l'objet d'un compte-rendu une fois la concertation terminée.

Les personnes rencontrées ont offert un accueil globalement favorable au projet NDFL, avançant les arguments suivants :

- **Utilité** pour les nombreuses personnes habitant ou travaillant à Louviers, et plus particulièrement pour les jeunes habitants de Louviers et des communes alentour qui suivent leurs études à Rouen.
- **Un trajet direct et facilité** depuis Louviers jusqu'aux autres haltes du territoire.
- **Rapidité** du trajet pour rejoindre la Métropole Rouen Normandie depuis Louviers, en comparaison du bus et de la voiture.
- **Solution pertinente** pour pallier les problèmes de congestion routière entre l'Agglomération Seine-Eure et la Métropole Rouen Normandie ainsi que les difficultés de stationnement.
- **Une desserte renforcée** dans les haltes existantes (Val-de-Reuil, Pont-de-l'Arche, Oissel, Saint-Etienne-du-Vauvray, Sotteville-lès-Rouen, Rouen Rive Droite)

Cependant, quelques recommandations et points de vigilance ont été émis :

- Le **coût du projet**, considéré comme très élevé par une partie des personnes rencontrées.
- **L'existence d'une ligne de bus** permettant déjà de relier Louviers à Val-de-Reuil.
- Une **tarification abordable** : un abonnement accessible, un abonnement flexible pour les voyageurs occasionnels, un abonnement couplé avec le réseau SEMO et le réseau Astuce.
- Des **horaires élargis** jusqu'en soirée, une **fréquence suffisante** et une attention portée à la **ponctualité** des trains.
- La **corrélation des horaires** de train avec les horaires de bus.

- Le **risque de nuisances sonores et visuelles** induites par le passage du train.
- Le souhait de **prolonger la ligne** jusqu'à Paris et Évreux.

**NOUVELLE
DESSERTE
FERROVIAIRE
JUSQU'À
LOUVIERS**
Relier ROUEN
au cœur de l'Agglo
Seine-Eure

Concertation publique,
Du 02 juin au 11 juillet 2025

Compte-rendu de la visite-atelier à Saint-Étienne-du-Vauvray du 19 juin 2025

SOMMAIRE

| | |
|---|----|
| 1. CONTEXTE ET DÉROULEMENT DE LA VISITE ATELIER | 2 |
| 2. INTRODUCTION | 3 |
| 3. RESTITUTION DE LA VISITE-ATELIER | 4 |
| 4. RESTITUTION DES ATELIERS..... | 5 |
| 5. ÉCHANGES AVEC SNCF RESEAU | 12 |



Concertation sur le projet de Nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers
Compte-rendu de la visite-atelier à Saint-Étienne-du-Vauvray du 19 juin 2025



1. CONTEXTE ET DÉROULEMENT DE LA VISITE ATELIER

La visite-atelier à Saint-Étienne-du-Vauvray s'inscrivait dans la démarche de **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 **jeudi 19 juin**, de 18h à 21h30. La première partie de la réunion était organisée sous forme de visite (parcours organisé autour du PN3, du PN2 et du raccordement) tandis que la seconde partie a pris la forme d'atelier au sein de la salle des fêtes de la commune.

Cette visite-atelier poursuivait les objectifs suivants :

- Présenter plus précisément certains éléments du projet en se déplaçant sur le terrain : (les passages à niveau, les installations envisagées, les nuisances, les impacts sur le GR et la voie verte...)
- Approfondir les remarques et impressions des participants
- Répondre aux questions des participants
- Recueillir l'avis des participants pour enrichir le projet

Cette visite-atelier était ouverte à l'ensemble des habitants, usagers et acteurs du territoire.

Elle s'est déroulée en deux parties :

1. Une première partie sous forme de visite à visée informative, articulée autour de différents points d'arrêts
2. Une deuxième partie sous forme d'atelier au cours duquel les participants ont eu l'occasion de partager leurs avis sur le projet, ses impacts et les différentes options présentées par SNCF Réseau pour le PN3, le PN2 et le raccordement.

Environ 90 personnes étaient présentes lors de balade et 70 lors de l'atelier. Les participants étaient en grande majorité des habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray, qui se sont montrés fortement préoccupés par les impacts du projet sur leur cadre de vie.

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

Sont intervenus :

- Éric LARDEUR, Maire de Saint-Étienne-du-Vauvray
- Vincent PALIX, Directeur territorial de SNCF Réseau Normandie
- Julien CREA, responsable du projet pour SNCF Réseau Normandie
- Sophie GUILLAIN, Directrice Générale et animatrice de la réunion, Res publica
- Déborah Chauvet, co-animatrice de la réunion, Res publica

2. INTRODUCTION

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

Déborah CHAUVET, animatrice de la réunion pour **Res publica**, a présenté le déroulé et les objectifs de la visite-atelier.

Julien CREA, responsable du projet pour **SNCF Réseau Normandie**, a présenté les principales composantes du projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers.

Éric LARDEUR, Maire de **Saint-Étienne-du-Vauvray**, a rappelé que la Nouvelle Ligne Ferroviaire jusqu'à Louviers était au stade du projet et que celui-ci n'était pas acté.



Concertation sur le projet de Nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers
Compte-rendu de la visite-atelier à Saint-Étienne-du-Vauvray du 19 juin 2025



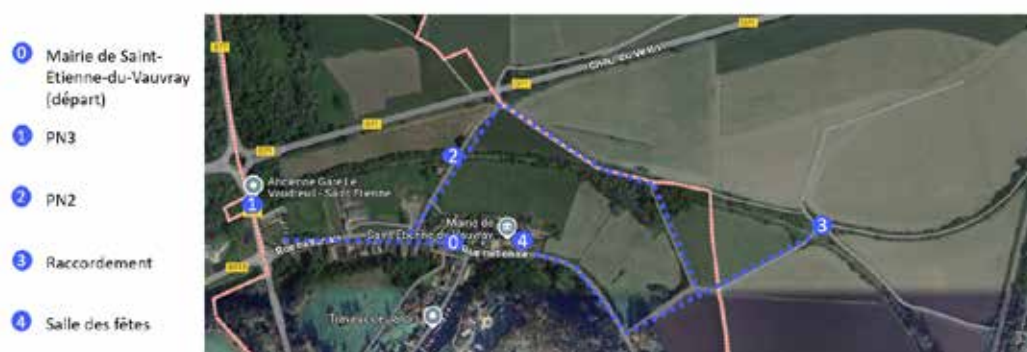
3. RESTITUTION DE LA VISITE-ATELIER

La visite était organisée autour d'un parcours de 3 points d'arrêt : le PN3, le PN2 et le raccordement à l'emprise ferroviaire existante sur l'axe Paris-Rouen. Elle avait pour objectif de présenter les enjeux et les solutions envisagées par SNCF Réseau pour chacun de ces 3 arrêts.

Les participants étaient équipés d'audioguides pour suivre les éléments présentés par Julien CREA, responsable du projet pour SNCF Réseau Normandie, et de gilets orange pour assurer leur visibilité et leur sécurité.

Des questions ont été posées par les participants à chaque arrêt afin de recueillir des précisions sur le projet et les scénarios envisagés. Les questions concernaient principalement :

- La localisation précise des ouvrages envisagés
- Les impacts environnementaux du projet
- Les impacts pour les riverains mitoyens de la ligne (sonores, visuels, vibrations...)



4. RESTITUTION DES ATELIERS

Après avoir recueilli des informations lors de la visite, les participants ont été invités à réfléchir en sous-groupe et à donner leurs avis sur les impacts du projet et les différentes solutions proposées par SNCF Réseau. Le sujet du PN3 a été traité par 4 groupes, celui du PN2 par 4 groupes également et celui du raccordement par 3 groupes. Le sujet des impacts du projet a été traité par l'ensemble des groupes.

Les principaux impacts du projet

Répartis en sous-groupes, les participants ont répondu à la question suivante : **Le long du tracé du projet de réouverture, quels sont selon vous les principaux impacts à prendre en compte ?**

Leurs réponses sont restituées ci-après.

Les impacts pour les riverains

- Les **nuisances visuelles, sonores et vibratoires** sont évoquées par la majorité des participants. Un groupe signale que le bruit variera selon la vitesse du passage des trains et demande si cette dernière peut être abaissée lors de la traversée de Saint-Étienne-du-Vauvray. Des participants exigent un dédommagement pour les habitations situées à proximité de la ligne, et la pose de fenêtres triple vitrage. Les habitants craignent que les vibrations endommagent les logements. Certains signalent que les nuisances sonores dont souffriraient les élèves et les habitants pourraient représenter une source de stress.
- De nombreux habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray évoquent la **dévalorisation des maisons situées le long des voies et dans le village**, notamment si le train ne s'arrête pas dans leur commune.
- **L'impact visuel** du projet est évoqué à plusieurs reprises, les participants soulignant le risque de dégradation du paysage.
- Des participants regrettent le **détournement de la voie verte**.
- Certains **craignent que le village soit coupé en deux**.
- **L'accès à la Basse-Crémonville** interroge une partie des participants présents.

« Aucun avantage pour les habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray que des nuisances »

Les nuisances liées au chantier

- Les habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray soulignent les **désagréments** qu'ils subiraient pendant les travaux.
- Ils s'interrogent sur le **maintien des circulations au niveau du PN3** pendant les travaux et les **embouteillages** générés par les travaux.

Les impacts environnementaux

- Les habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray notent que l'option du raccordement à 100 km/h impliquerait la **perte de terres agricoles**.
- Ils estiment que le projet induirait une **perte de biodiversité** tout au long du tracé.
- Des participants souhaitent **préserver la continuité de la voie verte**.
- Des habitants signalent que de nombreux travaux ont été effectués au cours des années précédentes pour restaurer la zone humide. Ils craignent que le projet impacte à nouveau la **zone humide** et la pollue.
- Les habitants s'opposent à l'**artificialisation du paysage** considéré comme « actuellement magnifique ».

« Nuisances sonores, moins de calme dans un village si paisible »

L'opportunité du projet

- De nombreux habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray remettent en cause l'opportunité du projet. Ils considèrent que le projet bénéficierait uniquement aux Lovériens et qu'il ne comporte **aucun avantage pour les Stéphanois**.
- Ils considèrent que le projet est inutile pour les travailleurs exerçant dans la zone industrielle d'Incarville et au sein du POLEPHARMA de Louviers : un bus dessert Incarville depuis la gare de Val-de-Reuil et un bus dessert les sociétés du POLEPHARMA.
- Un groupe estime en revanche que le **développement d'un mode de transport collectif décarboné** est un aspect vertueux du projet.
- Des participants considèrent que le projet n'aurait de sens qu'à condition que **la ligne soit prolongée jusqu'à Évreux** et demandent la transparence des études réalisées à ce sujet.
- Les Stéphanois demandent **un arrêt du train dans leur commune**, qui bénéficierait aux habitants et travailleurs des communes alentour (Saint-Pierre-du-Vauvray, Heudebouville, Vironvay), renforçant leur mobilité. La création de cet arrêt permettrait de réduire les embouteillages à l'entrée de Louviers et sur l'axe de l'écoparc d'Heudebouville, et d'augmenter le nombre d'usagers du train, et par conséquent la rentabilité du projet.

« Que des inconvénients et aucun bénéfice »

« Si aucun arrêt à Saint-Étienne-du-Vauvray, ce projet est inutile »

- **« NON AU TRAIN ! Sans le projet Louviers – Évreux, la réhabilitation de 6km de rails est dénuée de sens ! »**

Le coût du projet

- De nombreux habitants estiment que **le coût du projet est trop élevé** pour une réhabilitation de ligne sur 5,5 kms et au regard du nombre de passagers estimé, notamment en période de restriction budgétaire et compte-tenu de la dette nationale. Ils ajoutent qu'une gare existe déjà à Val-de-Reuil.
- Ils craignent une augmentation des impôts des contribuables pour financer le projet.
- Un groupe indique que le coût du projet pourrait augmenter si SNCF Réseau octroyait des indemnités aux habitants qui verraient « le prix de leur habitation s'effondrer ».

« Ce projet nous paraît surdimensionné au regard du besoin réel. Il aurait eu du sens avec un raccordement sur Évreux »

« Gaspillage d'argent public »

Des propositions alternatives

- Des participants demandent à SNCF Réseau de **prendre en compte les propositions alternatives présentées par l'association RPLF**.
- Des habitants proposent des **solutions alternatives** :
 - La création d'une voie bus unique à la place du chemin de fer afin de mettre en service des bus effectuant la navette entre les gares de Val-de-Reuil et de Louviers en moins de 10 minutes.
 - La création d'une voie verte reliant Louviers à Val-de-Reuil est également proposée.
 - La mise en service d'un tram-train.
- Un groupe propose la **gratuité du péage d'Incarville** pour désengorger les autres axes routiers.

Les avis sur les scénarios envisagés pour l'aménagement du passage à niveau n°3

Les participants ont été invités à identifier les avantages et les inconvénients des 3 solutions envisagées par SNCF Réseau pour l'aménagement du PN3. Leurs contributions sont restituées ci-dessous.

Quels sont les avantages et les inconvénients des 3 options proposées pour le PN3 ?

| | Avantages | Inconvénients |
|---------------|--|--|
| Le pont-route | <ul style="list-style-type: none"> • Eloignement des habitations • Place pour installer la halte de Saint-Étienne / Le Vaudreuil | <ul style="list-style-type: none"> • Destruction d'une partie de zone humide et d'espèces protégées • Nuisances pour le vivant |

| | | |
|---------------------|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Seule option permettant le passage de convois exceptionnels de grande hauteur <p>Un groupe estime manquer de précisions sur ces ouvrages pour pouvoir poser des questions et en apprécier les avantages.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Passage inondable, sera fermé en hiver • L'écoulement des eaux ne doit pas être obstrué • Consomme du terrain naturel, empiètement sur la forêt • Le coût • Passage de 7000 véhicules / jour dont des camions (transport du lin, convoi exceptionnel à 7 mètres du pont) • Courbure susceptible d'entraîner le renversement de polluants accidentels • Double peine pour les riverains (nuisances sonores et vibratoires) • Surélévation du bruit de la circulation |
| Le pont ferroviaire | <ul style="list-style-type: none"> • Conservation de la voie actuelle du chemin de fer • Conservation du niveau de la route actuelle | <ul style="list-style-type: none"> • Hauteur du remblai : impact visuel (dégradation du paysage) et sonore. • Augmenter la hauteur du passage du train renforcera les nuisances sonores (écho avec la falaise) • Destruction de la maison au bord de la voie • Elargissement de l'emprise du remblai • Incompatible avec les convois exceptionnels |
| Le souterrain | <ul style="list-style-type: none"> • Moins de bruit que le pont ferroviaire • Minimise l'impact visuel de la voie de chemin de fer | <ul style="list-style-type: none"> • Risque inondation et crue, par la pluie et par la nappe à moins de 2 mètres (cf pont de Saint-Pierre-du-Vauvray inondé malgré les pompes) qui induit un risque de fermeture de la voie (tunnel inutilisable) et isolerait Saint-Étienne-du-Vauvray |

| | | |
|--|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Incompatible avec les poids lourds et les convois et exceptionnels • Nuisances sonores • Route avec impossibilité d'accès aux autres routes pour les riverains |
|--|--|--|

Si le projet était réalisé :

- Un groupe souhaiterait privilégier l'option pont-route
- Un groupe souhaiterait privilégier l'option souterrain avec un arrêt à Saint-Étienne-du-Vauvray
- Deux groupes ne souhaitent aucune des solutions proposées, indiquant qu'elles couperaient Saint-Étienne-du-Vauvray du Vaudreuil et renvoyant aux propositions alternatives formulées par l'association RPLF.

Les avis sur le scénario envisagé pour l'aménagement du passage à niveau n°2

Les participants ont été invités à s'exprimer sur le maintien des modes doux au niveau du PN2. Leurs contributions sont restituées ci-dessous.

Quelles sont vos remarques sur le maintien des flux modes doux (piétons, vélos, etc.) au niveau du PN2 ?

- Accès véhicule difficile vers l'église et le reste du village.
- Dérangement de la faune et de la flore locales, dont les participants soulignent qu'elles sont déjà très impactées par la circulation des voitures. Ils ajoutent que le passage de gibiers est déjà problématique et s'interrogent sur leur possibilité de traverser les voies ferrées.
- Des participants indiquent que l'accès aux monuments historiques (menhir de la Basse-Crémonville) sera rendu plus difficile au niveau du PN4.

Si l'ouvrage qu'emprunte la voie verte actuellement devait être supprimé, quelles seraient vos propositions pour la rétablir ?

- Un groupe indique qu'une voie verte doit absolument être maintenue.
- Un groupe demande le maintien de tous les passages actuels, estimant le projet inutile.

Les avis sur les scénarios envisagés pour le raccordement

Les participants ont été invités à identifier les avantages et les inconvénients des 2 solutions envisagées par SNCF Réseau pour le raccordement. Leurs contributions sont restituées ci-dessous.

| Quels sont les avantages et les inconvénients des deux propositions présentées pour le raccordement ? | | |
|---|--|--|
| | Avantages | Inconvénients |
| Par le tracé historique | <ul style="list-style-type: none"> • Compatible avec un arrêt à Saint-Étienne-du-Vauvray dans la mesure où le train doit réduire sa vitesse pour s'arrêter • Moins de nuisances sonores • Réutilisation de l'emprise ferroviaire existante • Plus faible impact environnemental, cela évite d'utiliser des parcelles agricoles ou naturelles | <ul style="list-style-type: none"> • Plus de voie verte et de chemin communal |
| Hors du tracé historique | Aucun avantage n'a été identifié par les participants. | <ul style="list-style-type: none"> • Le gain d'une minute en vaut-il vraiment la peine alors que par ailleurs on fait perdre 2 à 3 minutes sur certains trajets en voiture ? • Perte de terres agricoles • Délaisser l'emprise ferroviaire pour construire une nouvelle infrastructure est un non-sens, surtout pour un gain annoncé d'une minute • Moins de surface consacrée à l'agriculture bio • Nuisances sonores accrues • Inondations, arrache des arbres, gestion de l'eau • Impact sur les deux maisons • Impact sur la faune et a flore • Coupure de la voie verte, fermeture du petit bois • Pollution, poussière |

Si le projet était réalisé, les participants souhaiteraient que le raccordement s'effectue sur le tracé historique afin de permettre un arrêt à Saint-Étienne-du-Vauvray. Ils considèrent que cette solution est la plus pertinente en termes de coûts/bénéfices.

« Envisager d'utiliser des parcelles agricoles ou naturelles et de laisser une ancienne voirie déjà existante n'a pas de sens »

5. ÉCHANGES AVEC SNCF RESEAU

A 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. Leurs questions et les réponses apportées par SNCF Réseau sont restituées ci-après.

L'opportunité du projet

Question : Pouvez-vous nous donner 5 avantages du projet pour les habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray ?

Réponse de SNCF Réseau : SNCF Réseau entend et comprend les inquiétudes des habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray. La concertation doit permettre l'expression de ces craintes et inquiétudes. Les habitants et les acteurs locaux de l'agglomération Seine-Eure et de la Métropole Rouen Normandie sont invités à prendre part à la concertation car le projet concerne l'Agglomération Seine-Eure et la Métropole Rouen-Normandie en grand.

Pour Saint-Étienne-du-Vauvray, le projet va apporter une augmentation de fréquence des trains vers Rouen depuis la gare de Val-de-Reuil. Il permet également aux habitants d'exprimer leurs besoins vis-à-vis du Réseau SEMO qui est complémentaire à l'offre ferroviaire sur le territoire de l'Agglo Seine-Eure.

Question : Pourquoi créer un projet aussi coûteux qui ne bénéficiera qu'à Louviers ?

Réponse de Julien CREA (responsable du projet SNCF Réseau Normandie) : Le projet ne profiterait pas uniquement à Louviers. Il permettrait une liaison directe de toutes les gares entre Louviers et Rouen. Nous entendons que les habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray n'y voient pas forcément d'avantages, mais ce projet permettrait par exemple à quelqu'un qui part de la mairie d'Incarville à vélo d'accéder à la halte de Louviers en 10min, contre 30 min à la gare de Val-de-Reuil.

Question : Pourquoi mener un projet aussi coûteux pour aussi peu de passagers (240) ?

Réponse de Julien CREA (responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : Le chiffre de 240 montées et descentes à Louviers prend en compte uniquement les déplacements entre Val-de-Reuil et Louviers et non les potentialités nouvelles permises sur l'ensemble de la desserte. Elle permettrait à des habitants d'autres villes (Sotteville-lès-Rouen par exemple) de ne plus prendre la voiture et de se rendre sur leur lieu de travail en train du fait de la suppression de la correspondance qui devait s'opérer à Oissel pour se déplacer en train entre le péri-urbain sud de Rouen et l'Agglo Seine-Eure. La fréquentation de la halte de Pont-de-l'Arche a augmenté de 40% depuis que la fréquence des trains a augmenté. Il y aurait donc un effet levier dans les bénéfices prévus du projet.

Les modélisations de trafics ne permettent pas de prendre en compte un certain nombre de paramètres qui pourtant peuvent avoir une incidence forte sur les pratiques de mobilité comme l'augmentation du coût de gasoil ou autres externalités qui peuvent contraindre les automobilistes dans l'avenir sur l'utilisation de la voiture particulière et favoriser le report sur les transports en commun comme le train.

La conception du projet

Question : A quel stade de la conception du projet vous situez-vous ?

Réponse de Julien CREA (responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : Le projet est au stade des Etudes Préliminaires que l'on peut assimiler à l'APS (études d'avant-projet sommaire), qui est une phase en amont du projet.

Question : Pouvez-vous nous donner accès à l'ensemble des études réalisées dans le cadre du projet ?

Réponse de Julien CREA (représentant de la maîtrise d'ouvrage, SNCF Réseau) : Une synthèse des études sera mise à disposition sur le site internet du projet.

Question : Quelles contraintes mettraient fin au projet ?

Réponse de Vincent PALIX (Directeur territorial, SNCF Réseau Normandie) : La maîtrise d'ouvrage a des obligations réglementaires. Elle doit obtenir une DUP (déclaration d'utilité publique), délivrée par l'État. Il s'agirait donc de procédures administratives. Et pour ce faire, la maîtrise d'ouvrage doit donner des études, notamment aux autorités environnementales.

Le coût et le financement du projet

Question : Quel sera le coût total de ce projet ? Pourquoi ne pas nous annoncer le chiffrage complet finalisé du projet ?

Réponse de Julien CREA (responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : Le projet étant en phase amont, les études ne sont pas suffisamment fines pour pouvoir donner un chiffrage plus précis. Le projet est aujourd'hui estimé à 65 M€.

Question : Qui sont les financeurs du projet ?

Réponse de Julien CREA (responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : Le projet est inscrit dans le CPER 23-27 et prévoit une enveloppe de 4,06 M€ d'études à horizon 2028 (financée à part égale par l'État et la Région). Le coût financement des travaux est également inscrit au CPER à hauteur de 61,14 M€ cofinancé par la Région (50%), l'État (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.

Question : Le déplacement de la voie verte envisagé sera-t-il pris en charge par le projet ou à charge de l'agglomération ? Quel en est le coût ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Le déplacement de la voie verte serait pris en charge pour le projet mais n'a pas été chiffré car pas encore avéré.

Question : Le coût du projet sera-t-il réellement rentabilisé par le nombre d'utilisateurs ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Les études socio-économiques traitant du sujet de la rentabilité seront produites à l'occasion de la phase d'étude suivante et serviront à l'enquête publique.

Question : Les acquisitions foncières sont-elles intégrées au budget présenté ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Oui les acquisitions foncières sont comprises dans l'estimation du projet.

Les solutions alternatives

Question : Quelle est la raison du rejet du projet Tram-Train ?

Réponse de Vincent PALIX (Directeur territorial, SNCF Réseau Normandie) : Le train représente une solution pertinente bien qu'il ne puisse pas répondre à tous les usages. La solution tram-train n'a pas été retenue du fait d'un raccordement sur une ligne où des trains roulent à 160km/h. Insérer un tram-train dans cette dentelle de circulation ferroviaire serait trop risqué, notamment car sa vitesse est bridée ce qui entraînerait le ralentissement des trains en provenance ou en direction de Paris – Rouen – Le Havre. De plus, leur hauteur de porte entraînerait des problèmes techniques, impliquant la mise à niveau de tous les quais des gares desservies.

Question : Pourrait-on imaginer la mise en place de bus à hydrogène plutôt qu'un train ?

Question : Pourquoi ne pas prendre en compte les propositions du RPLF ?

Réponse de Vincent PALIX (Directeur territorial, SNCF Réseau Normandie) : La parole a été laissée au RPLF pour présenter leur projet. Puisqu'il s'agit d'un projet de bus, il sera compliqué pour la SNCF de se prononcer à ce sujet, cela sort de ses compétences. Le train transporte de grands volumes de passagers et est complémentaires aux autres modes transport.

La tarification

Question : Le prix du billet sera-t-il accessible à tous ?

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 un 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 impacts pour les riverains

Question : Avez-vous réalisé une étude de dévalorisation foncière liée au passage du train à Saint-Étienne-du-Vauvray ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : les tendances immobilières montrent que les projets de réouverture de ligne montrent que le retour du train à proximité de villes et villages génèrent un effet d'entraînement et draine toute une chaîne d'effets bénéfiques pour les territoires : dynamisme économique, nouveaux services (médecins), tourisme vert...

Concertation sur le projet de Nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers
Compte-rendu de la visite-atelier à Saint-Étienne-du-Vauvray du 19 juin 2025



Question : Quels sont les aménagements prévus et déjà budgétés pour protéger pour les habitants des nuisances ? Où pouvons-nous consulter le résultat des études ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : les études acoustiques et vibratoires seront mises en ligne sur le site internet du projet. 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 prise pour le moment. Des relevés pourront être réalisés postérieurement aux travaux pour confirmer les résultats des études

Question : Avez-vous pris en considération la présence de la falaise qui renforcerait les nuisances sonores et vibratoires ?

Réponse de Julien CREA (responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : Une étude acoustique avec des micros proches de la voie et des captures simulant le bruit du train a été réalisée. Cette étude conclut que seules deux maisons seraient susceptibles de ressentir des vibrations. Les anciens ressentis (vibrations) concernaient des trains de fret des années précédentes, avec une technologie et un poids différents, qui vibrent différemment des trains actuels. Des échanges ont été organisés avec les habitants et riverains concernés par les impacts acoustiques. Il sera possible de mettre en place dès l'année prochaine de relevés complémentaires.

Question : Le train pourrait-il circuler à 60 km/h au niveau de Saint-Étienne-du-Vauvray afin de réduire les nuisances sonores ?

Réponse de Julien CREA (responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : Cela risquerait ralentir le temps de parcours. Toutefois, ce temps pourrait être récupéré ailleurs. Nous étudierons ce qu'il est possible de faire sur ce point.

Question : Comment l'accès à la Basse-Crémonville pourra-t-il se faire ?

Réponse de Julien CREA (responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : SNCF Réseau est avertie de la présence d'une exploitation, et relève que le passage à niveau serait ici très important pour les habitants. Cet accès pourrait être sécurisé, notamment par la création d'un sas, permettant aux engins agricoles de traverser le passage à niveau sans risque de s'y retrouver bloquer pour ensuite s'insérer sur la route départementale.

Question : Comment protéger le menhir, monument historique protégé ?

Réponse de Julien CREA (responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : Le monument historique est identifié, le projet n'y touchera pas. En revanche, le projet envisage de décaler la route départementale afin d'éviter le menhir.

Les risques inondation

Question : Êtes-vous certains que le village de Saint-Étienne-du-Vauvray ne se retrouvera pas inondé après la remise en service du train ?

Question : En cas d'inondation de la rivière Eure, et au vu des pâtures (et des Hauts Prés), et lors de débordements, les eaux doivent aller dans le sens des pâtures. Or les options que

vous proposez revêtent un risque d'impact, faisant que l'eau ne s'écoulerait plus, entraînant ainsi des inondations dans la zone des pâturages. Ce fait sera-t-il pris en compte ?

Réponse de Julien CREA (responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : SNCF Réseau est avertie des contraintes hydrauliques et des enjeux concernant le niveau d'eau. Le choix des ouvrages tiendra compte de ces contraintes. Le Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI) est en cours de révision par l'État. Le renforcement de la digue de Saint-Pierre-du-Vauvray devrait protéger ce versant de la montée de l'Eure.

Question : Des problèmes de remontée de nappe sont parfois survenus. La rivière Eure peut déborder, et lorsqu'elle déborde il s'agit d'une quantité d'eau non négligeable, pouvant recouvrir entièrement les terrains. Il sera primordial de se renseigner à ce sujet.

Réponse de Julien CREA (responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : Nous prenons bien votre remarque en compte et confirmons qu'il s'agit d'un réel enjeu.

L'impact environnemental du projet

Question : Combien d'hectares seront dévégétalisés ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Il y a en effet beaucoup de végétation sur la voie ; celle-ci devra être enlevée sur l'ensemble du linéaire du projet pour permettre les acquisitions de données topographiques et géotechniques. Les espèces végétales présentes sur la voie ne sont pas les mêmes que celles situées sur les côtés de la voie

Question : Des études ont-elles été menées sur les impacts du projet pour la faune et la flore ? Quels seront les impacts ?

Question : L'impact environnemental des différentes solutions proposées pour le PN3 sera-t-il pris en compte dans le choix qui sera effectué ?

Réponse de Julien CREA (responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : SNCF Réseau a réalisé un diagnostic faune / flore sur quatre saisons, notamment pour mesurer les impacts sur les espèces. Cette étude signale la présence d'espèces protégées. Le projet est encore au stade des études amont, rien n'est encore défini pour la suite, d'où cette attente de contributions des participants. SNCF Réseau dispose certes de données, mais les avis des participants permettraient de définir une stratégie pour les phases suivantes, notamment pour début 2026.

Question : Des animaux, comme des sangliers, traverseront la voie : est-il prévu de barrer la voie le long du chemin de fer pour éviter le passage des animaux ?

Réponse de Julien CREA (responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : SNCF Réseau souhaite conserver la continuité du passage des animaux. Les corridors écologiques devront être préservés. Néanmoins, le choc d'un gibier avec un train comporte des risques non négligeables. Il est donc possible que des échappatoires à sangliers soient installées à certains endroits, des dispositifs permettant de laisser sortir un animal, mais pas le laisser rentrer.

Question : Les études faune/flore portent-elles une attention particulière aux oiseaux ?

Réponse de Julien CREA (responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : Des études sur la faune et flore ont bien et bien été réalisées. SNCF Réseau pourra mettre ces études à disposition sur le site internet du projet.

Les ouvrages

Question : Quelle est la différence de prix au PN3 entre le pont route et les autres ouvrages ?

Réponse de Julien CREA (responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : Le souterrain serait l'option la plus coûteuse, avec une variation de 10 / 15% du coût d'ouvrage.

Question : A qui appartiennent les fonciers autour du PN3 ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Le foncier autour du PN3 appartient soit à des particuliers, soit à des entreprises, soit à des collectivités.



Figure 1 - Extrait de l'étude de dureté foncière SNCF Réseau

Question : Le projet est-il concerné par la loi Climat et Résilience ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : La Loi Climat et Résilience ne concerne pas directement le projet mais celui-ci contribue à ces objectifs notamment sur le volet « Se déplacer ».

Le tracé ferroviaire

Question : De combien de temps le trajet serait-il allongé si le train s'arrêtait à Saint-Étienne-du-Vauvray ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Le plan de desserte ne prévoit pas d'arrêt entre Val-de-Reuil et Louviers. Ce rallongement de temps n'a pas été calculé.

Question : Serait-il envisageable de créer un arrêt à Saint-Étienne-du-Vauvray ? Cela augmenterait la fréquentation de la ligne.

Réponse de Vincent PALIX (Directeur territorial, SNCF Réseau Normandie) : La concertation vous permet d'exprimer vos souhaits. D'un point de vue technique nous considérons que l'installation d'une halte dans cette commune n'est pas opportune. Il faut avoir conscience qu'une halte n'est pas uniquement un abri, mais également des quais de chaque côté, des accès, des parkings pour garer les véhicules, et donc, une emprise foncière. Le train est un mode de transport massifié, la pertinence d'une halte à Saint-Étienne-du-Vauvray devra être étudiée. Par ailleurs, un train qui arrive en gare décélère, active son freinage électrique jusqu'aux derniers mètres (avec le bruit du freinage réel), et génère ainsi des nuisances sonores, en comparaison avec un train qui roulerait sans s'arrêter, et qui n'aurait pas les mêmes incidences sonores.

Question : Pourrons-nous avoir accès aux études relatives au prolongement jusqu'à Évreux ?

Réponse de Julien CREA (responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : Une synthèse des études sera mise à disposition sur le site internet du projet.

Les avertissements sonores

Question : Pouvez-vous décrire et énumérer les alertes prévues pour signaler le passage du train (klaxon...)?

Question : A quel moment les klaxons des trains seront-ils utilisés ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : Le train klaxonne pour des raisons de sécurité pour signaler sa présence aux équipes de maintenance sur le terrain. Il klaxonne dans plusieurs cas que nous ne retrouverons pas dans le cadre du projet :

- En arrivant à la sortie du tunnel pour prévenir les piétons
- Lorsqu'il arrive à la fin d'une rame qu'il croise, là aussi pour prévenir les piétons éventuels
- Au panneau "S" qui précède souvent un PN sans barrières.

Question : Lors des travaux sur l'axe Paris – Rouen, comment les chantiers jour / nuit sont-ils organisés ? Quel avertissement sonore pour les ouvriers ?

Réponse de SNCF Réseau (apportée après la réunion) : sur les lignes exploitées, SNCF Réseau réalise 92% des travaux la nuit. Lorsque des machines sont en mouvement, les normes de sécurité impose l'utilisation de klaxon. Pour des travaux de réouverture de ligne, les travaux seraient réalisés en journée et n'entraînerait pas de nuisances la nuit.



CONCLUSION

Éric LARDEUR, Maire de Saint-Étienne-du-Vauvray indique que le sujet de la gare de Saint-Étienne-du-Vauvray a suscité beaucoup de prises de position, de même que le lien avec le Vaudreuil. M. LARDEUR partage un avis semblable à ceux qui ont été exprimés par les habitants de la commune lors de l'atelier. Il estime nécessaire que l'équipe de SNCF Réseau soit présente pour entendre et comprendre les avis des Stéphanois.

**NOUVELLE
DESSERTE
FERROVIAIRE
JUSQU'À
LOUVIERS**
Relier ROUEN
au cœur de l'Agglo
Seine-Eure

Concertation publique,
Du 02 juin au 11 juillet 2025

**Compte-rendu de l'atelier dédié à la halte et au Pôle d'Échange
Multimodal de Louviers du 20 juin 2025**

SOMMAIRE

| | |
|---|----|
| 1. CONTEXTE ET DEROULEMENT DE L'ATELIER | 2 |
| 2. INTRODUCTION ET PRESENTATIONS | 3 |
| 3. RESTITUTION DES ATELIERS ET DES ECHANGES | 4 |
| 4. CONCLUSION | 10 |



Concertation sur le projet de Nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers
Compte-rendu de l'atelier sur le pôle d'échange multimodal du 20 juin 2025



1. CONTEXTE ET DEROULEMENT DE L'ATELIER

L'atelier consacré à la halte et au pôle d'échange multimodal (PEM) de Louviers s'inscrivait dans la démarche de **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). Il s'est tenu le **vendredi 20 juin**, de 18h à 20h.

L'atelier poursuivait les objectifs suivants :

- Présenter plus précisément les éléments du projet liés à la halte et au PEM
- Répondre aux questions des participants
- Recueillir l'avis des participants sur la halte et le PEM pour enrichir le projet

L'atelier était ouvert à l'ensemble des habitants, usagers et acteurs du territoire.

Environ 15 personnes étaient présentes, assises à des tables face au diaporama et aux intervenants. Les participants ont fait preuve d'implication et d'écoute lors des échanges en sous-groupes et ont été attentifs aux explications apportées lors des présentations et des échanges avec les intervenants.

L'atelier s'est déroulé en **5 temps** :

1. Un temps d'accueil et d'introduction
2. Une présentation du projet
3. Un temps d'échanges entre les participants répartis en sous-groupes
4. Une restitution des travaux en sous-groupes et un temps d'échanges avec les intervenants
5. Un temps de conclusion

L'atelier était animé par le cabinet Res publica, mandaté par SNCF Réseau pour concevoir et mettre en œuvre la démarche de concertation préalable.

Sont intervenus :

- François-Xavier PRIOLLAUD, Maire de Louviers
- Bernard LEROY, Président de l'Agglomération Seine-Eure
- Vincent PALIX, Directeur territorial de SNCF Réseau Normandie
- Julien CREA, Responsable du projet de SNCF Réseau Normandie
- Sophie GUILLAIN, Directrice Générale et animatrice de la réunion, Res publica

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.

François-Xavier PRIOLLAUD, Maire de Louviers, a remercié les participants de leur présence à ce temps de concertation, dont l'objectif est de recueillir leurs contributions sur la future halte de Louviers, le PEM et le quartier alentour afin d'enrichir le projet et d'améliorer le secteur. Il a ensuite présenté les grandes orientations du quartier autour de la future halte. Ce site a pour vocation à devenir un pôle sportif et de loisirs bâti autour de Caséo et de Glacéo. Ce pôle va être élargi à l'arrière de Glacéo, avec une offre de restauration. La Ville de Louviers a pour ambition de créer un grand parc urbain jusqu'à la chaussée du Vexin (jusqu'à l'entreprise Derichebourg). Ce lieu, sans construction, accordera une place importante à la nature et aux activités familiales. Le PEM et le parking seront intégrés au sein de ce grand parc urbain. Le projet de construction d'habitat se situe sur la partie est du site, et non au niveau du PEM. Il sera nécessaire, dans un projet futur, de créer une voirie partant de la chaussée du Vexin jusqu'au PEM. La rue du canal a, quant à elle, vocation à recevoir les modes doux. La friche Engie située au niveau de la chaussée du Vexin est exclue du parc urbain et pourrait accueillir un parc immobilier, toutefois ce projet n'est pas acté.

Vincent PALIX, Directeur territorial de SNCF Réseau Normandie, a remercié les participants de leur présence, ainsi que le Maire de Louviers et le Président de l'Agglomération Seine-Eure pour leur accueil. Il a rappelé que cet atelier constitue un nouveau temps d'échange dans le cadre de la concertation qui accompagne les études de la future desserte ferroviaire jusqu'à Louviers. Cette phase est essentielle, car le projet est encore en cours de définition. SNCF Réseau travaille à l'élaboration d'un service adapté aux besoins de mobilité. Une liaison ferroviaire s'inscrit dans le temps long, au bénéfice des générations actuelles et futures. Elle est susceptible d'entraîner des évolutions dans les usages. La concertation permet de partager les questionnements du projet, d'y associer les acteurs concernés et de nourrir les études. Les échanges alimenteront le bilan de la concertation, qui contribuera à ajuster et enrichir le projet. Les études sont financées à parts égales par l'État et la Région, à hauteur de 4 millions d'euros.

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

Julien CREA, responsable du projet, 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.

3. RESTITUTION DES ATELIERS ET DES ÉCHANGES

Les participants, répartis en sous-groupes, ont réfléchi et répondu collectivement aux trois questions suivantes :

1. Quelles sont vos attentes envers le niveau de service de la halte ?
2. Quels sont vos besoins et attentes vis-à-vis du Pôle d'Échange Multimodal et de ses accès ?
3. Que voudriez trouver autour de la halte (équipements, loisirs, services...)?

Leurs contributions, leurs questions et les réponses apportées par les intervenants sont restituées ci-après.

Un groupe a partagé son opposition au projet lors des échanges en sous-groupes et en plénière, remettant en cause la pertinence de celui-ci en cas de non-prolongement de la ligne jusqu'à Évreux et évoquant la nécessité de réaliser des économies pour les finances publiques. Le groupe souhaite privilégier le développement de lignes de bus et rappelle qu'un car Nomad relie Louviers à Rouen.

En réponse à l'opposition émise par ce groupe, un participant argue que le projet sera très avantageux pour la vie du bassin d'emploi, soulignant l'importance de l'Axe Seine pour la compétitivité économique. Il évoque la pertinence du développement d'un mode de transport décarboné en comparaison du transport routier et la possibilité de s'inscrire dans le SERM de Rouen dont il espère que la création permettra de mettre en circulation un train par heure. Il souligne la longueur du temps de trajet du BHNS et du car, plus élevé que celui du train. Il ajoute que l'équilibre des déplacements dans les deux sens entre Rouen et Louviers rend le projet pertinent. Enfin, concernant l'impact environnemental du projet, il signale qu'il s'agit d'une réhabilitation des voies existantes et non d'une création de voies.

Les attentes envers le niveau de service de la halte

Accessibilité de la halte

- Accessibilité des quais pour les personnes à mobilité réduite et les cyclistes, leur permettant de monter à bord avec le vélo et le fauteuil-roulant.

Services voyageurs

- Automate de réservation et d'impression des billets
- Des automates de vente fiables, qui pourraient être également installés au sein de l'agence SEMO, de la Porte de l'eau
- Information sur les horaires et une information en direct de la position des trains

Services connexes assurant le confort des voyageurs

- Installation de sanitaires
- Bancs, places assises
- Point d'eau potable
- Distributeur de nourriture et de café / boissons

Concertation sur le projet de Nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers
Compte-rendu de l'atelier sur le pôle d'échange multimodal du 20 juin 2025



- Panneaux d'informations locales ou publicitaires
- Prises électriques et USB
- Consigne automatique pour l'envoi et la réception de colis
- Service de conciergerie

Sécurité des usagers

- Vidéosurveillance
- Eclairage
- Bouton d'appel en cas d'incident

Accès à la halte

- Accès facilité à la halte depuis le parking
- Abri vélo sécurisé avec un nombre de places suffisant et facile d'utilisation

Horaires et fréquence des trains

- Augmenter la fréquence des trains sur la nouvelle ligne, au-delà de 8 allers-retours par jour
- Élargir l'amplitude horaire en mettant en circulation des trains plus tôt le matin et plus tard le soir que les horaires actuels sur la ligne reliant Val-de-Reuil à Rouen

Conception de la halte

- Utilisation de bois et de métal pour construire le bâtiment de la halte
- Une structure belle et moderne
- Luminosité et ouverture vers l'extérieur
- Confort climatique (chauffage l'hiver, climatisation l'été)

Après la suite de leurs réflexions en sous-groupes, les participants ont restitué leurs propositions et adressé leurs questions à SNCF Réseau et ses partenaires. Leurs questions et les réponses apportées sont restituées ci-après.

Réponse de Nicolas GOBE (directeur de projet, SNCF Gares et Connexions) aux propositions formulées par les participants : La halte accueillera un certain nombre de services. Elle s'inscrit dans le cadre du Plan Gares porté par la Région Normandie, qui définit plusieurs catégories de gares selon leur niveau de services. La future halte de Louviers relèverait de la catégorie 3, correspondant à des flux réguliers liés principalement aux déplacements du quotidien, comme les trajets domicile-travail. La halte sera entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite, avec des quais hauts à niveau du train, sans différence de hauteur entre le quai et les rames, permettant un accès direct aux vélos et aux personnes en fauteuil. Elle comprendra également des abris vélos sécurisés. L'installation de consignes à bagages n'est pas envisageable en raison des contraintes liées au plan Vigipirate. Aucun sanitaire n'est prévu sur site, en raison des enjeux de surveillance et d'entretien. Des toilettes sont accessibles à bord des trains. Une réflexion pourra être engagée avec l'Agglomération Seine-Eure et la Ville de

Louviers pour identifier des sanitaires publics à proximité. Les accès à la halte constituent un enjeu majeur. Ils devront être les plus simples et fluides possibles. Ce travail sera mené en lien étroit avec l'Agglomération. L'installation d'un service de café, via des distributeurs automatiques, peut être envisagée. Des expérimentations ont été menées sur différents sites, mais une vigilance particulière est requise face aux risques de dégradation. Des contrats existent avec des entreprises comme Sélecta, qui doivent trouver un équilibre économique pour assurer leur déploiement.

Question : Comment la sécurité des usagers sera-t-elle gérée ?

Réponse de SNCF Gares & Connexions (apportée après la réunion) : Un travail partenarial avec la ville et éventuellement les forces de l'ordre pourra être engagé pour apporter des solutions ou améliorer des dispositifs existants.

Question : Si les automates ne fonctionnent pas, un service humain pour la partie commerciale est-il envisagé ?

Réponse de SNCF Gares & Connexions (apportée après la réunion) : Il n'est pas prévu de service humain dans cette halte. En cas de dysfonctionnement des automates, les voyageurs devront le signaler au contrôleur.

Question : Quels seraient les horaires de cette ligne ?

Réponse de Julien CREA (responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : Le projet prévoit huit allers-retours par jour, répartis en trois le matin lors de l'heure de pointe, deux à midi et trois le soir, également en heure de pointe. Les horaires ne sont pas encore définis, le projet étant à un stade préliminaire. Cette question reste ouverte et nous sommes à l'écoute de vos préconisations.

Question : Combien y aura-t-il de quais ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : La halte comprendra deux voies et deux quais, en raison de contraintes d'exploitation. Le projet restera en voie unique sur le linéaire, mais l'alternance des quais est nécessaire pour éviter qu'un train entrant n'entrave le trajet du train suivant lors des allers-retours.

Question : Comment concilier la création d'assises pour le confort des usagers et risque de squat ?

Réponse de Nicolas GOBE (Directeur de projet, SNCF Gares et Connexions) : Il n'existe pas de solution miracle pour éviter le squat. Cela fait partie des contraintes propres à ce type d'aménagement, qui reste un espace ouvert.

Question : Si un arrêt était prévu à Saint-Étienne-du-Vauvray à quoi ressemblerait sa halte ? Les aménagements prévus autour du PEM empêcheraient-ils un prolongement jusqu'à Évreux ?

Réponse de Julien CREA (responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : Dans un premier temps, seule la halte de Louviers a été étudiée. Cependant, si une extension vers Saint-Étienne-du-Vauvray était envisagée, il faut noter la présence d'un bâtiment historique et de vastes surfaces agricoles. À ce jour, l'arrêt à Saint-Étienne-du-Vauvray n'est pas retenu, l'enjeu principal portant sur le rabattement des voyageurs. Le cabotage réduit l'attractivité du train, qui reste un moyen de transport destiné à couvrir de longues distances avec de nombreux voyageurs. Ensuite, concernant le prolongement jusqu'à Évreux, les aménagements envisagés aujourd'hui, tant pour la halte que pour le

tracé des voies, ne limitent pas cette perspective. Si la volonté de prolonger la desserte vers le sud se confirmait, le tracé des voies le permettrait. Une réflexion a d'ailleurs été menée avec l'Agglomération afin que, dans le cadre de l'aménagement du futur quartier, les réserves foncières facilitent le passage sous les voies. Tout est pensé pour permettre et faciliter le développement futur du projet.

Les besoins et les attentes vis-à-vis du PEM et de ses accès

L'accès par les modes doux

- Stationnement vélo sécurisé
- Bornes de recharge pour les vélos à assistance électrique
- Installation d'une station de vélos en libre-service (SEMO)
- Création d'un accès piétonnier rapide vers le centre-ville
- Aménagements cyclables et piétons jusqu'à la halte
- L'espace apaisé sur le parvis du lycée Decrétot est apprécié
- Signalisation de la gare pour les extérieurs et les touristes à vélo sur la V33

L'accès par les transports en commun

- Intégration du PEM au réseau de transport urbain de l'agglo (SEMO)
- Adaptation des horaires de bus aux horaires des trains afin d'optimiser les correspondances
- Coordination avec le réseau Nomad de la Région Normandie

L'accès par les véhicules

- Parkings gratuits, avec suffisamment de places pour accueillir les usagers habitant les communes autour de Louviers
- Bornes de recharge pour véhicules électriques
- Prise en compte de l'engorgement des routes, attention particulière apportée au rond-point qui Tabarly / chaussée du Vexin
- Faciliter un accès rapide au PEM

Les services

- Panneaux d'information lumineux à l'extérieur du pôle d'échange multimodal

Après la suite de leurs réflexions en sous-groupes, les participants ont restitué leurs propositions et adressé leurs questions à SNCF Réseau et ses partenaires. Leurs questions et les réponses apportées sont restituées ci-après.

Questions relatives aux capacités d'accueil du PEM

Question : Quelle est la surface totale de l'aménagement du PEM ?

Question : Quelle est la capacité d'accueil du PEM en nombre d'usagers et de véhicules ?

Réponse de Julien CREA (responsable du projet, SNCF Réseau) : Le dimensionnement du parking est lié aux prévisions du SERM de Rouen La surface exacte du parking n'est pas encore stabilisée, mais un besoin d'environ 150 places de stationnement est identifié. Deux parkings distincts sont envisagés afin de permettre un phasage : un premier parking sera réalisé dès le démarrage du projet avec les huit allers-retours par jour, suivi d'un second parking si l'offre de transport évolue à la hausse, en lien notamment avec le SERM de Rouen.

Questions relatives au coût et au financement du PEM

Question : Quel est le coût général complet de l'ensemble (halte + PEM) ?

Réponse de SNCF Réseau et de l'Agglomération Seine-Eure (apportée après la réunion) : L'agglomération Seine-Eure ne dispose pas encore d'estimation précise à ce jour. Toutefois, à titre de comparaison, le Pôle d'échange multimodal de la gare de Val-de-Reuil a coûté 2,9 M€ pour une capacité de 440 places. Quant à la halte, sa construction a été chiffrée à environ 1M€ hors quais.

Question : Par qui et en quelle proportion ce pôle est-il financé ?

Question : Qui sera taxé pour que ce projet perdure ?

Question : À qui revient la charge de l'entretien du PEM ?

Réponse de Bernard LEROY (Président de l'Agglomération Seine-Eure) : Le parc urbain couvre une surface de 1,5 hectares. La compétence voirie et mobilités appartient à l'Agglomération. Pour l'aménagement du PEM, le modèle sera similaire à celui de Val-de-Reuil : un cofinancement avec la Région Normandie, sous maîtrise d'ouvrage de l'Agglomération. L'entretien de la voirie sera également assuré par l'Agglomération, sans impact sur les impôts des habitants puisque l'Agglomération a fait le choix de ne pas percevoir d'impôt auprès des habitants. Les principales ressources proviennent des impôts payés par les entreprises implantées dans les 35 parcs d'activités du territoire. Une seconde source de financement est le versement mobilité, prélevé auprès des organismes et entreprises employant plus de dix salariés, à hauteur de 0,9 % du salaire brut de leurs employés. Les entreprises attachent aujourd'hui une importance particulière à leur implantation, le territoire de l'agglomération bénéficiant d'une situation stratégique sur l'A13, avec quatre échangeurs, deux gares le long de l'axe Seine structurant pour la région, le pays et l'Europe. La seconde préoccupation des entreprises réside dans la mobilité de leurs salariés, un enjeu central pour celles souhaitant s'implanter sur le territoire. À titre d'exemple, Sanofi Pasteur a transféré des collaborateurs depuis Lyon pour le développement du vaccin contre la dengue et a constaté que certains ne disposaient pas de véhicule, soulevant ainsi la question des mobilités alternatives. Ces infrastructures représentent des investissements conséquents mais répondent aux besoins des entreprises, qui participeront donc au financement de ce PEM et de la création des infrastructures pour le desservir. Le PEM de Val de Reuil a coûté 2.9 M€ HT pour 440 places.

Question : Existe-t-il une estimation de la rentabilité du PEM ?

Réponse de l'Agglomération Seine-Eure (apportée après l'atelier) : Le PEM est un équipement public qui offrira un service public. Sa rentabilité sera mesurée en fonction de la fréquentation des usagers qui l'emprunteront quel que soit leur moyen de transport.

Questions relatives à l'entretien du PEM

Question : Quel sera le nombre d'employés pour gérer cette structure ? Seront-ils des salariés SNCF ou de la Mairie de Louviers ?

Réponse de l'Agglomération Seine-Eure (apportée après l'atelier) : Les espaces publics (voirie et parking) seront entretenus par les services de l'agglomération de même que la propreté. L'éclairage, les espaces verts, le fleurissement, la vidéo surveillance sont gérés par la Ville. Le bâtiment de la Halte sera géré par SNCF

Question : Dans le futur, quel sera le budget alloué aux frais et charges de cette structure ?

Réponse de l'Agglomération Seine-Eure (apportée après l'atelier) : Ce budget n'est actuellement pas défini. Les études de conception préciseront les coûts de maintenance et d'exploitation.

Questions relatives à l'accès au PEM

Question : Quel est le sens de la circulation prévu pour éviter les problèmes d'engorgement des routes autour de la halte ?

Réponse de l'Agglomération Seine-Eure (apportée après l'atelier) : Le plan viaire et les modalités de circulation feront l'objet d'études de définition. Le projet sera présenté à la concertation publique.

Question : Quel sera le service de bus SEMO et de cars Nomad (fréquence, correspondance avec les trains) ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie) : La correspondance avec le réseau de cars est prévue. Le service Nomad permettra aux habitants du sud de Louviers, qui utilisent actuellement la ligne 216 depuis Évreux, d'emprunter un car jusqu'à la gare de Louviers puis de prendre le train vers Rouen, et inversement.

Jérôme Félixa, Transdev : Les gares se situent généralement au terminus ou au point de départ d'une ligne de bus. Le réseau de bus sera donc adapté en fonction de cette halte. Il est nécessaire de prévoir des quais suffisamment nombreux pour garantir la montée des voyageurs dans les bus en toute sécurité.

Questions relatives aux services

Question : Pouvons-nous envisager la mise en place d'un service d'autopartage ?

Réponse de l'Agglomération Seine-Eure (apportée après l'atelier) : l'agglomération a lancé la révision de son plan de mobilité en 2025. Dans ce cadre, elle a organisé une concertation qui va se poursuivre jusqu'à fin 2025. A ce jour, ce service n'a pas été retenu. A l'horizon de la mise en service de la nouvelle ligne ferroviaire et de la création du PEM, d'autres offres de mobilité seront certainement devenues pertinentes et rentables.

Ce que les participants souhaiteraient trouver autour de la halte

- Commerces et restauration : café, bar, restaurant, distributeur de pain, boulangerie, presse, supérette

- Equipements de mobilité : vélos libre-service, kit de réparation vélo, borne de recharge pour véhicule électrique, parking automobile, développement d'un service d'autopartage
- Services : conciergerie, relais colis automatique, point d'eau, toilettes
- Equipements relatifs à la sécurité : vidéosurveillance
- Information et signalétique relatives aux services publics, à la culture, au tourisme (office de tourisme), ou encore à la maison du vélo.



CONCLUSION

François-Xavier PRIOLLAUD, Maire de Louviers, a remercié les participants pour la qualité des échanges. Il est essentiel de partir des besoins, comme le démontrent les discussions de la soirée. La desserte ferroviaire apporte bien plus qu'un simple service de train : elle transforme les comportements et les usages. Il est nécessaire de penser l'intégration du projet dans son environnement. Située à proximité d'équipements comme la patinoire ou la piscine, la future halte modifie profondément la nature de ce secteur de la ville. Il est indispensable de garantir une bonne connexion avec les autres moyens de transport et d'imaginer l'aménagement du site dans une logique d'intégration urbaine et paysagère. Cette démarche doit se construire avec les habitants et les usagers, en tant que véritable projet de territoire, au-delà d'un simple projet de mobilité.

Bernard LEROY, Président de l'Agglomération Seine-Eure, a entendu que des difficultés à se projeter subsistaient à Saint-Étienne-du-Vauvray, notamment sur la réorganisation des circuits de transport collectif. Il reste encore beaucoup de travail à mener. Il a remercié l'ensemble des participants pour leur engagement, leur participation et la qualité de leur écoute mutuelle.



Concertation sur le projet de Nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers
Compte-rendu de l'atelier sur le pôle d'échange multimodal du 20 juin 2025



**NOUVELLE
DESSERTE
FERROVIAIRE
JUSQU'À
LOUVIERS**
Relier ROUEN
au cœur de l'Agglo
Seine-Eure

Concertation publique,
Du 02 juin au 11 juillet 2025

Compte-rendu des rencontres de terrain au marché de
Louviers du 28 juin 2025



1. ORGANISATION DES RENCONTRES

Les rencontres de terrain du 28 juin 2025 étaient organisées dans le cadre de la concertation accompagnant l'élaboration du projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers (NDFL) porté par SNCF Réseau. Elles se sont tenues au marché de Louviers de 8h à 12h30, autour d'un stand prévu à cet effet.

Ces rencontres poursuivaient les objectifs suivants :

- Aller à la rencontre directe des habitants du territoire et des usagers existant et potentiels de la ligne existante et de son prolongement.

Concertation sur le projet de Nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers
Rencontres de terrain du 28 juin 2025



- Donner de la visibilité au projet et à la concertation.
- Présenter les grandes composantes du projet.
 - Remettre un dépliant contenant l'ensemble des informations relatives au projet et à la concertation.
 - Recueillir des avis sur le projet via le questionnaire de participation.
- Elargir les publics de la concertation et recueillir des contributions et avis diversifiés.

2. COMPTE-RENDU DES RENCONTRES

Cette troisième journée de rencontres de terrain a permis d'échanger avec 150 personnes aux profils variés (du point de vue du genre, de l'âge, du lieu de vie, etc). Environ 110 réponses au questionnaire en ligne ont été recueillies. Ces réponses seront analysées en détail et seront versées au bilan de la concertation.

Les personnes rencontrées ont en majorité offert un accueil favorable au projet NDFL, avançant les arguments suivants :

- **Un mode de transport utile et pratique pour des publics diversifiés** : Lovériens et habitants des communes du sud de Louviers ; jeunes effectuant leurs études à Rouen ; salariés des bassins d'emploi de Rouen et de Louviers ; les personnes âgées ne pouvant ou ne voulant plus conduire ; l'accès aux loisirs et à la culture.
- **Des déplacements plus rapides et plus faciles** jusqu'à Rouen : éviter et réduire les embouteillages entre Rouen et Louviers, pallier les difficultés de circulation et de stationnement à Rouen.
- **Un mode de transport écologique** permettant de réduire les émissions de CO₂ et jugé comme une solution nécessaire pour s'adapter aux évolutions climatiques.
- **Un mode de transport économique** : le coût du billet de train serait inférieur au trajet en voiture (carburant, péage, stationnement payant), notamment pour les jeunes (abonnement à -50%) et les salariés (prise en charge de la moitié de l'abonnement par les employeurs).
- **Un mode de déplacement confortable**, ne générant pas de fatigue contrairement à la voiture nécessitant une concentration importante.
- **Un mode de transport sécurisé et sécurisant** : très faible nombre d'accidents, plus grande sécurité dans un train que dans un véhicule.
- Une solution de transport plus **fiable**, plus **écologique** et plus **rapide** que des solutions telles que le bus ou le car.

Cependant, quelques recommandations et points de vigilance ont été émis :

- Le **coût du projet**, considéré comme très élevé voire démesuré par certaines personnes rencontrées au regard du service apporté.
- **L'amélioration de la desserte** : des souhaits de prolonger le tracé jusqu'à Evreux, la rive gauche de Rouen. Les membres de l'association RPLF présents au marché demandent une halte au sein de leur commune.
- **L'existence d'une gare à Val-de-Reuil et d'une ligne de bus** permettant déjà de relier Louviers à Val-de-Reuil et à Rouen.
- **Une attention portée à l'impact environnemental** du projet, invitant à réduire au maximum cet impact dans les choix qui seront opérés.
- Des **horaires élargis** jusqu'en soirée permettant aux travailleurs finissant tard de rentrer chez eux et aux habitants de profiter des spectacles et loisirs à Rouen en soirée.
- Une **fréquence suffisante** et une attention portée à la **punctualité** des trains, les retards et les suppressions de train sur la ligne reliant Val-de-Reuil à Paris étant régulièrement cités.
- Le **risque de nuisances sonores et visuelles** pour les riverains de Saint-Étienne-du-Vauvray.
- Le sentiment d'enclavement pour les habitants de la Basse-Crémonville.
- Une **tarification accessible** qui incite les usagers à emprunter le train plutôt que la voiture.

**NOUVELLE
DESSERTE
FERROVIAIRE
JUSQU'À
LOUVIERS**
Relier ROUEN
au cœur de l'Agglo
Seine-Eure

Concertation publique,
Du 02 juin au 11 juillet 2025

Compte-rendu du petit-déjeuner des forces vives du 1^{er} juillet 2025

SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET DÉROULEMENT DU PETIT-DEJEUNER 2
2. INTRODUCTION ET PRÉSENTATIONS 2
3. RESTITUTION DES ÉCHANGES 4



Concertation sur le projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers
Compte-rendu du petit déjeuner des acteurs économiques et de la formation de l'Agglo
Seine-Eure du 1^{er} juillet 2025



1. CONTEXTE ET DÉROULEMENT DU PETIT-DEJEUNER

Le petit-déjeuner était organisé dans le cadre de la **concertation** portée par SNCF Réseau du 02 juin au 11 juillet 2025 relative au projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers (NDFL). Il s'est tenu le **mardi 1^{er} juillet 2025 au CFAie de Val-de-Reuil**, de 8h à 9h15. La préparation et le service du petit-déjeuner étaient assurés par les élèves du CFAie.

Ce temps d'échange s'adressait à l'ensemble des forces vives du territoire de l'Agglomération Seine-Eure (acteurs économiques, chambres consulaires, société civile organisée...).

Cette rencontre poursuivait les objectifs suivants :

- Présenter le projet NDFL aux forces vives de l'Agglomération
- Présenter les différentes modalités de concertation
- Recueillir le regard des acteurs du territoire dans leur diversité pour enrichir le projet
- Répondre à leurs questions
- Mobiliser autour de la concertation en invitant les forces vives à relayer la concertation

Environ 20 personnes étaient présentes. Les participants ont eu l'occasion de partager leurs questions et leurs remarques.

Elle s'est déroulée en **4 temps** :

1. Un temps d'accueil et d'introduction
2. Une présentation du projet
3. Un temps d'échanges entre les participants et SNCF Réseau
4. Un temps de conclusion

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 :

- Bernard LEROY, Président de l'Agglomération Seine-Eure
- Patrice PIERRE, Directeur général du CFAie de Val-de-Reuil
- Julien CREA, Responsable du projet, SNCF Réseau Normandie
- Déborah CHAUVET, Consultante sénior et animatrice de la réunion, Res publica

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.

Patrice PIERRE, Directeur général du CFAie de Val-de-Reuil, a accueilli et remercié les participants de leur présence au CFAie, dont il a présenté le fonctionnement.

Bernard LEROY, Président de l'Agglomération Seine-Eure, a remercié les participants de leur présence à ce temps d'échange qui s'inscrit dans la continuité de la concertation publique, dont l'objectif consiste à échanger, approfondir et éclaircir différents éléments du projet.

Concertation sur le projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers
Compte-rendu du petit déjeuner des acteurs économiques et de la formation de l'Agglo
Seine-Eure du 1^{er} juillet 2025



Déborah CHAUVET, animatrice de la réunion, a présenté le déroulé et les objectifs de la démarche de concertation préalable.

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.



Concertation sur le projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers
Compte-rendu du petit déjeuner des acteurs économiques et de la formation de l'Agglo
Seine-Eure du 1^{er} juillet 2025



3. RESTITUTION DES ÉCHANGES

A la suite de la présentation du projet, les participants ont été invités à formuler leurs remarques et questions à SNCF Réseau. Leurs questions et les réponses apportées sont restituées ci-après.

Besoins des usagers

Remarque : Les salariés sont nombreux à utiliser le train, notamment parce que leur entreprise prend en charge une grande partie de leurs trajets.

Remarque : On constate une forte hausse des usages train/vélo parmi les salariés. Il est important que cette tendance soit bien prise en compte.

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau) : Le matériel roulant prévu d'être utilisé pour la desserte de Louviers va bientôt être réaménagé. La Région Normandie souhaite y intégrer davantage d'espaces pour les vélos, avec plus d'accroches disponibles. Des abris sécurisés sont également prévus au niveau de la halte de Louviers et sur le périmètre du PEM (pôle d'échange multimodal).

Horaires, fréquence et intermodalité

Question : Avez-vous déjà défini les horaires des trains ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau) : Huit allers-retours quotidiens sont prévus, répartis de la manière suivante : 3 le matin, 2 le midi et 3 le soir. Les horaires ne sont pas encore arrêtés car nous sommes en phase amont.

Question : Combien de trains desservent aujourd'hui la gare de Val-de-Reuil ?

Réponse d'un participant : Actuellement, 12 trains desservent la gare de Val-de-Reuil.

Réponse apportée par SNCF Réseau (à l'issue de la réunion) : chaque jour, 35 trains desservent la gare de Val-de-Reuil : 17 dans le sens Rouen - Val-de-Reuil et 18 dans le sens Val-de-Reuil-Rouen.

Question : Le projet permettra-t-il une meilleure amplitude horaire pour les lycées et les entreprises ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau) : Oui. Le projet vise à renforcer la fréquence, ce qui permettra d'élargir les plages horaires, comme dans un système de type RER. Cela réduira aussi certaines correspondances sur le corridor Rouen-Louviers.

Question : Le projet est-il compatible avec le BHNS ?

Réponse de Régis PETIT (Directeur général des services de l'Agglomération Seine-Eure) : Le BHNS (bus à haut niveau de service) entre Louviers et Val-de-Reuil ne vise pas une correspondance systématique avec la gare. Sa vocation est de desservir l'ensemble des zones d'emploi 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 se rendent à la gare ; les autres s'arrêtent en amont.

Stationnement

Question : Y aura-t-il un parking au niveau de la halte de Louviers ? Combien de places seront disponibles ?

Concertation sur le projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers
Compte-rendu du petit déjeuner des acteurs économiques et de la formation de l'Agglo
Seine-Eure du 1^{er} juillet 2025



Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau) : Le parking est prévu à long terme avec une capacité de 150 places. Toutes ne seront pas disponibles dès 2030/2032, mais elles seront progressivement mises en service. À Louviers, le stationnement est gratuit et le restera (confirmation de Bernard LEROY, Président de l'Agglomération Seine-Eure).

Les impacts environnementaux

Remarque : Le tracé entre Louviers et Val-de-Reuil représente 15 hectares d'abattage, déforestation et suppression de la voie verte.

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau) : La ligne n'est plus utilisée par le fret depuis 2020 et par les voyageurs depuis 1969. La nature a repris ses droits. Un inventaire faune/flore sur les quatre saisons a été réalisé. Les spécimens présents sont jeunes, et les zones boisées se situent en dehors de l'emprise ferroviaire. Le projet est bordé de plusieurs zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique qui forment un corridor permettant de maintenir des habitats pour les espèces.

Les impacts du projet pour les riverains

Remarque : Y aura-t-il des expropriations ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau) : Des acquisitions ponctuelles sont possibles, notamment au niveau des PN2 et PN3 où des élargissements seront nécessaires. Le projet suit le tracé historique et se veut sobre en acquisitions foncières.

Question : Des politiques tarifaires spécifiques sont-elles prévues pour les habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray qui seront fortement impactés ? Par exemple, par des politiques tarifaires ou une réflexion sur la desserte en transports scolaires et en bus. Aujourd'hui, les enfants de Saint-Étienne sont contraints de traverser toute la ville de Louviers pour rejoindre leur établissement scolaire, ce qui suscite des inquiétudes locales.

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau) : Les politiques tarifaires actuelles sont identiques pour tous. Les demandes spécifiques (scolarisation, desserte en bus, etc.) seront transmises aux instances concernées et feront l'objet d'une réponse dans le bilan de la concertation.

Réponse de Régis PETIT (Directeur général des services de l'Agglomération Seine-Eure) : Le problème de la carte scolaire est connu. Il sera plus simple à traiter, car il ne dépend pas du même calendrier. L'Agglomération est prête à discuter d'une desserte en bus pour Saint-Étienne-du-Vauvray. Des usages existaient auparavant, mais les lignes ont été réorientées vers la gare de Val-de-Reuil. Il faut analyser les données de fréquentation. Saint-Étienne et Saint-Pierre-du-Vauvray présentent des usages différents (gare vs centre-ville de Louviers). Toute évolution devra éviter de créer des frustrations.

Coût du projet

Question : À combien s'élèverait le budget selon les différentes options pour le PN3 ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau) : Trois options sont à l'étude. Le pont-route est la moins coûteuse (un peu moins de 4 millions d'euros). La solution la plus contraignante (enterrer la route, créer des parois étanches, etc.) est estimée à environ 5 millions d'euros. Comme toutes les études ne sont pas finalisées, des aléas subsistent. Des provisions pour

Concertation sur le projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers
Compte-rendu du petit déjeuner des acteurs économiques et de la formation de l'Agglo
Seine-Eure du 1^{er} juillet 2025



risques sont donc intégrées à l'estimation budgétaire. L'objectif est de maintenir le projet dans l'enveloppe prévue.

Prolongement de la ligne

Question : La ligne Louviers-Évreux est-elle définitivement abandonnée ? La voie unique entre Louviers et Val-de-Reuil permettrait-elle une extension ?

Réponse de Julien CREA (Responsable du projet, SNCF Réseau) : La desserte d'Évreux n'est pas prévue aujourd'hui. La priorité est Louviers. Cependant, si la desserte devait être prolongée, le tracé en voie unique entre Louviers et Val-de-Reuil le permettrait.



CONCLUSION

Déborah CHAUVET, animatrice de la réunion, a présenté les modalités de concertation en ligne et a invité les participants à les relayer auprès de leurs collaborateurs / publics. Le bilan de concertation sera présenté lors de la réunion publique du 29 septembre à Igoville.



Supports projetés



NOUVELLE DESSERTE FERROVIAIRE JUSQU'À LOUVIERS

Relier ROUEN
au cœur de l'Agglo
Seine-Eure

Hub Expo & congrès
02 juin 2025



Bienvenue à toutes et tous

Vincent PALIX

Directeur Territorial Normandie, SNCF Réseau



29 août 2025

La démarche de concertation

Sophie GUILLAIN

Animatrice de la réunion, Res publica



R É S E A U

29 août 2025

La concertation



RÉUNION PUBLIQUE

02 juin - 18h > 20h30
Hub - Louviers

16 juin - 18h > 20h30
Théâtre de l'Arsenal
Val-de-Reuil

À VOTRE RENCONTRE

03 et 16 juin - 8h15 > 17h45

Rencontres dans les trains, les gares, les arrêts de bus et établissements scolaires

28 juin - matin

Rencontre sur le marché de Louviers

WEBINAIRE FORCES VIVES MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

12 juin - 18h > 19h*

ATELIERS

19 juin - 18h > 21h*

Visite-atelier sur les déplacements dans le secteur des passages à niveau 2 et 3
Salle des fêtes
Saint-Étienne-du-Vauvray

20 juin - 18h > 21h*

Atelier sur le pôle d'échange multimodal
Glacé - Louviers

PETIT DÉJEUNER FORCES VIVES AGGLO SEINE-EURE

01 juillet - 8h > 9h15*

Restaurant d'application du CFAie - Val-de-Reuil

RÉUNION PUBLIQUE RESTITUTION DU BILAN

29 sept. - 18h > 20h30

Salle des fêtes du Fort - Igoville

- ▶ Informer sur le projet
- ▶ Dialoguer avec les habitants
- ▶ Recueillir les attentes du territoire

*Ateliers sur inscription
RDV sur le site internet

Déroulé de la réunion

1

Présentation
du projet

2

Échanges
aux tables

3

Restitution et questions-
réponses

La Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

Julien CREA

Responsable du projet, SNCF Réseau

Présentation du projet



29 août 2025

L'historique du projet

Décision de la Région Normandie
de lancer une étude
d'opportunité
et de faisabilité
de réouverture
de la ligne ferroviaire
Rouen-Évreux.

2020-2021

Décision de la Région Normandie et de l'État
de lancer des études
préliminaires
pour un projet
de prolongement de
la ligne jusqu'à Louviers.

2022

Réalisation
des études
préliminaires
par
SNCF Réseau.

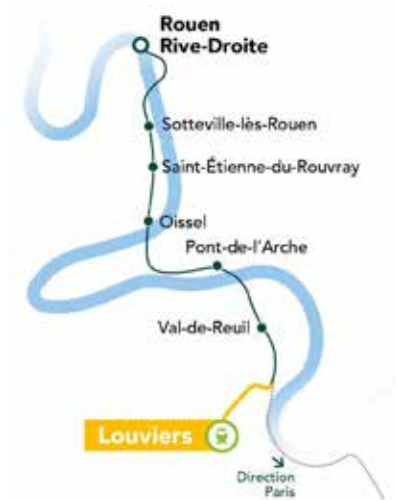
2023-2025

Un projet structurant pour la Seine-Eure et la Métropole Rouen Normandie

- ▶ Relier les cœurs d'agglomération de Rouen et de la Seine-Eure en créant une nouvelle desserte jusqu'à Louviers
- ▶ Contribuer aux objectifs de décarbonation des transports
- ▶ Renforcer la desserte entre Rouen et Val-de-Reuil

8
allers-retours
quotidiens

34 min
Louviers ↔ Rouen



Opportunité du projet



127 000 déplacements quotidiens sur l'ensemble du corridor Rouen - Louviers



Un nombre de déplacements en train proche de la desserte Yvetot Elbeuf



Projet complémentaire avec les modes de transport en commun existants



Plus de confort !

+ 25%
de déplacements
ferroviaires entre
Louviers et Rouen

Louviers /
Val-de-Reuil
en
7 min

Le projet



1. Le nouveau raccordement à la ligne Paris-Rouen-Le-Havre

Deux options à l'étude

Objectif : raccorder la ligne réhabilitée à la ligne Paris-Rouen-Le Havre

- ▶ Insertion à 100 km/h
(hors emprises, plus performante)
- ▶ Insertion à 60 km/h
(emprises existantes)

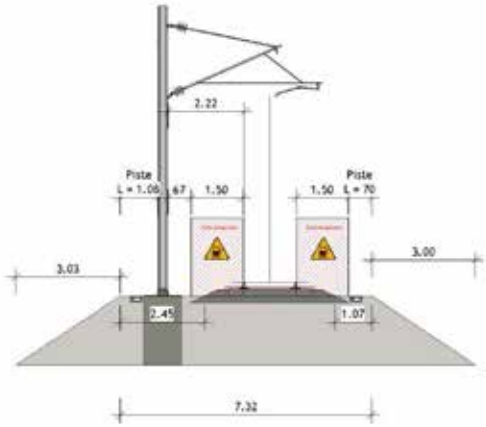


2. Réhabilitation de la voie

► 5,5 km de voie réhabilités



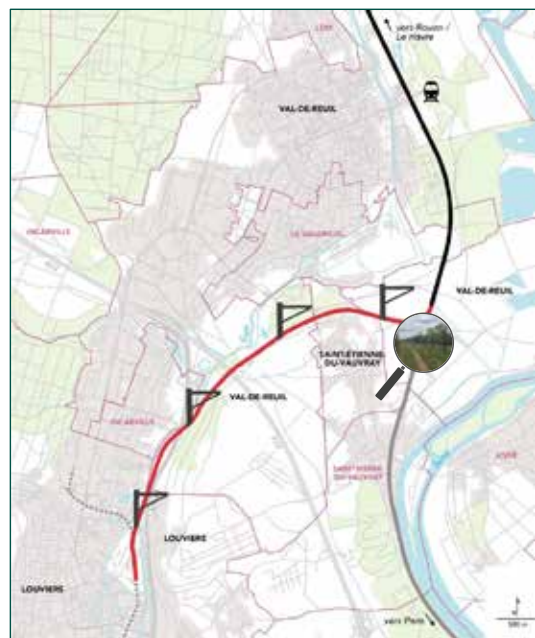
Voie actuelle



Voie projetée

3.Électrification de la voie

- ▶ 6 km électrifiés
- ▶ Connexion sur la ligne Paris – Le Havre



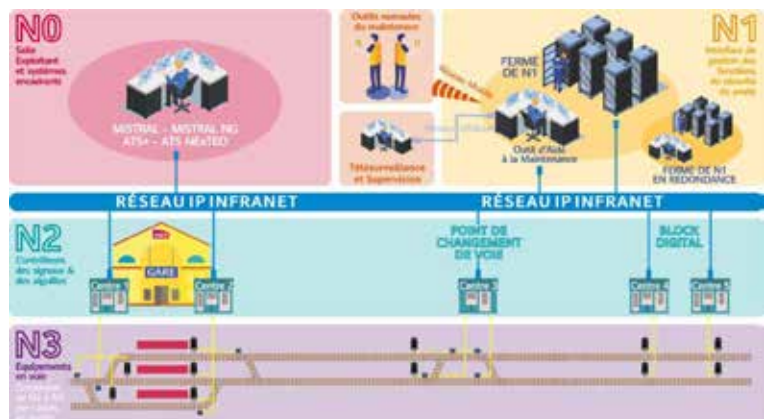
4.Ouvrages d'art

- ▶ Renouveler 14 ouvrages
- ▶ Permettre l'expansion des crues
- ▶ Assurer le franchissement de l'Eure



5. Signalisation ferroviaire et Poste d'aiguillage

Objectif : intégrer le nouvel itinéraire à l'infrastructure existante



6. Passages à niveau

Priorité : préserver les usages et la connexion entre les lieux de vie en toute sécurité



- ▶ PN1 et PN5 : supprimés avec solutions de report.
- ▶ PN4 : sécurisation renforcée.
- ▶ PN2 : pont ferroviaire pour piétons et vélos.
- ▶ PN3* : trois options à l'étude (pont route, pont ferroviaire, souterrain).

* Proposition ouverte à concertation



7. Une nouvelle halte à Louviers

► Halte plain-pied avec 2 quais latéraux

► Bâtiment historique conservé
(Gare aux Musiques)

► Équipements prévus dans la halte :


- Espace d'attente
- Vente de billets avec automate
- Information voyageurs
- Abris vélos sécurisé



Inspiré de la halte de Landivisiau – Crédit : AREP

Calendrier



 Phases de consultations du public

65 M€

pour les études (4 M€) et les travaux d'infrastructures ferroviaires (61 M€ hors pôle d'échange multimodal).

Échanges aux tables



29 août 2025

Le travail de groupe

Objectifs

- ▶ Identifier les points forts du projet
- ▶ Proposer des points d'amélioration
- ▶ Formuler vos questions



30 min



Echanges

- Un point fort et un point d'amélioration
- Une question



Jean-Baptiste GASTINNE

Vice-Président de la Région Normandie



29 août 2025

Bernard LEROY

Président de l'Agglo Seine-Eure



29 août 2025

François-Xavier PRIOLLAUD

Maire de Louviers



29 août 2025

Nicolas LEBAS

Sous-préfet des Andelys



**PRÉFET
DE L'EURE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

29 août 2025

Merci

pour votre participation

Pour nous contacter :
nouvelledesserteferroviairelouviers@reseau.sncf.fr

Prochaine réunion publique :
lundi 16 juin 2025 de 18h à 20h30
au Théâtre de l'Arsenal de Val-de-Reuil

Pour en savoir plus :





Supports de communication

**NOUVELLE
DESSERTE
FERROVIAIRE
JUSQU'À
LOUVIERS**

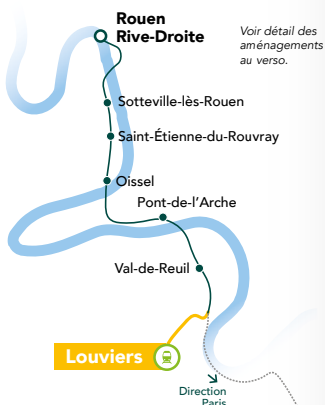
Relier **ROUEN**
au cœur de **l'Agglo**
Seine-Eure

**NOUVELLE
DESSERTE
FERROVIAIRE
JUSQU'À
LOUVIERS**

Relier **ROUEN**
au cœur de **l'Agglo**
Seine-Eure

Calendrier du projet

- CONCEPTION**
- 2024 • Études Préliminaires
 - 2025 • Concertation Préalable
 - 2026 • Avant-Projet
 - 2027 • Déclaration d'Utilité Publique • Études Projet
 - 2028 • Autorisations environnementales
 - 2029 DÉMARRAGE DU CHANTIER
-
- 2030-2032 CIRCULATION DES PREMIERS TRAINS



Venez exprimer votre avis du 02 juin au 11 juillet 2025

- RÉUNION PUBLIQUE**
02 juin - 18h > 20h30
Hub - Louviers
 - 03 et 16 juin - 8h15 > 17h45
Rencontres dans les trains, les gares, les arrêts de bus et établissements scolaires
 - 28 juin - matin
Rencontre sur le marché de Louviers
 - WEBINAIRE FORCES VIVES MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE**
12 juin - 18h > 19h*
 - ATELIERS**
19 juin - 18h > 21h*
Visite-atelier sur les déplacements dans le secteur des passages à niveau 2 et 3 Salle des fêtes Saint-Étienne-du-Vauvray
 - 20 juin - 18h > 21h*
Atelier sur le pôle d'échange multimodal Glacéo - Louviers
 - PETIT DÉJEUNER FORCES VIVES AGGLO SEINE-EURE**
01 juillet - 8h > 9h15*
Restaurant d'application du CFAie - Val-de-Reuil
 - RÉUNION PUBLIQUE RESTITUTION DU BILAN**
29 sept. - 18h > 20h30
Salle des fêtes du Fort - Igoville
- *Sur inscription - RDV sur le site internet

Les partenaires mobilisés

L'État et la Région Normandie financent à parts égales les études, dans le cadre de la thématique SERM* du volet mobilités du Contrat de Plan État-Région 2023-2027. SNCF Réseau, conduit les études et réalisera les travaux. Il assure la maîtrise d'ouvrage du projet, en lien avec l'Agglo Seine-Eure et SNCF Gares & Connexions. SNCF Gares & Connexions est en charge de l'aménagement puis de l'exploitation de la halte de Louviers. L'Agglo Seine-Eure est le maître d'ouvrage du futur pôle d'échange multimodal de Louviers.



Jusqu'au 11 juillet, retrouvez toutes les infos et donnez votre avis sur : www.sncf-reseau.com/fr/travaux/normandie/nouvelle-desserte-ferroviaire-louviers

nouvelledesserteferroviairelouviers@reseau.sncf.fr

NOUVELLE DESSERTE FERROVIAIRE JUSQU'À LOUVIERS

Relier ROUEN au cœur de l'Agglo Seine-Eure



Participez à la concertation !

Du 02 juin au 11 juillet 2025



Une nouvelle halte, des aménagements pour la mobilité, et des trains au quotidien

6 km de voies seront réhabilités, pour relier Louviers à Val-de-Reuil

16 trains/jour circuleront dès la mise en service, soit 8 trains dans chaque sens

34 min pour un trajet Louviers-Rouen en train

65 M€ pour les études (4 M€) et les travaux d'infrastructures ferroviaires (61 M€ hors pôle d'échange multimodal)



La renaissance d'une ancienne ligne

Relier Rouen au cœur de l'Agglomération Seine-Eure : voici le principal objectif de ce projet unique en Normandie. La création d'une nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers, et le renforcement de la desserte actuelle entre Rouen et Val-de-Reuil, offrira une alternative à la voiture individuelle.

Ce projet, complémentaire de l'offre de transports en commun de l'Agglo Seine-Eure et intégré au SERM* de Rouen, permettra de renforcer le dynamisme et l'attractivité économique et résidentielle du territoire.

* Service Express Régional Métropolitain.

Un projet à l'écoute du territoire

En plus de la réouverture de la ligne entre Val-de-Reuil et Louviers, plusieurs aménagements sont prévus pour faciliter l'usage du train : une halte de plain-pied et un pôle d'échange multimodal à Louviers. Une attention particulière est portée au maintien des circulations routières, piétonnes et cyclables et au raccordement de la ligne à l'axe Paris-Rouen-Le Havre. C'est précisément la mise en discussion de ces points qui sera au cœur des échanges qui vont rythmer la concertation jusqu'à son achèvement, le 11 juillet 2025.

Retrouvez toutes les infos détaillées sur :

www.sncf-reseau.com/fr/travaux/normandie/nouvelle-desserte-ferroviaire-louviers

NOUVELLE DESSERTE FERROVIAIRE JUSQU'À LOUVIERS

Relier ROUEN
au cœur de l'Agglo
Seine-Eure

Création d'une nouvelle desserte entre Rouen et Louviers

Réouverture de la ligne Louviers - Val-de-Reuil :
un projet majeur au service de la mobilité,
du territoire et de ses habitants.

Une alternative performante
à la voiture individuelle
et un levier pour l'attractivité
économique et résidentielle
de l'Agglo Seine-Eure.

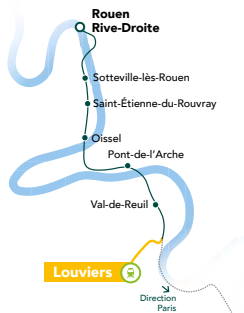
Renforcement de l'offre
16 trains/jour

**6 km de voies
réhabilités**

Temps de trajet Louviers-Rouen
34 minutes

Calendrier du projet

- 2024 • Études Préliminaires
- 2025 • Concertation Préalable
- 2026 • Avant-Projet
- 2027 • Déclaration d'Utilité Publique
• Études Projet
- 2028 • Autorisations
environnementales
- 2029 DÉMARRAGE DU CHANTIER
- 2030-2032 CIRCULATION
DES PREMIERS TRAINS



Pour en savoir plus
sur le projet, rdv sur :
[www.sncf-reseau.com/fr/travaux/
normandie/nouvelle-desserte-
ferroviaire-louviers](http://www.sncf-reseau.com/fr/travaux/normandie/nouvelle-desserte-ferroviaire-louviers)

nouvelledesserteferroviairelouviers@reseau.sncf.fr



NOUVELLE DESSERTE FERROVIAIRE JUSQU'À LOUVIERS

Relier ROUEN
au cœur de l'Agglo
Seine-Eure

Participez à la concertation !

Du 02 juin au 11 juillet 2025, plusieurs événements
permettent à tous les habitants, riverains et parties
prenantes de s'informer et de s'exprimer.

Création d'une halte

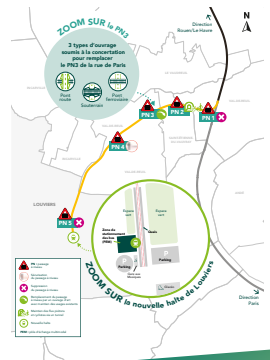
Maintien des circulations existantes
piétonnes, cyclables, routières

Aménagement d'un pôle échange multimodal

Les aménagements proposés
incluent le raccordement
de la ligne à l'axe ferroviaire
Paris-Rouen-Le Havre,
ainsi que la suppression
ou le traitement des passages
à niveau existants.

Le calendrier de la concertation

- **RÉUNION PUBLIQUE**
02 juin - 18h - 20h30
Hôtel - Louviers
- **16 juin - 18h - 20h30**
Théâtre de l' Arsenal
Val-de-Reuil
- **19 juin - 18h - 21h***
Visite-atelier sur les
déplacements dans le secteur
des passages à niveau 2 et 3
Salle des fêtes
Saint-Étienne-du-Vauvray
- **20 juin - 18h - 21h***
Atelier sur le pôle d'échange
multimodal
Glaçon - Louviers
- **PETIT DÉJEUNER
FORCES VIVES
AGGLO SEINE-EURE**
01 juillet - 8h - 9h15*
Restaurant d'application
du CFAle - Val-de-Reuil
- **RÉUNION PUBLIQUE
RESTITUTION
DU BILAN**
29 sept. - 18h - 20h30
Salle des fêtes du Fort - Igoville
- **12 juin - 18h - 19h***



juin - juillet 2025

| | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |

Pour participer, s'inscrire
aux ateliers et donner
son avis, rdv sur :
[www.sncf-reseau.com/fr/travaux/
normandie/nouvelle-desserte-
ferroviaire-louviers](http://www.sncf-reseau.com/fr/travaux/normandie/nouvelle-desserte-ferroviaire-louviers)

nouvelledesserteferroviairelouviers@reseau.sncf.fr



NOUVELLE DESSERTE FERROVIAIRE JUSQU'À LOUVIERS

Relier **ROUEN**
au cœur de l'Agglo
Seine-Eure

Participez à la concertation ! Du 02 juin au 11 juillet 2025

Réouverture de la ligne
Louviers – Val-de-Reuil :
un projet majeur au service
de la mobilité, du territoire
et de ses habitants.

RÉUNION PUBLIQUE

02 juin - 18h > 20h30
Hub – Louviers

16 juin - 18h > 20h30
Théâtre de l'Arsenal
Val-de-Reuil

ATELIERS

19 juin - 18h > 21h*
Visite-atelier sur les
déplacements dans le secteur
des passages à niveau 2 et 3
Salle des fêtes
Saint-Étienne-du-Vauvray

20 juin - 18h > 21h*
Atelier sur le pôle d'échange
multimodal
Glacéo – Louviers

juin - juillet 2025

| | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|
| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 |
| 30 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | | |

WEBINAIRE FORCES VIVES MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

12 juin - 18h > 19h*

À VOTRE RENCONTRE

03 et 16 juin - 8h15 > 17h45

Rencontres dans les trains,
les gares, les arrêts de bus
et établissements scolaires

28 juin - matin

Rencontre sur le marché
de Louviers

PETIT DÉJEUNER FORCES VIVES AGGLO SEINE-EURE

01 juillet - 8h > 9h15*
Restaurant d'application
du CFAie – Val-de-Reuil

RÉUNION PUBLIQUE RESTITUTION DU BILAN

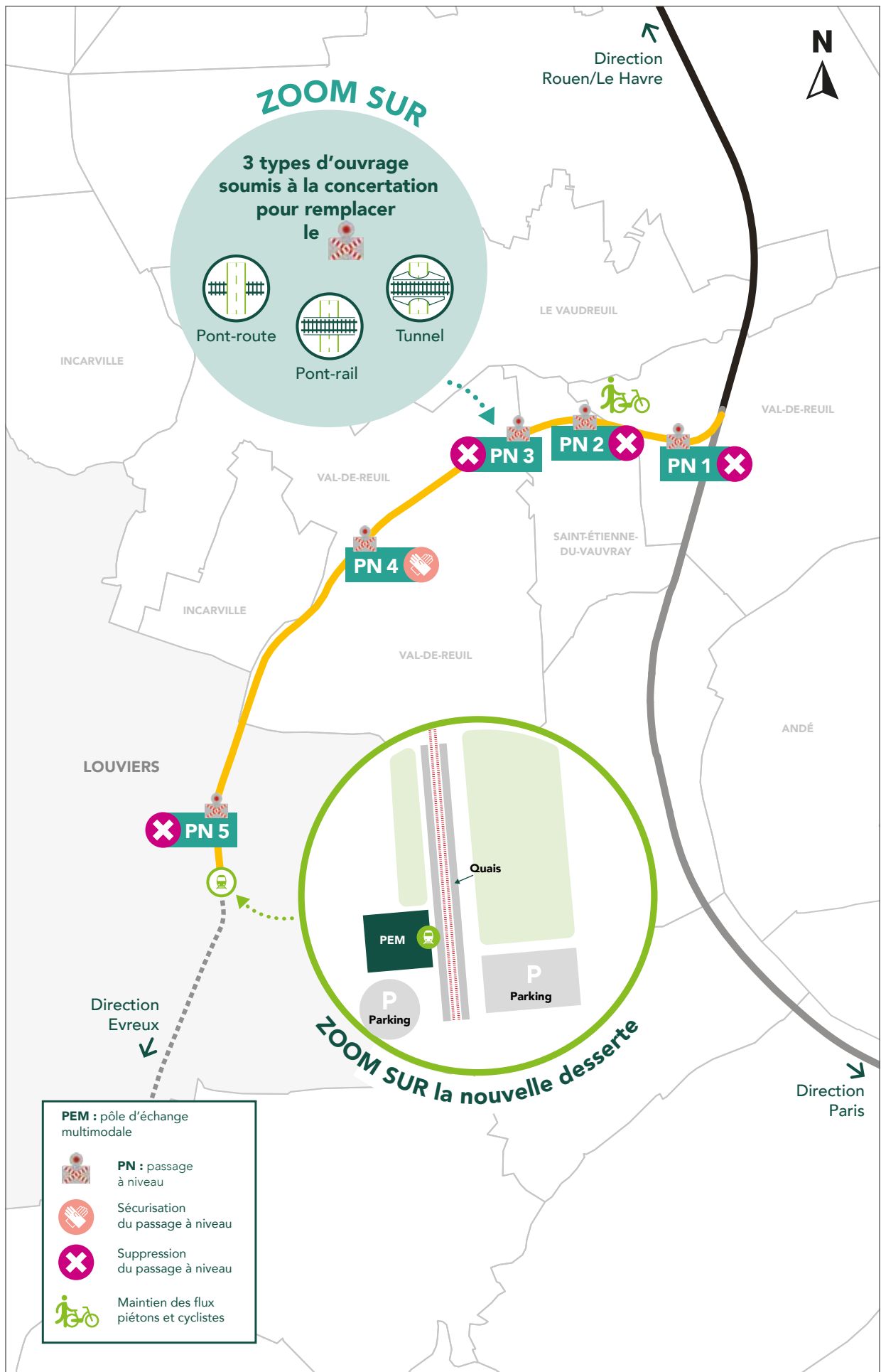
29 sept. - 18h > 20h30
Salle des fêtes du Fort – Igoville

*Sur inscription - RDV sur le site internet

Jusqu'au 11 juillet,
informez-vous
et donnez votre avis :

[www.sncf-reseau.com/fr/
travaux/normandie/
nouvelle-desserte-
ferroviaire-louviers](http://www.sncf-reseau.com/fr/travaux/normandie/nouvelle-desserte-ferroviaire-louviers)





- PEM** : pôle d'échange multimodale
- PN** : passage à niveau
- Sécurisation du passage à niveau
- Suppression du passage à niveau
- Maintien des flux piétons et cyclistes



Actions de communication

Espace clients SNCF Réseau | Accessibilité | France

Le réseau | Nos clients | L'entreprise | Recrutement | L'espace presse | Recherche | Dans votre région

Accueil \ Les principaux projets et chantiers \ **Projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers**

Projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers

PROJET À L'ÉTUDE


Publié le 9 avril 2025 / Mis à jour le 5 septembre 2025

Relier Rouen au cœur de l'Agglo Seine-Eure, c'est l'objectif principal du projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers porté par SNCF Réseau et cofinancé par l'État et la région Normandie en partenariat avec l'Agglomération Seine-Eure et SNCF Gares & Connexions. Ce projet, unique en Normandie, constitue une réponse aux enjeux de mobilité durable, d'attractivité du territoire et de transition écologique.

Actualités | Le projet | La concertation | Les modalités de participation | Les partenaires du projet

Retours sur les échanges avec les acteurs économiques et de la formation de l'Agglo Seine-Eure

Le 1er juillet, SNCF Réseau et ses partenaires organisaient au CFAIe de Val-de-Reuil une rencontre dédiée aux acteurs économiques et de la formation de l'Agglo Seine-Eure. Une vingtaine de personnes étaient présentes pour discuter des impacts, des retombées économiques du projet sur le territoire et de la mobilité des jeunes et des étudiants.



De nombreuses personnes rencontrées sur le marché de Louviers le 28 juin !

Les équipes de SNCF Réseau étaient sur le marché de Louviers le 28 juin dernier : l'occasion d'aller à la rencontre des louvériens, d'échanger avec eux sur le projet et recueillir leur avis. Au total, les équipes ont

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



Louviers, le 28 mai 2025,

Le 02 juin, lancement de la concertation publique sur le projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers

Le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers entre dans une nouvelle phase : la concertation publique, qui se tiendra du 02 juin au 11 juillet 2025. De nombreux événements sont prévus pour informer et dialoguer avec les habitants, les usagers des transports en commun, le monde économique et éducatif. Objectif : enrichir le projet et l'ajuster si nécessaire pour répondre aux attentes du territoire.

Démarrage de la concertation le 02 juin

Pour associer le plus grand nombre à cette étape déterminante, un **large dispositif de concertation** a été conçu. Ainsi, habitants, usagers, associations, élus, entreprises, établissements scolaires et acteurs économiques sont invités à s'exprimer en ligne et/ou lors des différents événements :

- **Réunions publiques de lancement de la concertation** à Louviers le 02 juin de 18h à 20h30, au Hub Expo & Congrès et à Val-de-Reuil le 16 juin, de 18h à 20h30, au Théâtre de l'Arsenal ;
- **Webinaire à destination des acteurs économiques et de la formation de la Métropole Rouen Normandie** (sur inscription) le 12 juin de 18h à 19h en ligne ;
- **Visite-Atelier sur les déplacements dans le secteur des passages à niveau n°2 et n°3** (sur inscription sur le site internet) le 19 juin, de 18 à 21h, à Saint-Étienne-du-Vauvray dans la salle des fêtes de la Mairie ;
- **Atelier sur le pôle d'échanges multimodal** (sur inscription sur le site internet) le 20 juin, de 18h00 à 21h00 à Louviers, à Glacéo ;
- **Petit déjeuner auprès des forces vives de l'Agglo Seine-Eure** (sur inscription sur le site internet) le 1er juillet de 8h à 9h15, à Val de Reuil, au restaurant du CFAie ;
- Des **rencontres de terrain** les 03 et 16 juin prochains (dans les trains, les haltes ferroviaires et les haltes bus, ainsi que dans les établissements de formation, au long ou en proximité de la ligne Rouen – Louviers) et le 28 juin sur le marché de Louviers ;
- **Réunion publique de restitution du bilan de la concertation** le 29 septembre de 18h à 20h30 à Igoville dans la salle des fêtes du Fort.



Le site Internet dédié permet de retrouver toutes les ressources, le questionnaire en ligne ainsi que les formulaires d'inscription aux ateliers :

www.sncf-reseau.com/fr/travaux/normandie/nouvelle-desserte-ferroviaire-louviers

Une adresse mail est également disponible pour toute question ou remarque :

nouvelledesserteferroviairelouviers@reseau.sncf.fr

À travers cette concertation, SNCF Réseau entend répondre aux attentes des usagers actuels et futurs tout en veillant à préserver l'environnement et la qualité de vie des riverains. Pensé pour et avec le territoire, le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers s'inscrit dans une logique de complémentarité avec les autres solutions de transport existants.

La concertation est le coup d'envoi d'un dialogue au long cours. Une fois le projet stabilisé, une étude d'impact sera réalisée puis une enquête publique - au cours de laquelle les habitants seront de nouveau consultés - aura lieu. Les travaux pourront débuter après l'obtention d'une déclaration d'utilité publique.

Vers une alternative à la voiture individuelle

Relier les cœurs de Louviers et Rouen par le rail, c'est offrir une solution de transport plus rapide, plus verte, plus confortable et plus accessible pour les déplacements du quotidien. Aujourd'hui, ce trajet prend environ 45 minutes en voiture aux heures de pointe (hors stationnement); demain, il sera possible de le réaliser en 34 minutes de train.

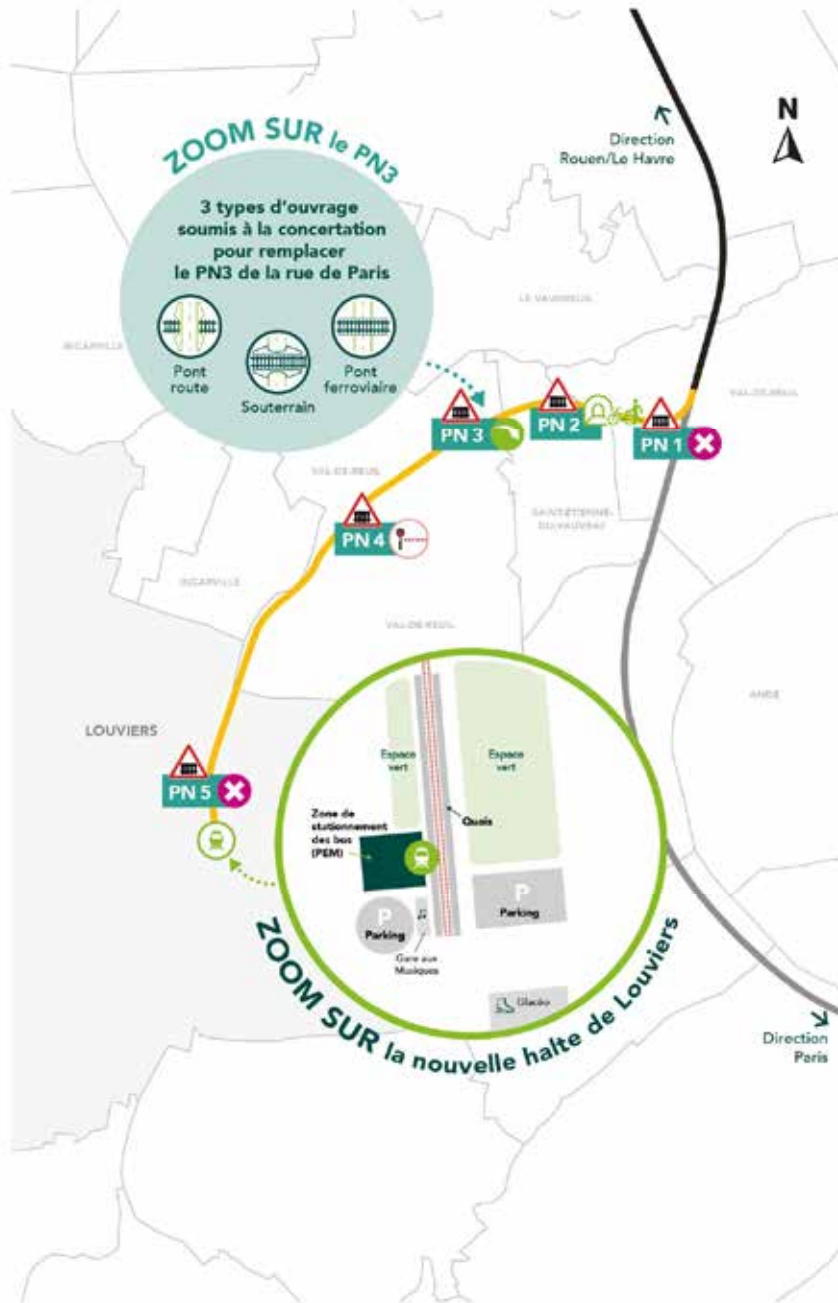
La desserte des gares situées sur la ligne entre Rouen et Louviers sera renforcée tout en conservant un temps de parcours performant (8 allers-retours par jour soit 16 trains supplémentaires entre les gares de Rouen et de Louviers).

Descriptif des travaux

Le projet consiste en :

- La réhabilitation de l'ancienne voie ferrée sur 5,5 km,
- La création d'un raccordement de 500m au nord permettant de connecter de façon optimale la voie ferrée à la ligne Paris – Rouen,
- L'électrification de la ligne,
- L'adaptation d'équipements de signalisation,
- La création d'une halte voyageurs à Louviers,
- Le traitement de 5 passages à niveau,
- L'aménagement d'un pôle d'échange multimodal au niveau de la halte ferroviaire de Louviers, un lieu de connexion des différents modes de déplacements (transports collectifs, voitures, vélos, marche à pied...).

Le plan du projet : une nouvelle halte, des aménagements pour la mobilité et des trains au quotidien



Le calendrier du projet



Les partenaires du projet



L'État et la Région Normandie financent à parts égales les études, dans le cadre de la thématique SERM du volet mobilités du Contrat de Plan État-Région 2023-2027.

SNCF Réseau, conduit les études et réalisera les travaux. Il assure la maîtrise d'ouvrage du projet.

SNCF Gares & Connexions est en charge de l'aménagement puis de l'exploitation de la halte de Louviers.

L'Agglo Seine-Eure est le maître d'ouvrage du futur pôle d'échange multimodal de Louviers.

"La décarbonation des mobilités du quotidien guide l'action de l'État. La réouverture de cette ligne contribuera à renforcer les liens durables entre la métropole de Rouen et le territoire de la Seine-Eure." - Jean-Benoît ALBERTINI, Préfet de la région Normandie, préfet de la Seine-Maritime.

"Le retour du train à Louviers, c'est-à-dire dans une ville moyenne, c'est l'exemple de ce qu'il faut faire en matière d'aménagement du territoire et d'organisation du report modal" - Jean-Baptiste GASTINNE, Vice-président de la Région Normandie, chargé des transports et de la Vallée de la Seine.



"La réouverture de cette ligne, complémentaire du bus à haut niveau de service entre Louviers et Val-de-Reuil, s'inscrit parfaitement dans une stratégie de territoire fondée sur la priorité donnée à la décarbonation, aux mobilités durables et à l'interconnexion des solutions de transport" - Bernard LEROY, président de l'Agglomération Seine-Eure.

"SNCF Réseau est fier de porter ce projet de réouverture de ligne, unique en Normandie. Cette nouvelle liaison permettra de mieux connecter l'Agglo Seine Eure à la Métropole de Rouen Normandie. Elle permettra également de réduire les émissions de CO₂ liées à l'utilisation de la voiture individuelle" - Vincent Palix, directeur de SNCF Réseau Normandie.

Chiffres clés

- 5,5 km de voies réhabilités
- 65 M€ pour les études (4M€) et les travaux d'infrastructures ferroviaires (61M€ hors pôle d'échange multimodal) inscrits au Contrat de Plan État-Région (CPER) 2023-2027.
- 8 allers-retours, soit 16 trains chaque jour.
- 34 minutes pour un trajet Louviers - Rouen en train.

À propos de SNCF Réseau

Pour répondre aux besoins croissants de mobilité et développer le mode ferroviaire au service de la transition écologique, SNCF Réseau développe l'offre de service pour le fret et le marché voyageurs sur les 28 000 kilomètres de ligne dont il assure l'entretien, la modernisation et la sécurité. Gestionnaire du réseau, il commercialise et garantit l'accès neutre et équitable à l'infrastructure. Partenaire des pouvoirs publics, des territoires et des entreprises ferroviaires, SNCF Réseau a pour priorité absolue la satisfaction de ses clients. Société anonyme du groupe SNCF, l'entreprise compte plus de 50 000 collaborateurs pour un chiffre d'affaires de près de 7,9 milliards d'euros en 2024. www.sncf-reseau.com

Contact presse

SNCF Réseau

Lucie DEMONDION – lucie.demondion@reseau.sncf.fr – 06 27 34 30 64

Préfecture de la région Normandie

pref-communication@seine-maritime.gouv.fr – 02 32 76 50 14

Région Normandie

Laure Wattine – laure.wattine@normandie.fr - 06 44 17 55 41

Agglomération Seine-Eure

Giovanna BERDEAUX - Giovanna.Berdeaux@seine-eure.com - 02 76 46 03 54

Les interviews avec les représentants institutionnels pourront avoir lieu à l'issue des réunions publiques.

Spots radio

*Réalisation d'une campagne radio
préalable à la concertation*



Communication sur les réseaux sociaux via les comptes X et Facebook de SNCF Réseau le 10, 17 et 25 juin 2025.

