

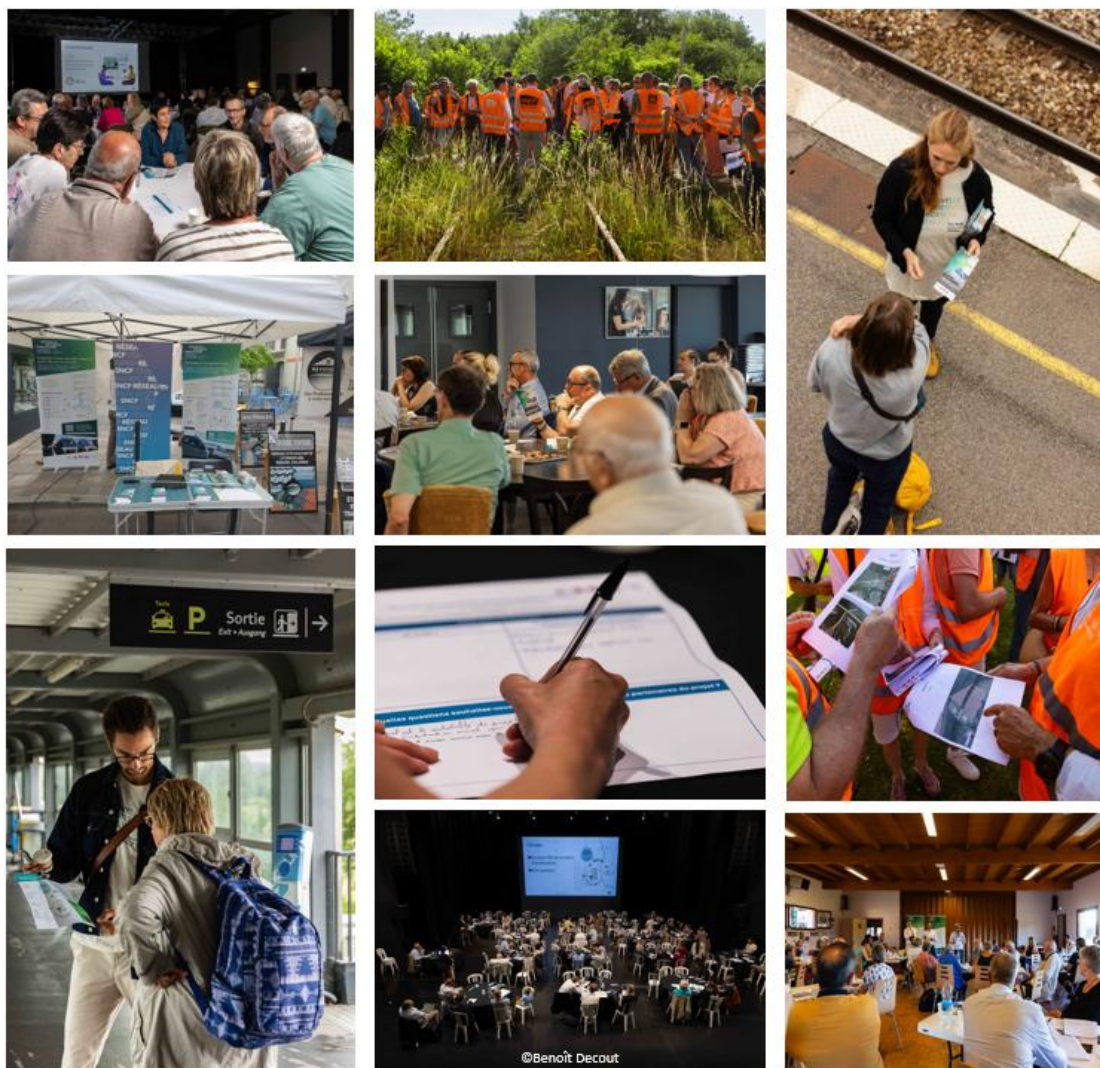
NOUVELLE DESSERTE FERROVIAIRE JUSQU'À LOUVIERS

Relier ROUEN
au cœur de l'Agglo
Seine-Eure

Concertation publique, Du 02 juin au 11 juillet 2025

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation organisée au titre des articles L. 103-2 à L. 103-6 et
R. 103-3 du code de l'urbanisme



Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

Bilan de la concertation – octobre 2025

SOMMAIRE

1.	Présentation du projet	4
1.1	Contexte et objectifs	4
1.2	Les acteurs du projet	4
1.2.1	La maîtrise d'ouvrage	4
1.2.2	Les financeurs et les partenaires du projet	5
1.3	Les aménagements prévus dans la cadre du projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers	5
1.4	Le coût et le calendrier prévisionnels	6
1.4.1	Coût du projet	6
1.4.2	Calendrier du projet	6
2.	La démarche de concertation.....	7
2.1	Cadre règlementaire.....	7
2.2	Périmètre et cibles de la concertation	7
2.2.1	Périmètre de la concertation.....	7
2.2.2	Publics de la concertation	7
2.3	Dispositif d'information et de communication	7
2.3.1	Communication papier grand public	8
2.3.2	Communication numérique	10
2.3.3	Réseaux sociaux.....	10
2.3.4	Relations presses et communication « relais »	11
2.4	Modalités de participation	12
2.4.1	Modalités en présentiel.....	12
2.4.2	Modalités numériques	16
3.	Chiffres-clefs de la concertation	18
4.	Analyse et synthèse des contributions.....	19
4.1	L'opportunité du projet	19
4.1.1	L'opportunité du projet saluée par une partie des participants de la concertation.....	20

4.1.2	...mais remise en question par une autre partie des contributeurs.....	24
4.2	La desserte de la nouvelle ligne ferroviaire.....	30
4.2.1	Une demande de prolongement du tracé jusqu'à Évreux.....	30
4.2.2	Une demande de création de nouvelles haltes.....	31
4.3	Le développement d'une tarification accessible, une condition de réussite essentielle du projet.....	33
4.4	Une attention portée aux horaires et à la fréquence des trains	34
4.5	La création d'une nouvelle halte et d'un pôle d'échange multimodal à Louviers....	35
4.5.1	La localisation de la halte	35
4.5.2	La création du Pôle d'Echange Multimodal (PEM).....	35
4.5.3	Les services souhaités dans la halte de Louviers.....	36
4.5.4	Les services demandés à bord des trains	37
4.5.5	Les services souhaités autour de la halte et du PEM	37
4.6	Les choix relatifs aux infrastructures	38
4.6.1	Le PN2 : la préservation de la voie verte.....	39
4.6.2	La création du PN3 : la continuité des flux routiers	39
4.6.3	La gestion des accès au niveau du PN4.....	41
4.6.4	Les avis exprimés vis-à-vis du raccordement	42
4.7	Une vigilance accordée à l'impact environnemental du projet	43
4.8	Les craintes émises vis-à-vis des nuisances générées par les travaux et le projet...	44
4.8.1	Les nuisances générées par les travaux	44
4.8.2	Les nuisances générées par le projet	45
4.9	Les propositions alternatives au projet formulées lors de la concertation.....	47
5.	Les enseignements de la concertation	50
6.	Conclusion	53
6.1.1	Les engagements de la maîtrise d'ouvrage et de ses partenaires.....	53
6.1.2	Les prochaines étapes	54
7.	Annexes	55

1. Présentation du projet

1.1 Contexte et objectifs

Le projet de **Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers** s'inscrit dans une **volonté commune de la Région Normandie et de l'État de renforcer la desserte ferroviaire** de l'agglomération Seine-Eure et la Métropole Rouen Normandie. Il fait suite à une **étude d'opportunité et de faisabilité menée par SNCF Réseau en 2020 et 2021**, à la demande de la **Région Normandie**, portant sur la réouverture de la liaison ferroviaire entre Rouen et Évreux. Cette étude a permis d'examiner différents scénarios de tracé, en particulier via l'itinéraire historique et un nouveau tracé longeant l'A154, ainsi que plusieurs types de matériel, allant du tram-train au train classique.

À la suite de cette étude, la **Région Normandie et l'État ont décidé, en 2022, de lancer des études préliminaires en vue de la réouverture d'une liaison entre Rouen et Louviers**, en se concentrant sur la **réhabilitation intégrale de l'ancienne voie ferrée entre Val-de-Reuil et Louviers**.

Ces études, confiées à SNCF Réseau, ont ainsi été engagées à partir de 2023.

La réouverture de la liaison ferroviaire entre Louviers et Val-de-Reuil a pour principal objectif de **relier deux grands bassins résidentiels et économiques par le train**, que sont la **Métropole Rouen Normandie et l'Agglomération Seine-Eure**. Pour cela, le projet vise plus particulièrement à :

- **Recréer une desserte de Louviers par le train**
- **Supprimer la correspondance à Oissel pour favoriser les déplacements ferroviaires entre le péri-urbain sud de la Métropole Rouen Normandie et l'Agglo Seine-Eure**
- **Augmenter l'offre actuelle de l'ensemble des gares existantes desservies (Rouen, Sotteville-lès-Rouen, Saint-Etienne-du-Rouvray, Oissel, Pont-de-l'Arche, Val-de-Reuil)**

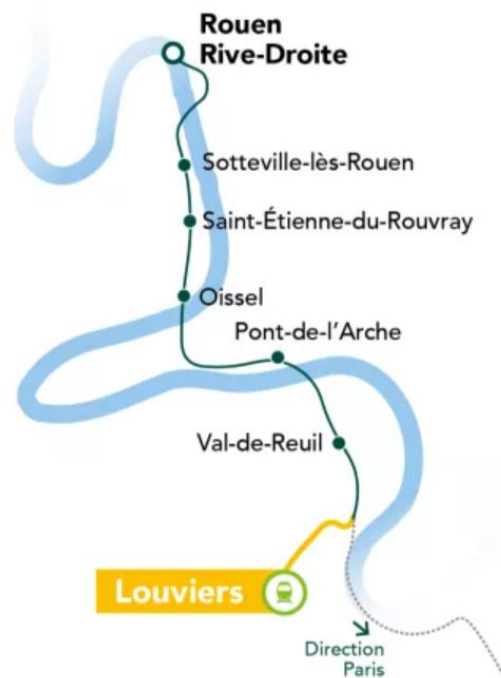
1.2 Les acteurs du projet

1.2.1 La maîtrise d'ouvrage

Le projet est porté par **SNCF Réseau Normandie et SNCF Gares & Connexions**, en partenariat avec **l'Agglomération Seine-Eure**.

La maîtrise d'ouvrage ferroviaire est assurée par deux entités :

- **SNCF Réseau Normandie** pour la conduite des études et la réalisation des travaux d'infrastructure
- **SNCF Gares & Connexions** pour la halte de Louviers



1.2.2 Les financeurs et les partenaires du projet

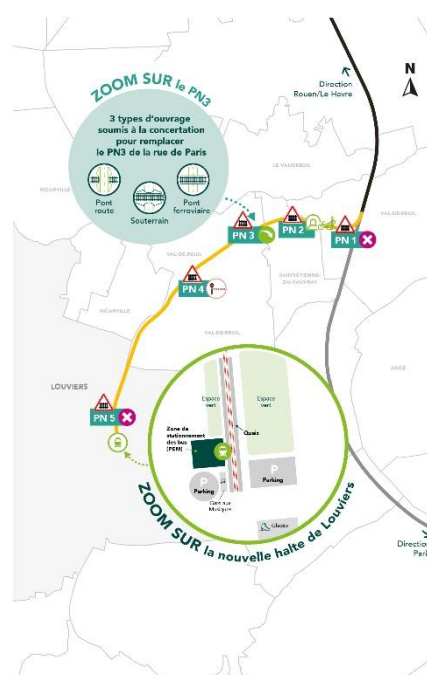
L'État et la Région Normandie cofinancent le projet NDFL dans le cadre de la thématique SERM (Service Express Régional Métropolitain) de Rouen du volet mobilités du Contrat de Plan État-Région (CPER) 2023-2027.

L'Agglomération Seine-Eure est partenaire du projet. Elle assure la maîtrise d'ouvrage du pôle d'échange multimodal situé au niveau de la halte de Louviers.

1.3 Les aménagements prévus dans la cadre du projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers

Le projet prévoit une série d'aménagements ferroviaires, routiers et urbains en lien avec la réouverture de la ligne n° 376 000 et son raccordement à la ligne n° 340 000, et plus particulièrement :

- **La réhabilitation de l'ancienne voie** ferrée sur 5,5 km
- **L'électrification** de la ligne
- **La création d'un raccordement** de 500 mètres au nord, permettant une insertion optimale sur la ligne Paris-Rouen-Le Havre. Deux options d'aménagement sont actuellement à l'étude pour ce raccordement, l'une autorisant une vitesse d'insertion de 100 km/h, l'autre de 60 km/h.
- **L'adaptation des équipements de signalisation**
- **La création d'une nouvelle halte ferroviaire à Louviers, accessible de plain-pied et reliée à un pôle d'échange multimodal (PEM)** comprenant une zone de stationnement pour les bus, des cheminements doux, des stationnements sécurisés pour vélos et trottinettes, des parkings, ainsi que des bornes de recharge pour véhicules légers et une offre de vélos en libre-service (SEMO).
- **Le traitement de 5 passages à niveau**
 1. PN1 (Val-de-Reuil) : suppression du passage à niveau
 2. PN2 (Saint-Étienne-du-Vauvray) : suppression du passage à niveau et création d'un ouvrage permettant de maintenir les flux piétons et cyclistes
 3. PN3 (Saint-Étienne-du-Vauvray) : suppression du passage à niveau et création d'un ouvrage pour rétablir les flux de circulation. Pour cela, trois options sont envisagées :
 - Pont-rail aérien
 - Pont-route
 - Pont-rail souterrain (trémie)
 4. PN4 (Val-de-Reuil) : passage à niveau sécurisé avec barrières et feux clignotants
 5. PN5 (Louviers) : passage à niveau supprimé



1.4 Le coût et le calendrier prévisionnels

1.4.1 Coût du projet

Le coût du projet est estimé à **65 millions d'euros** inscrits au CPER 2023-2027 (Contrat de Plan État-Région) et se répartit de la manière suivante :

- 4M € pour les études, financées à parts égales par l'État et la Région
- 61M € pour les travaux d'infrastructures ferroviaires

1.4.2 Calendrier du projet

Les étapes passées

- **2020-2022** : réalisation des études de faisabilité et d'opportunité relatives à la réouverture de la ligne ferroviaire Rouen-Évreux, à la demande de la Région Normandie
- **2023-2025** : conduite des études préliminaires permettant de définir les contours des infrastructures nécessaires au projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers, et d'en affiner le calendrier
- **2025** : mise en œuvre de la démarche de concertation publique

Les étapes à venir

- **2026** : poursuite des études d'avant-projet
- **2027** : réalisation de l'étude d'impact et de l'enquête publique en vue d'obtenir la déclaration d'utilité publique
- **2028** : conduite des études projet et obtention des autorisations environnementales
- **2029** : lancement du chantier
- **2030-2032** : mise en service de la nouvelle desserte ferroviaire



Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

Bilan de la concertation – octobre 2025

2. La démarche de concertation

2.1 Cadre règlementaire

La concertation a été réalisée **en application des articles L. 103-2 à L. 103-6 et R. 103-1 à R. 103-3 du Code de l'urbanisme**, le projet prévoyant la création d'une halte ferroviaire et le montant de l'ensemble des travaux du projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers dépassant 1,9 millions d'euros.

La démarche de concertation poursuivait différents objectifs :

- **Inform**er les habitants, les riverains du projet, les usagers actuels et futurs, les forces vives (acteurs de l'économie, du tourisme, associations...) des caractéristiques du projet, de ses objectifs, de ses fonctionnalités, de son calendrier et de ses incidences sur l'environnement.
- **Définir un projet partagé et répondant aux attentes du territoire**, en expliquant les choix techniques opérés et proposés par SNCF Réseau pour les différents aménagements.
- **Éclairer les choix de SNCF Réseau et recueillir les contributions des participants dans leur diversité** pour les variantes ouvertes, en vue des études à poursuivre.

La concertation s'est déroulée **du lundi 02 juin au vendredi 11 juillet 2025** et a permis d'aborder les différents aspects du projet : opportunité du projet, impacts environnementaux, création de la halte et du Pôle d'Échange Multimodal, aménagements, intégration territoriale...

2.2 Périmètre et cibles de la concertation

2.2.1 Périmètre de la concertation

Le projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers concerne directement deux territoires majeurs de la vallée de la Seine : **l'Agglomération Seine-Eure** et **la Métropole Rouen Normandie**. Ces deux intercommunalités, à la fois résidentielles, économiques et fortement interconnectées, sont au cœur des enjeux de mobilité du secteur et contribuent à la dynamique de transition vers des transports plus durables. C'est pourquoi la concertation a été organisée à l'échelle de ces deux territoires.

2.2.2 Publics de la concertation

La concertation était ouverte à l'ensemble des personnes concernées et intéressées par le projet. SNCF Réseau a souhaité associer plus particulièrement :

- Les **habitants** de l'Agglomération Seine-Eure,
- Les **riverains** du projet et les associations de riverains,
- Les **usagers actuels de la ligne Val-de-Reuil – Rouen** et les **usagers futurs de la ligne Louviers-Rouen**, et les **associations d'usagers**,
- Les **forces vives du territoire de l'Agglomération Seine-Eure** et de la **Métropole Rouen Normandie** (acteurs économiques, acteurs de l'éducation...),
- Les **partenaires institutionnels** et les **collectivités locales concernées par le projet**.

2.3 Dispositif d'information et de communication

Un large dispositif de communication a été déployé, destiné à **informer** les habitants et les acteurs du territoire, à rendre le projet compréhensible malgré sa technicité, et à favoriser la participation du plus

Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

Bilan de la concertation – octobre 2025

grand nombre. Ce dispositif s'est appuyé sur une stratégie multicanale, mêlant supports papier, contenus numériques, spots radio, présence sur le terrain et relais institutionnels ou locaux.

L'ensemble de ces actions a permis d'assurer une **communication cohérente et visible** à l'échelle du territoire, en adaptant les formats et les messages aux différents publics ciblés.

2.3.1 Communication papier grand public

Dépliant 3 volets



Un dépliant a été conçu et diffusé afin de présenter les grandes lignes du projet de réouverture de la liaison ferroviaire entre Louviers et Val-de-Reuil. Ce support visait à informer le public sur les aspects techniques du projet (création de la nouvelle halte, aménagements liés à la mobilité), les bénéfices attendus pour le territoire, le calendrier prévisionnel des travaux, ainsi que les étapes de la concertation.

Mode de diffusion : boîtage dans les lieux publics stratégiques (mairies, médiathèques, gares, etc.) et les logements proches du linéaire du projet.

- 4 600 dépliants destinés au boîtage dans 11 communes ciblées : Louviers, Val-de-Reuil, Le Vaudreuil, Igoville, Sotteville-lès-Rouen, Incarville, Pont-de-l'Arche, Oissel, Saint-Étienne-du-Rouvray, Alizay, Les Damps, Acquigny
- 3 000 dépliants ont été déposés dans 50 lieux publics stratégiques (mairies, équipements publics et commerces ciblés)
- 2 500 dépliants ont été diffusés en main propre aux passants, voyageurs, habitants et riverains lors des rencontres de terrain

Nota bene : la commune de Saint-Étienne-du-Vauvray a assuré le boîtage de manière autonome.

Affiches A3 et A4



Une affiche a été conçue et diffusée pour annoncer les événements de la concertation. Elle invitait les habitants à participer aux réunions publiques et ateliers, en facilitant leur inscription grâce à un QR code intégré.

Mode de diffusion : affichage et dépôt de 100 affiches dans 50 lieux publics stratégiques (mairies, équipements publics et commerces ciblés)

Nota bene : les haltes ont fait l'objet d'une communication spécifique via des rencontres de terrain.

Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

Bilan de la concertation – octobre 2025

Deux « roll-up » d'information

Des supports d'information ont été réalisés et installés lors des événements pour présenter les informations-clés du projet : données chiffrées, tracé de la ligne, calendrier, et modalités de participation. Ils visaient à encourager l'implication des participants en rendant le projet plus lisible.

Mode de diffusion : installation lors des événements majeurs de la concertation et sur des lieux fixes (siège de l'Agglomération Seine-Eure, mairie de Louviers, mairie de Val-de-Reuil)



Cartographie communicante



Une cartographie illustrée a été produite pour représenter de manière pédagogique les principaux aménagements : passages à niveau concernés, future halte ferroviaire, tracé de la ligne. Ce visuel facilitait la compréhension technique du projet par les riverains et participants à la concertation.

Mode de diffusion : intégrée aux supports print et numériques, présentée lors des réunions publiques.

Reportage photo

Un reportage photographique a été mené lors des principaux temps forts de la concertation : réunions publiques à Louviers et Val-de-Reuil, visite de terrain, ateliers de travail sur les déplacements et rencontre avec les acteurs institutionnels. Ces images ont permis de documenter la participation et de valoriser l'implication du territoire.

Mode de diffusion : alimentation des supports print, des publications web et valorisation des temps forts de la concertation



2.3.2 Communication numérique

Une page web du projet



Une page web dédiée au projet a été conçue pour centraliser l'ensemble des informations relatives à la nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers :

- Eléments clés du projet
- Prises de parole des partenaires institutionnels
- Formulaires d'inscription aux événements de concertation
- Formulaire de contribution et questionnaire en ligne
- L'ensemble des supports de communication

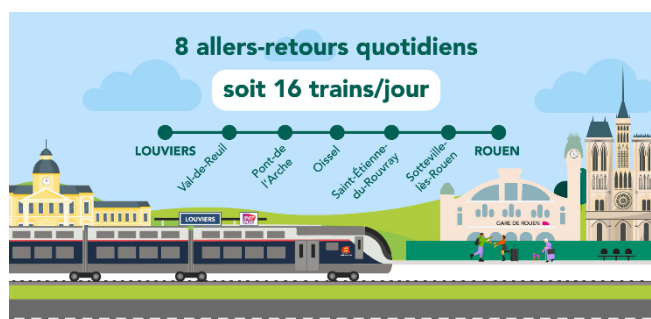
mis à disposition du public.

- Comptes-rendus des réunions publiques et ateliers
- Etudes environnementales et acoustique, suite aux demandes formulées pendant la concertation.

La page a connu une fréquentation significative, avec 2200 visiteurs, en grande partie générées par une campagne spécifique menée sur les réseaux sociaux. Cette dynamique de communication numérique a contribué à renforcer la visibilité du projet et à favoriser la participation.

Mode de diffusion : mise en ligne sur le site SNCF Réseau, espace concertation

Vidéo de présentation du projet



Une vidéo explicative, d'une durée de 2 minutes, a été réalisée pour présenter de façon claire et dynamique les objectifs et bénéfices du projet. Grâce à une voix off et des sous-titres, elle permettait de rendre le projet accessible à un large public.

Mode de diffusion : sur le site internet de la concertation et les réseaux sociaux de SNCF Réseau

2.3.3 Réseaux sociaux

Publications sur les réseaux sociaux

Une série de publications a été diffusée sur les réseaux sociaux afin d'informer et de mobiliser le grand public autour du projet. Ces posts, à la fois pédagogiques et incitatifs, relayaient les grandes étapes de la concertation et redirigeaient vers la page web dédiée. Ils ont largement contribué à la fréquentation du site internet, notamment grâce à une campagne ciblée menée en amont des événements.

Mode de diffusion : compte Facebook de SNCF Réseau et compte LinkedIn du directeur territorial.

Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

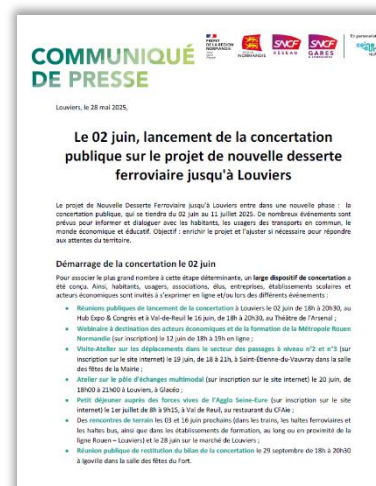
Bilan de la concertation – octobre 2025

2.3.4 Relations presses et communication « relais »

Communiqué de presse

Un communiqué de presse a été rédigé pour annoncer officiellement l'ouverture de la concertation. Diffusé auprès des médias locaux et régionaux, il visait à renforcer la visibilité du projet et à encourager une couverture presse de ses différentes étapes.

Mode de diffusion : envoi aux médias locaux et à la presse spécialisée.



Campagne d'invitations aux événements



Des invitations ont été adressées aux parties prenantes du territoire de l'Agglomération Seine-Eure et de la Métropole Rouen Normandie (acteurs économiques, de la formation, conseil de développement...), en amont des rencontres organisées dans le cadre de la concertation. Ces supports, conçus de manière claire et accessible, avaient pour objectif de faciliter l'appropriation du projet et de favoriser la participation de ces acteurs.

Mode de diffusion : e-mailing et envois papier par les services de l'Agglomération Seine-Eure et de la Métropole Rouen Normandie.

Article de presse

Un article de présentation du projet et de la démarche de concertation a été rédigé pour être diffusé dans les bulletins municipaux et intercommunaux des collectivités concernées. Il était accompagné d'un visuel simple de type « teasing », mettant en avant la future desserte ferroviaire vers Louviers et invitant les habitants à se renseigner et à contribuer.

Mode de diffusion : bulletins municipaux et Paris Normandie.

Kit de communication

Un kit de communication a été mis à disposition des mairies et des collectivités locales afin de faciliter la diffusion des informations auprès de leurs administrés. Il regroupait l'ensemble des supports réalisés (affiches, dépliant, vidéo, visuels numériques), permettant à chacun de relayer les messages du projet de manière cohérente et harmonisée.

Mode de diffusion : diffusion par e-mail

Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

Bilan de la concertation – octobre 2025

Spot radio

Un spot annonçant la concertation a été enregistré et diffusé à la radio deux semaines avant l'ouverture de la concertation. L'objectif était notamment de toucher les habitants et les automobilistes de l'Eure et de la Seine-Maritime.

Mode de diffusion : spot radio diffusé sur Ici Normandie, Tendance Ouest et RCF.

2.4 Modalités de participation

SNCF Réseau Normandie a souhaité **varier les modalités de concertation** en présentiel et en numérique, afin de **permettre à toutes les personnes concernées par le projet de s'informer et de s'exprimer**.

2.4.1 Modalités en présentiel

La réunion publique de Louviers



La **réunion publique de Louviers**, organisée le **lundi 02 juin** au Hub de Louviers, de 18h à 20h30, a assuré le **lancement de la concertation**. Elle était ouverte à l'ensemble des habitants, usagers et acteurs du territoire.

Cette première réunion avait pour objectifs de :

- **Ouvrir la concertation** : présenter les différentes modalités et mobiliser, instaurer dès l'ouverture une dynamique participative
- **Présenter le projet au grand public**
- **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 prendre part aux futures rencontres**

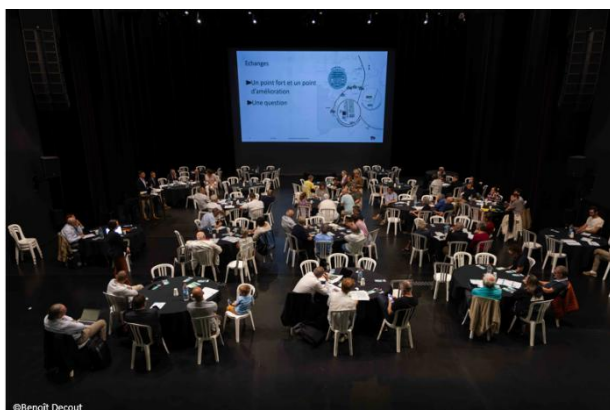
Environ 200 personnes étaient présentes, assises à des tables face au diaporama et aux intervenants. Après une présentation du projet, les participants ont été invités à échanger en sous-groupes afin d'identifier les points forts, les points de vigilance et axes d'amélioration du projet, avant de partager leurs remarques et leurs questions à SNCF Réseau et ses partenaires. Les participants se sont montrés fortement concernés par le projet. Leurs interventions ont souligné la divergence des points de vue sur le projet.

La réunion s'est déroulée en présence de Vincent PALIX, Directeur territorial de SNCF Réseau Normandie, Julien CREA, responsable du projet pour 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, et François-Xavier PRIOLLAUD, Maire de Louviers, Vice-Président de l'Agglomération Seine-Eure et de la Région Normandie.

Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

Bilan de la concertation – octobre 2025

La réunion publique de Val-de-Reuil



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

La réunion publique, ouverte à l'ensemble des habitants, usagers et acteurs du territoire, poursuivait les mêmes objectifs que la réunion

publique de Louviers.

Près de 50 personnes étaient présentes, assises à des tables face au diaporama et aux intervenants. Après une présentation du projet, les participants ont été invités à échanger en sous-groupes afin d'identifier les points forts, les points de vigilance et axes d'amélioration du projet. Avant de partager leurs remarques et leurs questions à SNCF Réseau et ses partenaires, l'association de riverains RPLF a présenté ses propositions pour améliorer les mobilités entre l'Agglomération Seine-Eure et la Métropole de Rouen Normandie. SNCF Réseau a adapté le programme de la réunion publique afin de donner la parole à l'association RPLF en tribune pour donner suite à la demande qu'elle avait formulée à l'issue de la réunion publique de Louviers. Lors de la phase de restitution, les participants se sont montrés fortement concernés par le projet et leurs interventions ont également mis en exergue la divergence des points de vue sur le projet.

La réunion s'est déroulée en présence de 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 et Laurent MARY, Directeur Général adjoint aux transports de la Région Normandie.

Les rencontres de terrain

Trois rencontres de terrain ont été organisées à bord des trains circulant entre Rouen et Val-de-Reuil, dans les haltes ferroviaires, les établissements de formation et les espaces publics situés dans le territoire concerné par le projet NDFL :

- Le mardi **03 juin 2025** de 8h15 à 17h45, 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) ; les haltes routières (BHNS et cars Nomad de Oissel et Val-de-Reuil) ; le quartier de la future halte de Louviers et devant le lycée Decréto de Louviers.
- Le lundi **16 juin 2025** de 7h30 à 13h, dans les haltes de Oissel et Val-de-Reuil, devant les lycées Marc Bloch à Val-de-Reuil et Fontenelles à Louviers ainsi que dans le centre-ville et les commerces de Louviers.
- La samedi **28 juin 2025** de 8h30 à 12h30 au marché de Louviers, 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** actuels et potentiels de la ligne existante et de son prolongement
- **Donner de la visibilité au projet et à la concertation**

Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

Bilan de la concertation – octobre 2025

- **Présenter les grandes composantes du projet**
- **Informersur les modalités de concertation** et inciter à participer aux différents évènements
- **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**.

Plus de **300 personnes** ont été rencontrées et environ **250 réponses** au questionnaire ont été recueillies lors de ces trois rencontres.



La visite-atelier de Saint-Étienne-du-Vauvray



La **visite-atelier à Saint-Étienne-du-Vauvray** 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'ateliers** au sein de la salle des fêtes de la commune.

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 pour le PN2, le PN3 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.

Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

Bilan de la concertation – octobre 2025

La réunion s'est déroulée en présence de Vincent PALIX, directeur territorial de SNCF Réseau Normandie, Julien CREA, responsable du projet pour SNCF Réseau Normandie et Eric LARDEUR, Maire de Saint-Étienne-du-Vauvray.

L'atelier dédié à la halte et au Pôle d'Echange Multimodal de Louviers



L'atelier consacré à la halte et au pôle d'échange multimodal (PEM) de Louviers s'est tenu le **vendredi 20 juin**, de 18h à 20h à Glacéo. Il 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 et les attentes 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.

La réunion s'est déroulée en présence de Vincent PALIX, directeur territorial de SNCF Réseau Normandie, Julien CREA, responsable du projet pour SNCF Réseau Normandie, Nicolas GOBE, directeur de projet pour SNCF Gares & Connexions, Bernard LEROY, Président de l'Agglomération Seine-Eure, François-Xavier PRIOLLAUD, Maire de Louviers, Vice-Président de l'Agglomération Seine-Eure et de la Région Normandie.

Le petit-déjeuner des forces vives



Le **petit-déjeuner des forces vives du territoire de l'agglomération Seine-Eure** s'est tenu le **mardi 1er juillet 2025** au CFAie de Val-de-Reuil, de 8h à 9h15.

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...). **Environ 20 personnes étaient présentes**. Les participants ont eu l'occasion de recueillir de l'information sur le projet puis de partager leurs questions et leurs remarques.

Les échanges se sont déroulés en présence de Julien CREA, responsable du projet pour SNCF Réseau Normandie, Bernard LEROY, Président de l'Agglomération Seine-Eure, et Patrice PIERRE, Directeur général du CFAie de Val-de-Reuil.

Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

Bilan de la concertation – octobre 2025

2.4.2 Modalités numériques

Le webinaire des forces vives

Le **webinaire** s'est tenu le **jeudi 12 juin** en visioconférence, de 18h à 19h15. Il s'adressait à **l'ensemble des forces vives du territoire de la Métropole Rouen Normandie** (acteurs économiques, chambres consulaires, société civile organisée...) afin de leur présenter le projet et les modalités de concertation.

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

La réunion s'est déroulée en présence de Vincent PALIX, directeur territorial de SNCF Réseau Normandie et Julien CREA, responsable du projet pour SNCF Réseau Normandie.

Le formulaire de contribution

Le formulaire de contribution a été mis en ligne sur le site internet du projet, pendant toute la durée de la concertation.

Il 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**, dont 8 par des corps constitués : la Métropole

Rouen Normandie ; la commune de Saint-Pierre-du-Vauvray ; la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Métropole Rouen Normandie ; le groupe Eure Seine des Écologistes ; différentes associations : Riverains pour la ligne Ferroviaire, La Petite Cyclote, L'après (section d'Évreux), ainsi que le collectif En train vers Honfleur.

Le questionnaire de participation

Le questionnaire de participation a été diffusé sur le site internet du projet pendant toute la durée de la concertation. Il a également été administré lors des trois rencontres de terrain.

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, **382 réponses ont été recueillies.**

Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

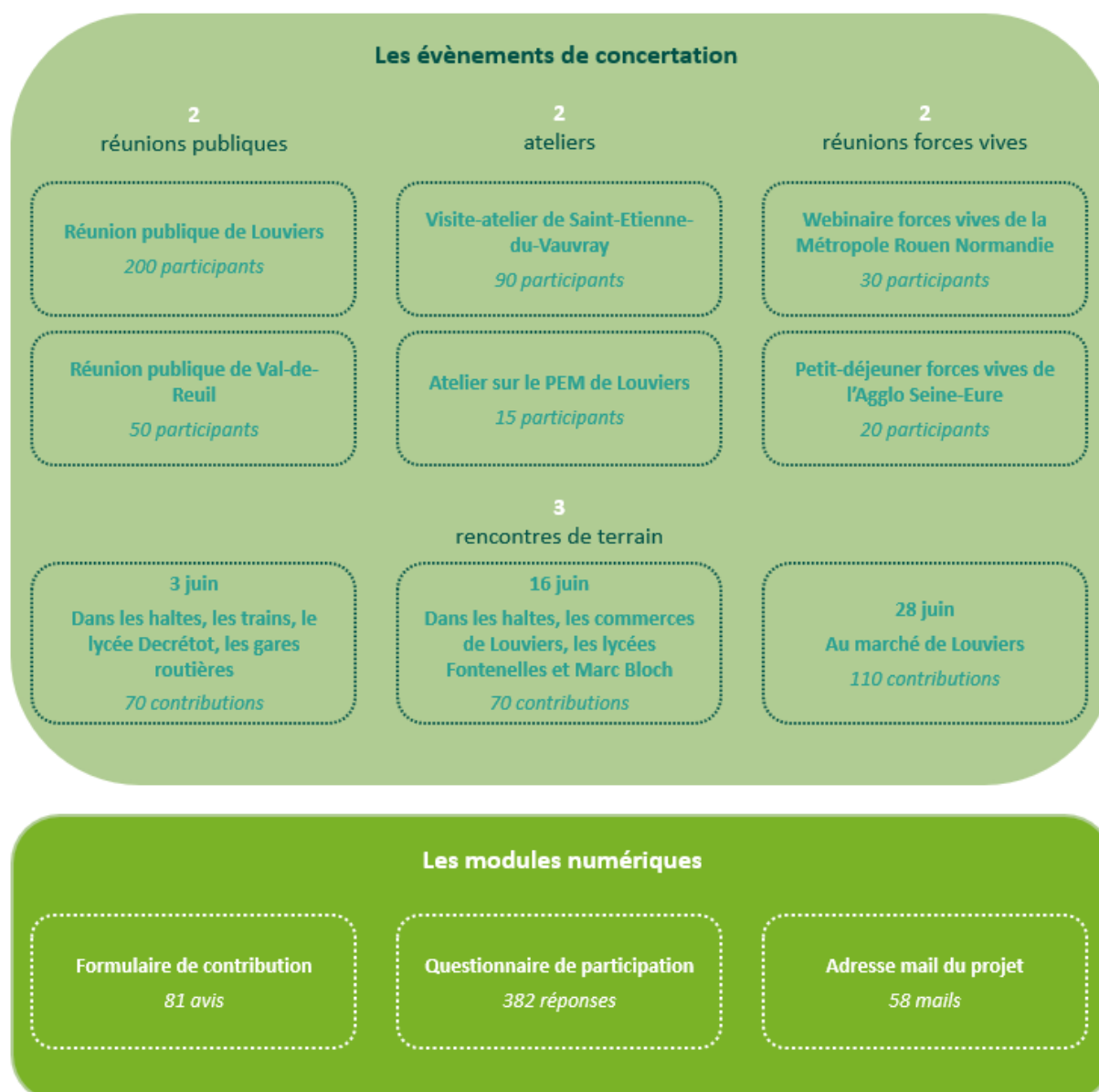
Bilan de la concertation – octobre 2025

L'adresse mail du projet :

Une adresse mail (nouvelledesserteferroviairelouviers@reseau.sncf.fr) a été créée à l'occasion de la concertation. Elle permettait à toutes et à tous de poser une question, d'exprimer son avis et de partager une contribution écrite.

Au total, 58 mails ont été reçus durant la concertation, dont une par la Ville de Louviers.

3. Chiffres-clefs de la concertation



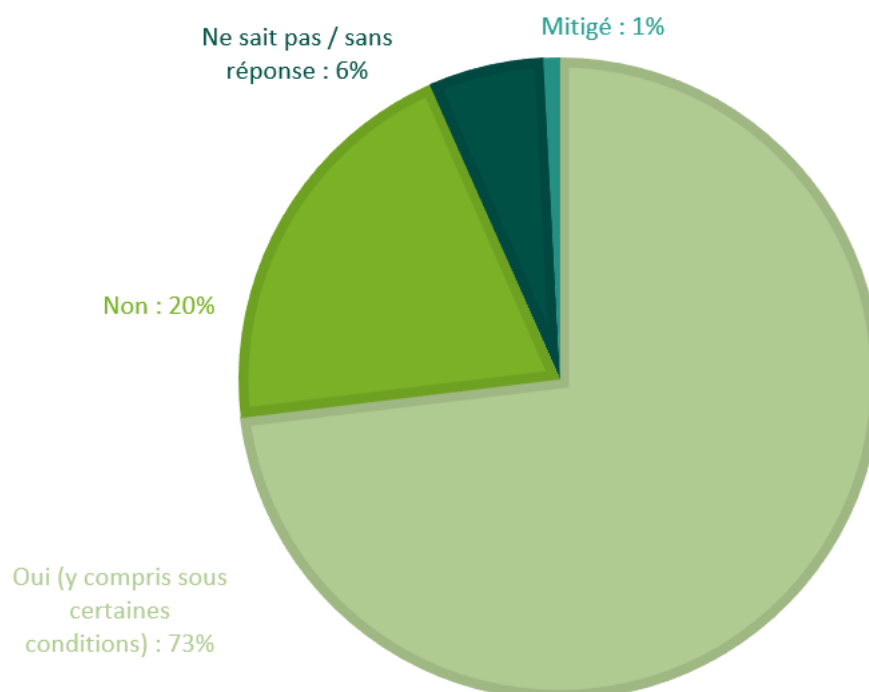
4. Analyse et synthèse des contributions

4.1 L'opportunité du projet

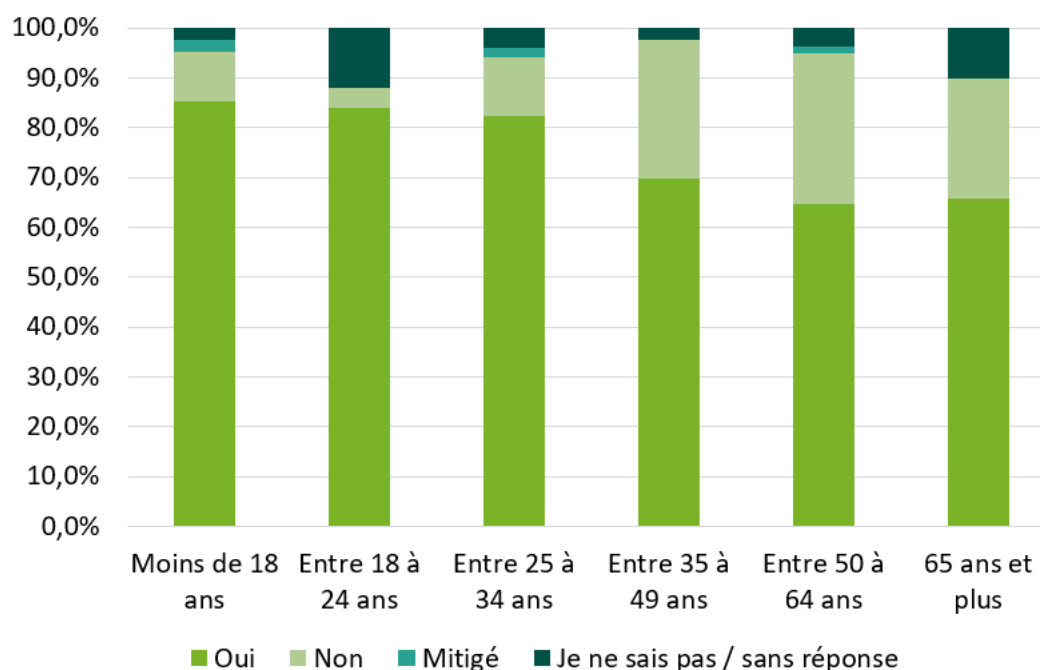
L'opportunité du projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers a suscité de nombreux débats, faisant émerger de grandes divergences de points de vue. Si certains saluent la pertinence du projet considérant cette nouvelle desserte ferroviaire comme une solution de transport plus fiable, plus écologique et plus rapide que le bus ou le car, d'autres remettent en cause l'opportunité d'un projet qu'ils estiment trop coûteux pour le service apporté et non prioritaire. Leurs arguments sont analysés et restitués ci-après.

Le projet est considéré comme opportun par 73% des répondants au questionnaire de participation, y compris sous certaines conditions (382 réponses au questionnaire) mais seuls 24,7% des avis exprimés dans le formulaire de contribution étaient favorables au projet (81 avis recueillis). Les répondants au questionnaire âgés de moins de 35 ans sont les plus favorables au projet. Parmi les répondants du questionnaire, 67% indiquent être prêts à emprunter la desserte ferroviaire jusqu'à Louviers. Ce nombre s'élève à plus de 84% chez les répondants âgés de moins de 35 ans.

L'opportunité du projet



L'opportunité du projet selon l'âge



Extraits de l'analyse du questionnaire de participation

4.1.1 L'opportunité du projet saluée par une partie des participants de la concertation...

Faciliter les déplacements des publics dans leur diversité

Les participants favorables au projet considèrent que la nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers sera utile d'une part aux usagers et habitants de Louviers et des communes alentour, notamment du plateau du Neubourg grâce à la création d'un **trajet direct et facilité** depuis Louviers jusqu'aux autres haltes du territoire.

Ils estiment que le projet bénéficiera d'autre part aux habitants et usagers à **grande échelle** en **renforçant la liaison entre l'Agglomération Seine-Eure et la Métropole Rouen Normandie**. En permettant de relier deux villes-centre, la nouvelle desserte ferroviaire **faciliterait les liaisons entre Rouen et Louviers** et offrirait un **gain de temps** à ses usagers en comparaison de la voiture et du car, en raison de la congestion routière et des difficultés de stationnement.

La fluidification de l'accès à Rouen est d'autant plus appréciée que les participants expliquent s'y rendre régulièrement pour bénéficier des soins et services médicaux (le CHU étant fréquemment cité), des équipements sportifs, culturels et de loisirs, et pour se rendre aux différents pôles économiques et étudiants de la ville.

Le **renforcement de la fréquence des trains dans les haltes et gares existantes** (Val-de-Reuil, Pont-de-l'Arche, Oissel, Saint-Étienne-du-Rouvray, Sotteville-lès-Rouen, Rouen Rive-Droite) et **leur accès direct depuis Louviers** est extrêmement apprécié. Ces participants affirment que le projet ne doit pas être

appréhendé uniquement au regard de la réouverture du tronçon entre Louviers et Val-de-Reuil, mais être regardé plus largement à l'échelle des deux départements (Eure et Seine-Maritime).

Certains participants estiment que **l'insertion du projet dans le Service express régional métropolitain (SERM) de Rouen** accentue son intérêt. Ils soulignent **l'opportunité d'accroître la fréquence des trains** de la nouvelle desserte ferroviaire grâce au SERM, qui permettrait également de renforcer l'équité territoriale vis-à-vis du département de la Seine-Maritime, mieux desservi par le train que le département de l'Eure.

Quelques participants estiment que le projet rendrait **la création de la future gare de Rouen Saint-Sever (rive gauche) d'autant plus nécessaire** pour accueillir l'augmentation du cadencement de la ligne ferroviaire jusqu'à Louviers à l'avenir.

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

Les participants favorables au projet expliquent que celui-ci répondrait ainsi aux **besoins de différents publics** :

- Les salariés des bassins d'emploi de Rouen et de Louviers : faciliter leurs déplacements entre leur lieu d'habitation et leur lieu de travail.
- Les étudiants : accès facilité aux lieux d'études à Rouen, possibilité de suivre un cursus à Rouen sans avoir besoin d'y louer un logement, réduisant ainsi leurs frais ; accès facilité aux établissements de l'agglomération Seine-Eure (le lycée Decrétot, le CFAie et l'Epide ont été fréquemment cités).
- Les personnes âgées : ne pouvant ou ne voulant plus conduire, rencontrant des difficultés à se déplacer, n'ayant pas la possibilité de covoiturer.

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

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

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

Renforcer l'attractivité du territoire

Le projet NDFL est perçu par une partie des participants comme un **atout pour renforcer l'attractivité du territoire** à différentes échelles :

- **Accroître le dynamisme économique** de l'Agglomération Seine-Eure et les liens entre la Métropole Rouen Normandie et l'Agglomération Seine-Eure, expliquant que la nouvelle desserte permettrait **d'améliorer la liaison entre ces deux pôles économiques d'importance**, en la prolongeant jusqu'à Louviers et en supprimant la correspondance à Oissel actuellement nécessaire pour les déplacements périurbains entre le sud de la Métropole rouennaise et l'Agglomération Seine-Eure.

- Développer l'**attractivité de l'aire urbaine** de Louviers, certains contributeurs mettant en avant l'intérêt d'une meilleure desserte pour les 30 000 habitants de Louviers et des villages alentour.
- Contribuer 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

Les participants relèvent les **bénéfices du projet vis-à-vis du marché de l'emploi et de l'offre de services locaux** :

- Levier de création de nouveaux emplois
- Développement des opportunités d'emploi et de formation de la population vivant à proximité des gares desservies en leur offrant de nouvelles possibilités de mobilité

Le dynamisme induit par cette nouvelle desserte ferroviaire **attirerait de nouveaux habitants**, générant un cercle vertueux pour le développement des commerces et services locaux, notamment le renforcement de l'offre de soins médicaux, selon certains participants.

« Nouvelle dynamique de quartier gare aux musiques »

« Plus d'habitants, c'est plus de services, de médecins, d'équipements et plus de commerces, c'est un cercle d'attractivité plus étendu »

Décarboner les transports

La **nécessité de développer un mode de transport décarboné, écologique**, a fréquemment été soulignée tout au long de la concertation. La **faible émission de CO₂ du train**, permise par son électrification et sa faculté à transporter un grand nombre de voyageurs, en comparaison de la voiture, du bus ou du car, est mise en avant par de nombreux participants.

Ils soulignent que le **report modal** induit par le projet permettrait de réduire le nombre de véhicules circulant entre Rouen et Louviers, contribuant à **réduire la pollution liée aux transports** tout au long du tracé de la nouvelle desserte ferroviaire. Certains soulignent ainsi l'opportunité de **décarboner et de renforcer l'inscription du territoire dans la transition écologique**.

De plus, certains participants indiquent que le train est propice à l'intermodalité, grâce à la desserte des haltes par les transports en commun et par sa capacité à accueillir des vélos (possibilité pour les passagers de monter à bord des trains avec leur vélo).

Le projet NDFL est considéré par une partie des participants comme une **réponse nécessaire aux enjeux environnementaux** et une solution pertinente face à l'augmentation du prix du pétrole et à sa raréfaction.

En complément, des aménagements pour limiter le trafic routier sont préconisés afin de **renforcer l'attractivité du train** auprès de la population (limitations de vitesse, rétrécissement des voies au profit des vélos et des transports en commun).

« Le train est l'avenir de la mobilité frugale en carbone, donnons-lui les moyens de réussir »

« Pour relier des villes importantes, c'est bien le train qui reste le plus écologique et le plus performant »

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

Créer une offre de transport fiable, sécurisante et confortable

Le train est décrit par une partie des participants comme un **mode de transport rapide, confortable et reposant**, notamment en comparaison de la voiture ou du car.

La **rapidité du temps de parcours** et la **meilleure maîtrise du temps de trajet** qu'offrirait cette desserte sont appréciées dans la mesure où le temps de trajet en voiture, en bus ou en car fluctue et est incertain en raison de la congestion routière. L'optimisation du temps de parcours bénéficierait d'une part aux Lovériens et communes limitrophes qui n'auraient plus besoin de se rendre jusqu'à la halte de Val-de-Reuil, en bus ou en voiture, pour emprunter le train, et d'autre part aux habitants tout au long du tracé de la ligne qui pourraient être incités à se déplacer en train plutôt qu'en voiture grâce à l'amélioration de la desserte ferroviaire. De plus, des participants indiquent que les cars Nomad ne desservent pas la gare de Rouen Rive-Droite, ce qui ne favorise pas les **correspondances ferroviaires**. Le projet NDFL faciliterait ainsi ces correspondances.

Des participants estiment que le projet NDFL favoriserait la **réduction du trafic routier et le désengorgement des axes routiers** très empruntés entre Rouen et Louviers. La diminution des nuisances sonores liées à la circulation des véhicules induite par la réduction du trafic routier est appréciée.

La **sécurité du trajet** en train est également mentionnée, des participants indiquant que le risque d'accident est plus faible en train qu'en voiture et considérant que la diminution des flux routiers engendrera une diminution des accidents de la route.

Le train est également décrit comme un **mode de déplacement confortable**, ne générant pas de fatigue contrairement à la voiture qui implique une concentration importante. La possibilité de se détendre et de se reposer à bord du train grâce à des assises larges et d'accéder aux sanitaires, contrairement à la voiture ou au car, est soulignée.

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

« Une alternative crédible à la voiture »

« 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...) »

Ouvrir la ligne à l'activité de fret

Des participants soulignent l'opportunité de développer une activité de fret sur cette nouvelle desserte ferroviaire, a minima la nuit, afin de **desservir les zones industrielles** (Louviers, Incarville, Val-de-Reuil).

Ceux-ci indiquent que le développement d'une activité de fret permettrait de **réduire la circulation routière des camions liée au transport de marchandises**, diminuant ainsi les émissions de CO₂, et de renforcer l'utilité de la nouvelle desserte. Ils invitent ainsi SNCF Réseau à ouvrir la desserte au fret.

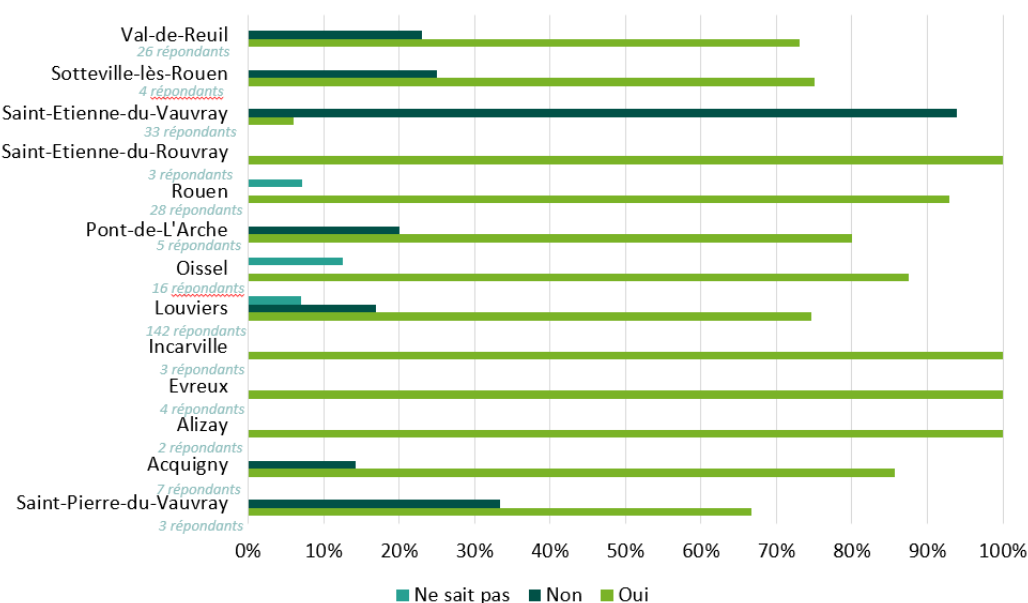
« Un armement des voies est-il prévu pour accueillir le fret, puisqu'il y a une zone industrielle importante autour de Rouen et de Val-de-Reuil ? »

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

4.1.2 ...mais remise en question par une autre partie des contributeurs

L'opportunité du projet a été remise en cause par une partie des participants tout au long de la concertation. Une part importante des oppositions au projet se concentre autour de Saint-Étienne-du-Vauvray, dont les habitants et une association (RPLF) craignent les impacts dans leur quotidien. Des habitants de Saint-Pierre-du-Vauvray ont, dans une moindre mesure, également exprimé leur opposition au projet et leurs doutes quant à son opportunité. Ainsi, 94% des répondants au questionnaire habitant à Saint-Étienne-du-Vauvray et 33% des répondants habitant à Saint-Pierre-du-Vauvray ont estimé que le projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers n'était pas opportun.

L'opportunité du projet selon le lieu de résidence



Extrait de l'analyse du questionnaire de participation

Le coût du projet

Le coût du projet est considéré comme **trop élevé voire démesuré** par une partie des participants, le qualifiant « d'exorbitant », de « faramineux » ou encore de « pharaonique », au regard du service apporté. Plusieurs raisons sont apportées :

- **Le coût leur semble disproportionné par rapport au nombre de kilomètres de voie réhabilités.** Des participants citent le projet de réouverture de ligne Montréjeau-Luchon en Occitanie dont le coût par kilomètre est inférieur à celui envisagé dans le cadre du projet NDFL.
- **Des doutes relatifs à la rentabilité et à la fréquentation de cette desserte ferroviaire sont exprimés.** Certains participants considèrent que le nombre de voyageurs estimé est trop faible au regard du coût du projet, et remettent en cause la rentabilité du projet.
- **Le coût leur apparaît trop élevé au regard du gain de temps offert par le projet** pour rejoindre Rouen depuis Louviers, soulignant le temps nécessaire pour se rendre jusqu'à la halte de Louviers.
- Le coût du projet apparaît comme étant important dans le **contexte de restriction budgétaire au niveau national.**
- **Certains redoutent que le coût du projet soit sous-estimé** et que le budget annoncé soit dépassé.
- **Des participants craignent une augmentation des impôts locaux** pour financer la nouvelle desserte ferroviaire et/ou le pôle d'échange multimodal de Louviers, et refusent que leurs impôts financent le projet.

Quelques participants ont proposé de **réattribuer les fonds envisagés** pour la nouvelle desserte ferroviaire en faveur de l'amélioration des lignes existantes et d'autres projets tels que la création d'aménagements cyclables sécurisés, la construction de logements ou des travaux d'isolation thermique, ou encore le développement des équipements et services au sein de l'agglomération Seine-Eure, afin que les habitants n'éprouvent pas le besoin de se déplacer jusqu'à Rouen.

Des interrogations et des demandes de précision concernant le coût du projet ont été exprimées lors de la concertation :

- Pourquoi le coût de l'opération s'élève-t-il à 65 millions d'euros ? Quel est le détail du coût ?
- Pourquoi le coût de réhabilitation de la voie s'élève-t-il à 10 millions d'euros du kilomètre, coût bien supérieur à celui de la ligne Montréjeau-Luchon ?
- Quel sera le coût total du projet ?
- Le prix du matériel roulant nécessaire pour assurer cette desserte est-il compris dans les 65 millions d'euros ?
- Les acquisitions foncières sont-elles intégrées au budget présenté ?
- 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 ?
- Le coût d'entretien de l'infrastructure et du matériel roulant est-il pris en considération dans l'enveloppe de 65 millions d'euros ?
- Qui aura la charge de la maintenance des équipements ferroviaires ?
- Quel sera le coût d'exploitation ?
- A quel montant s'élèvera le coût des rames ?

Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

Bilan de la concertation – octobre 2025

- Qui entretiendra les voies ?
- Comment le projet ferroviaire sera-t-il financé ?
- 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 ?
- Quel est le coût général complet de l'ensemble halte + PEM ?
- Par qui et en quelle proportion ce pôle est-il financé ?
- A qui revient la charge de l'entretien du PEM ?
- Dans le futur, quel sera le budget alloué aux frais et charges du PEM ?

Enfin, le **risque d'abandon du projet** a été évoqué, des participants prenant l'exemple de l'arrêt de l'exploitation de la ligne Serqueux-Gisors pour les voyageurs, de même que la **dépendance des voyageurs aux aléas**, citant les retards et suppressions de train sur la ligne Paris-Rouen-Le Havre.

Cependant, certains participants ont exprimé leur **désaccord vis-à-vis de ces perceptions**, défendant que le coût du projet est nécessaire au regard de son ampleur, ce type d'infrastructure se chiffrant en millions d'euros, et que sa rentabilité ne peut être calculée sur une année. Un contributeur indique dans un avis déposé dans le formulaire de contribution que le coût du projet Roissy-Picardie est beaucoup plus élevé que celui du projet NDFL.

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

« Gaspillage d'argent public »

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

« Une rentabilité s'inscrit dans la durée, pas en un an »

Réponse de SNCF Réseau :

A propos du coût du projet, SNCF Réseau indique qu'il est estimé à 65 M€ répartis entre 4M€ d'études et 61M€ de travaux. Le coût des travaux est réparti comme suit :

- ¼ pour remettre la voie et les plateformes en état et l'adapter aux nouvelles normes ferroviaires : le linéaire étant très végétalisé, une partie significative de la structure d'assise doit être confortée à cause des racines qui ont déstabilisé la plateforme support de la voie. Par ailleurs, le long des voies passent des réseaux de télécommunication qui n'existaient pas lors de la création de cette ligne. Il est donc nécessaire d'élargir la plateforme pour permettre le passage des différents réseaux.
- ¼ pour financer la signalisation (bloc automatique lumineux) et la mise à jour du poste d'aiguillage.
- ¼ pour conforter les 14 ouvrages d'art et réaliser les aménagements autour des passages à niveau (suppression, sécurisation ou création d'ouvrages d'art).
- ¼ pour financer l'électrification de la ligne, les installations de télécommunication et la création de la halte.

Les acquisitions foncières sont bien comprises dans l'estimation du projet. Le projet est encore en phase amont et les estimations se basent sur une série d'hypothèses qui seront stabilisées au cours des phases d'études suivantes.

A propos du coût d'exploitation et de maintenance : 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.

L'infrastructure ferroviaire sera entretenue par SNCF Réseau en sa qualité de Gestionnaire d'Infrastructure (GI) car celle-ci fera partie du réseau dit « structurant ».

Les besoins en matériel roulant n'ont pas encore été figés par la Région Normandie à ce stade du projet. Ils le seront lors des phases d'études suivantes.

Des interrogations sur les futurs usagers

Le nombre et le profil des usagers potentiels de la nouvelle desserte ferroviaire interrogent une partie des participants réfractaires au projet. La **mise à disposition d'une étude chiffrée** relative à la fréquentation estimée de la ligne a été demandée. Certains s'interrogent sur la **méthode utilisée** pour réaliser les projections et sur l'indépendance des études, demandant si ces dernières ont été réalisées en interne par SNCF Réseau ou en externe.

Le **nombre d'usagers** qui emprunteraient la ligne en halte de Louviers apparaît trop faible pour une partie des participants.

Par ailleurs, certains participants considèrent que le projet bénéficiera uniquement aux Lovériens et non à l'ensemble du territoire, générant des **inégalités vis-à-vis des communes des plateaux alentour** (du Vexin, d'Andé, du Neubourg et d'Heudebouville), ajoutant qu'il ne comporte pas d'intérêt pour les habitants de Saint-Pierre et Saint-Étienne-du-Vauvray, du Vaudreuil et de Val-de-Reuil.

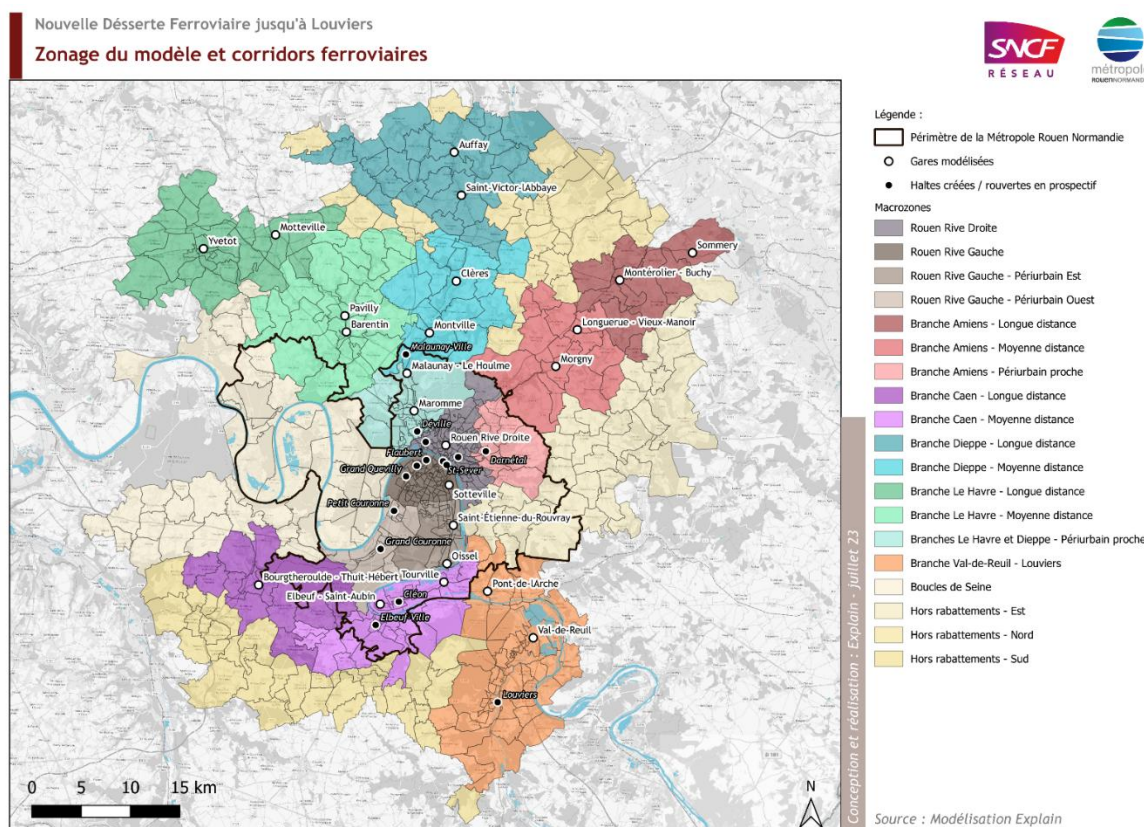
Un contributeur signale que le projet ne bénéficiera pas aux grandes entreprises principalement situées à Incarville et Val-de-Reuil, et non à proximité immédiate de la halte de Louviers.

Enfin, 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

Réponse de SNCF Réseau :

- Les études de trafic ont été réalisées par un bureau d'étude spécialisé qui travaille également sur le projet de SERM de Rouen. L'étude exploite le modèle multimodal de la Métropole Rouen Normandie (MRN). Ce modèle a été développé à l'échelle de l'enquête ménages-déplacements 2017, incluant la métropole de Rouen et l'Agglo Seine-Eure. Les flux et les comportements ont été calibrés sur la base des enseignements de l'enquête ménages-déplacements. Concernant les flux ferroviaires, un travail de consolidation des données et des flux a été mené en 2023 pour actualiser le modèle sur la base des comptages et enquêtes TER réalisés en 2022. L'utilisation du modèle permet ainsi l'obtention de résultats fiabilisés et objectifs. Son périmètre et son recalage en 2023 en font un outil particulièrement performant et adapté à l'étude de mobilité sur le corridor Rouen – Louviers. La carte ci-après présente le périmètre du modèle ainsi que les axes TER représentés dans le modèle. Elle permet de montrer le niveau de finesse du zonage sur le secteur Louviers – Val-de-Reuil. Celui-ci apportera ainsi une grande sensibilité à l'évolution de l'offre de transport en commun sur le territoire.

Figure 1 : Zonage du modèle et identification des corridors TER



- *L'étude prévoit sur la base de 8 allers-retours par jour une augmentation d'environ 700 déplacements ferroviaires sur l'ensemble de la desserte (soit +142% par rapport aux déplacements ferroviaires actuels) dont 240 à Louviers (équivalent aux gares de Montville et Malaunay). Il est à noter qu'au niveau de la gare de Val-de-Reuil, la réorientation de certains usagers vers la gare de Louviers est largement compensée par les nouveaux usagers attirés par la hausse globale des fréquences et les nouvelles dessertes de Sotteville et Saint-Etienne-du-Rouvray.*
- *Le passage de 8 à 16 allers-retours quotidiens sur le corridor se traduit par une hausse généralisée des déplacements à hauteur de 850 (+21%), avec des effets différenciés selon les gares. Les plus fortes progressions sont enregistrées dans les gares où l'offre initiale était la plus limitée :*
 - *Saint-Étienne-du-Rouvray : +30 %*
 - *Sotteville : +13 %*
 - *Louviers : +47 %*
- *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 et dans l'ensemble des gares desservies.*
- *Pour Saint-Etienne-du-Rouvray, le projet va apporter une augmentation de fréquence des trains vers Rouen depuis la gare de Val-de-Reuil et pose la question de l'ajustement des services SEMO sur cette commune pour assurer les meilleurs rabattements vers Louviers.*

Un doublon avec l'offre existante

Des participants, et notamment les membres de l'association RPLF, remettent en cause la pertinence du projet NDFL estimant que cette nouvelle desserte ferroviaire créerait un **doublon avec l'offre de transport existante**, énonçant les possibilités suivantes :

- **La ligne de car NOMAD n°216** permet de relier rapidement Louviers au centre-ville de Rouen. Des participants soulignent la possibilité pour les usagers d'emprunter des lignes de bus desservant les différents quartiers rouennais.
- **Le bus à haut niveau de service (ligne C1)** de l'Agglomération Seine-Eure, récemment mis en service pour relier rapidement la gare de Val-de-Reuil depuis Louviers, à propos duquel les participants ont par ailleurs souligné le coût élevé de l'aménagement de cette nouvelle infrastructure.
- **La gare de Val-de-Reuil** située à proximité de Louviers, permettant d'aller directement à Paris et à Rouen. Des participants supposent que les usagers empruntant les transports en commun pour se rendre en gare de Val-de-Reuil se rendront également en transports en commun jusqu'à la halte de Louviers, ne leur faisant pas ou peu gagner de temps. Ils estiment en effet que le temps requis pour rejoindre la halte de Louviers équivaldrait à celui requis pour rejoindre la gare de Val-de-Reuil. Ils ajoutent que les personnes souhaitant se rendre à Paris depuis Louviers devront effectuer une correspondance à Val-de-Reuil.

Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

- **La ligne de bus n°205** desservant la zone industrielle d’Incarville et le POLEPHARMA de Louviers depuis Val-de-Reuil, certains participants estiment que le projet ne sera pas utile aux salariés de ces zones, la halte de Louviers n’étant pas située à proximité de ces bassins d’emploi.

« 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) »

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

Réponse de SNCF Réseau et ses partenaires :

- Les lignes de car Nomad n°215 et n°216 desservent la gare routière de Rouen, et non la gare ferroviaire de Rouen rive droite. La ligne de train et la ligne de car n’ont donc pas les mêmes tracés et ne bénéficient pas aux mêmes usagers. De plus, la desserte de la gare routière est fortement exposée à la congestion des accès de Rouen en heure de pointe du fait de sa localisation en centre-ville.
- Le BHNS est essentiellement utilisé pour du cabotage : seuls 20% des voyageurs utilisent la ligne pour se rendre à la gare de Val-de-Reuil.
- La commune de Louviers compte 11 000 emplois sur son territoire et près de 20 000 habitants (3^{ème} ville de l’Eure) : toutes ces personnes pourraient bénéficier d’une nouvelle desserte ferroviaire.

4.2 La desserte de la nouvelle ligne ferroviaire

4.2.1 Une demande de prolongement du tracé jusqu’à Évreux

Le prolongement de la nouvelle desserte ferroviaire jusqu’à Évreux a été demandé par de nombreux participants tout au long de la concertation, soulignant **l’opportunité d’acheminer un plus grand nombre de voyageurs**. La desserte jusqu’à Évreux disposerait selon eux d’un **fort potentiel**, permettant de relier Louviers à la préfecture de l’Eure et de relier celle-ci à la préfecture de Seine-Maritime (Rouen). Des participants souhaitent savoir si des études estimant le nombre de passagers potentiels qui emprunteraient la ligne si elle était prolongée jusqu’à Évreux avaient été réalisées et ont demandé la **mise à disposition de ces études** à SNCF Réseau.

Des participants considèrent ainsi la nouvelle desserte ferroviaire jusqu’à Louviers comme étant un **premier maillon du rétablissement de la ligne vers Évreux**. Certains considèrent que **le projet ne serait opportun qu’à la condition que la desserte aille jusqu’à Évreux** et mettent en exergue le coût réduit du projet rapporté au nombre de kilomètres en comparaison du tronçon Louviers-Val-de-Reuil.

Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu’à Louviers

Bilan de la concertation – octobre 2025

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

« 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. »

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

Des **propositions alternatives** ont été formulées pour relier Évreux à Louviers et à Rouen dans l'éventualité où la nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers ne pourrait être prolongée jusqu'à Évreux :

- Optimiser la liaison Évreux-Rouen par Serquigny
- Créer une liaison Rouen - Évreux via Elbeuf, Brionne et Conches

Réponse de la Région Normandie : la Région Normandie a commandé en 2020 des études d'opportunité sur la possibilité de rouvrir la ligne jusqu'à Évreux. Ces études montraient qu'il serait compliqué de rouvrir la ligne, notamment en raison des difficultés considérables sur plusieurs dizaines de passages à niveau. 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 aurions par conséquent des contraintes importantes. Nous étudions la réouverture d'une ligne entre Rouen et Évreux, passant 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 ne sommes pas capables de rouvrir la ligne complète entre Rouen et Évreux, d'où le choix fait de rouvrir la ligne entre Rouen et Louviers, puisque cela nous paraît avoir du sens, et pourrait être une première « brique » vers autre chose.

Réponse de SNCF Réseau : Le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers est techniquement compatible avec un prolongement jusqu'à Évreux.

4.2.2 Une demande de création de nouvelles haltes

La demande d'une **desserte plus fine du territoire** avec un **arrêt supplémentaire à Saint-Étienne-du-Vauvray ou à Saint-Pierre-du-Vauvray** (pour tout ou partie des trains qui circuleraient sur cette nouvelle ligne), a été formulée à de nombreuses reprises, en grande partie par les habitants de ces deux communes, avançant les arguments suivants :

- **Permettre à un plus grand nombre de communes de bénéficier du projet :** un arrêt supplémentaire à Saint-Étienne-du-Vauvray ou Saint-Pierre-du-Vauvray bénéficierait aux

habitants des communes environnantes (Vironvay, Heudebouville...) drainant les habitants d'une partie du Vexin.

- **Réduire la congestion routière** entre ces communes et Louviers, à l'entrée de Louviers et sur l'axe menant à l'écoparc d'Heudebouville.
- **Accroître la rentabilité du projet** grâce à l'augmentation du nombre d'utilisateurs du train, qui emprunteraient la ligne à Saint-Étienne-du-Vauvray ou à Saint-Pierre-du-Vauvray.
- **Améliorer la desserte des habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray**, notamment des adolescents, vers Louviers où se trouvent les établissements scolaires de leur secteur, les habitants soulignant la difficulté à se rendre à Louviers en transports en commun depuis leur commune.
- **Offrir la possibilité aux Stéphanois et aux Saint-Pierrois de bénéficier du projet** dont ils relèvent les impacts dans leur quotidien.
- **Profiter de l'existence d'une halte à Saint-Pierre-du-Vauvray**, ne nécessitant pas de construire une nouvelle infrastructure. Pour cela, SOS Gares propose de remettre le barreau de voie principale en service, en le rétablissant, en le modernisant et en l'électrifiant entre la halte de Saint-Pierre-du-Vauvray et le futur raccordement de la nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers.

« Aucun arrêt prévu à Saint-Etienne-du-Vauvray -> toutes les nuisances pour les habitants mais aucun avantage »

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

« Le quai étant déjà construit, le raccord déjà existant, et l'emprise de l'aiguillage également, le surcoût sera minimal » (à propos d'un arrêt à Saint-Pierre-du-Vauvray)

Des participants ont questionné SNCF Réseau sur la **conduite d'une étude estimant le nombre d'utilisateurs potentiels** avec une halte supplémentaire à Saint-Étienne-du-Vauvray ou à Saint-Pierre-du-Vauvray, et la possibilité de créer cet arrêt supplémentaire.

Toutefois, **la création d'une halte dans l'une de ces communes apparaît difficile pour d'autres participants**, qui évoquent le rallongement du temps de parcours et les contraintes techniques d'insertion au trafic existant qui sera densifié avec le SERM de Rouen. Un contributeur a cependant proposé que la commune de Saint-Pierre-du-Vauvray soit desservie par les trains omnibus circulant entre Paris et Rouen, à l'instar de la halte de Pont-de-l'Arche.

Par ailleurs, quelques participants ont émis le souhait que la nouvelle ligne ferroviaire desserve la **rive gauche de Rouen**.

Réponse de la Région Normandie : *Le ferroviaire est un mode de transport collectif ayant vocation à répondre aux problématiques de mobilités du plus grand nombre. Dans ce cadre, la politique de desserte des trains régionaux doit faire l'objet de compromis afin de ne pas allonger le temps de parcours et maintenir la compétitivité de l'offre par rapport aux autres modes de transport en communs ou individuels.*

Réponse de l'Agglomération Seine-Eure : *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).*

Réponse de SNCF Réseau : *Il faut également s'imaginer qu'une halte va générer des flux nécessitant du foncier (halte, parking, ...) et des bruits, notamment de freinage du train. Et les riverains vont entendre ces bruits / nuisances. Alors qu'un train passant à vitesse continue serait davantage silencieux.*

4.3 Le développement d'une tarification accessible, une condition de réussite essentielle du projet

Le projet est considéré par une partie des participants comme une **opportunité pour réduire le coût des déplacements**, estimant 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 à hauteur de 50% des abonnements aux transports publics par les entreprises et les abonnements au tarif réduit, notamment pour les jeunes.

L'enjeu de la tarification a été abordé par de très nombreux participants. **Le développement d'une tarification abordable, notamment pour les classes populaires, est considéré comme une condition de réussite essentielle du projet**, les participants indiquant que la fréquentation de la nouvelle ligne dépendra du prix des billets. La tarification est ainsi décrite comme un **levier d'attractivité du train**.

Ils affirment que **la tarification devra être compétitive** par rapport aux autres modes de transport et notamment la voiture, le prix du billet de train devant ainsi être inférieur au coût d'un trajet en voiture (essence, péage, stationnement). Pour cela, différentes solutions ont été préconisées :

- La mise en place d'une **tarification commune avec les abonnements de transports du Réseau Nomad, du Réseau Astuce et du Réseau SEMO** est largement souhaitée.
- L'alignement du prix du billet de train sur celui du billet de bus du réseau SEMO s'élevant à 1€ a été demandé par quelques participants.
- Le groupe Eure Seine des écologistes propose que la Région institue le « **versement mobilités** » 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.

« 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 »

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

4.4 Une attention portée aux horaires et à la fréquence des trains

Une attention particulière est portée à la fréquence des trains et à leurs horaires par de nombreux participants.

Le **renforcement de la fréquence** est souhaité par une partie des participants qui considèrent que le nombre d’allers-retours quotidiens proposé à la mise en service ne serait pas suffisant. Selon eux, **l’accroissement du nombre d’allers-retours quotidiens renforcerait l’attractivité de l’offre ferroviaire**, augmentant ainsi le nombre d’usagers et renforçant l’attractivité de la ville de Louviers. Ils soulignent également la nécessité de **mettre des trains en circulation durant le week-end**.

L’inscription du projet dans le SERM de Rouen (Service Express Régional Métropolitain) est perçue 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.

Les participants invitent SNCF Réseau à prévoir une **amplitude horaire suffisamment large**, correspondant aux besoins des usagers dans leur diversité (horaires de travail, des étudiants, des lycéens...) avec des trains circulants très tôt le matin et tard le soir pour les travailleurs aux horaires décalés.

La ponctualité et le respect des horaires sont impératifs aux yeux de certains participants, et vus comme une condition primordiale pour **garantir la compétitivité du train** au regard des autres modes de transport et encourager les usagers à emprunter le train. Les participants empruntant la ligne Paris-Rouen-Le Havre signalent de nombreux retards et suppressions de train sur cette ligne, les décourageant à emprunter ce mode de transport.

La coordination des horaires de la nouvelle desserte avec les horaires de train en direction de Paris et avec les bus desservant les haltes du parcours a été demandée à de nombreuses reprises, afin de favoriser les correspondances et l’intermodalité.

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

« 8 A/R par jour c’est trop peu »

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

4.5 La création d'une nouvelle halte et d'un pôle d'échange multimodal à Louviers

4.5.1 La localisation de la halte

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 s'y rendre. Les salariés des pôles d'emplois (zone industrielle d'Incarville, le Hub) seraient également **contraints d'emprunter un mode de transport supplémentaire**. Certains participants estiment que le gain de temps qui serait généré par la création de la halte de Louviers serait par conséquent très faible, d'autant plus au regard du coût du projet et en comparaison de l'actuelle gare de Val-de-Reuil. Il serait, selon eux, **plus judicieux de construire la halte à proximité immédiate des zones d'emploi** afin de favoriser son accessibilité.

La localisation de la halte de Louviers est toutefois appréciée par une autre partie des participants, soulignant sa **proximité avec la gare historique et différents équipements** (lycée Decrétot, patinoire, piscine...). Ils estiment que le projet serait l'occasion de **redynamiser le quartier-gare**.

« 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) »

« Nouvelle dynamique de quartier « gare aux musiques » »

4.5.2 La création du Pôle d'Echange Multimodal (PEM)

Les participants ont souligné les **enjeux d'accès au Pôle d'Echange Multimodal (PEM)** de Louviers, quel que soit le mode de transport, afin d'encourager les usagers potentiels à emprunter le train à Louviers. Leurs préconisations et points de vigilance sont restitués ci-après.

<p>Accès par les modes doux</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 piétonniers jusqu'à la halte ● Signalisation de la gare pour les extérieurs et les touristes à vélo sur la V33
<p>Accès par les transports en commun</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Intégration du PEM au réseau de transport urbain de l'agglomération (SEMO) ● Adaptation des horaires de bus aux horaires des trains afin d'optimiser les correspondances ● Coordination avec le réseau Nomad de la Région Normandie ● Mise en service de bus desservant les communes alentour jusqu'au PEM (lignes de rabattement vers la halte)
<p>Accès par les véhicules</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Parkings gratuits, avec suffisamment de places pour accueillir les usagers habitant les communes autour de Louviers ● Bornes de recharge pour véhicules électriques

Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

Bilan de la concertation – octobre 2025

	<ul style="list-style-type: none"> • Prise en compte de l'engorgement des routes, attention particulière portée au rond-point quai Tabarly / chaussée du Vexin • Faciliter un accès rapide et fluide au PEM
Services souhaités	<ul style="list-style-type: none"> • Panneaux d'information lumineux à l'extérieur du pôle d'échange multimodal

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

« Comment rendre le projet attractif pour les habitants des villages limitrophes de Louviers qui ne disposent pas de lignes de bus dans leur commune ? »

Par ailleurs, la création du PEM et son accès ont suscité des interrogations parmi les participants :

- Des plans de circulations seront-ils prévus ?
- En cas d'embouteillages, quels seraient les moyens d'accès au PEM ?
- Quel serait le coût du Pôle d'Echange Multimodal et de la halte ?
- Qui serait en charge de l'entretien du PEM ?

Réponse de l'Agglomération Seine-Eure :

- *Le plan viaire et les modalités de circulation feront l'objet d'études de définition. Le projet sera présenté à la concertation publique.*
- *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.*
- *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*
- *La compétence voirie et mobilités appartient à l'Agglomération. 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 de Louviers.*

4.5.3 Les services souhaités dans la halte de Louviers

Lors de l'atelier dédié au pôle d'échange multimodal et à la halte de Louviers, les participants ont été invités à exprimer leurs **besoins et attentes envers la future halte de Louviers**.

Accessibilité de la halte	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Présence de personnel en plus d'un automate de réservation et d'impression des billets (risque de panne des automates, enjeu d'accessibilité pour les personnes âgées ou souffrant

Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

	<p>d'illelectronisme, un contributeur citant <u>le rapport de la mission d'information du Sénat publié en 2020</u>).</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Installation d'automates de vente fiables 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	<ul style="list-style-type: none"> ● Installation de sanitaires ● Bancs, places assises ● Point d'eau potable ● Distributeur de nourriture et de café / boissons ● 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 voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> ● Vidéosurveillance ● Eclairage ● Bouton d'appel en cas d'incident
Conception de la halte	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 été comme hiver, voire chauffage ou climatisation.

« Il faut un guichetier humain »

4.5.4 Les services demandés à bord des trains

Les **services proposés au sein des trains** ont fait l'objet de propositions parmi les participants. Une attention particulière est portée sur l'accessibilité des quais et des rames aux personnes à mobilité réduite ainsi qu'aux vélos et aux trottinettes, requérant davantage d'espaces de rangement, afin de **favoriser l'intermodalité**.

La **présence de contrôleurs** à bord des trains est souhaitée par une partie des participants pour assurer la sécurité des voyageurs.

4.5.5 Les services souhaités autour de la halte et du PEM

La concertation a également permis aux participants de partager leurs **envies et attentes concernant les services à développer autour de la halte et du PEM** :

- Commerces et restauration : café, bar, restaurant, distributeur de pain, boulangerie, presse, supérette
- Equipements de mobilité : vélos libre-service, kit de réparation vélo, bornes de recharge pour vélo électrique et pour véhicule électrique, parking automobile, développement d'un service d'autopartage
- Services : conciergerie, relais colis automatique, point d'eau, toilettes

Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

Bilan de la concertation – octobre 2025

- 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.

L'espace apaisé sur le parvis du lycée Decrétot est apprécié.

Réponse de SNCF Gares & Connexions :

- *La halte accueillera un certain nombre de services. Elle s'inscrit dans le cadre du Plan Gares Normand 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.*

Réponse de l'Agglomération Seine-Eure :

- *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, le service d'autopartage 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.*

Réponse de la Ville de Louviers :

- *Une étude d'intérêt local de la vidéosurveillance dans le secteur du PEM sera réalisée lors des prochaines phases d'études de l'aménagement du quartier de la gare de Louviers.*

4.6 Les choix relatifs aux infrastructures

Le traitement des 5 passages à niveau (PN) prévus dans le cadre du projet a été présenté lors de la concertation. Le traitement des PN2 et PN3 a fait l'objet d'un traitement spécifique lors de la visite-atelier de Saint-Étienne-du-Vauvray.

De manière générale, les participants soulignent la nécessité de **sécuriser les passages à niveau** afin d'éviter les accidents dus à des facteurs aussi bien humains que techniques. Certains proposent d'**installer des feux de signalisation** en amont sur les routes afin d'avertir les automobilistes de la

Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

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.

4.6.1 Le PN2 : la préservation de la voie verte

Le projet prévoit la suppression du PN2 situé à Saint-Étienne-du-Vauvray et la création d'un ouvrage permettant de maintenir les flux piétons et cyclistes.

Les Stéphanois ont souligné **l'importance de maintenir la voie verte** et d'en **préserver la continuité**. Certains regrettent que celle-ci soit détournée.

Des craintes concernant la **difficulté d'accès des véhicules** vers l'église et le reste du village ainsi que le **dérangement de la faune et de la flore** ont été soulevées. Des participants indiquent que la faune et la flore sont déjà très impactées par la circulation des voitures et que le passage de gibiers est une problématique connue. Ils s'interrogent sur leur possibilité de traverser les voies ferrées.

« 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 SNCF Réseau :

- Concernant le gibier, la voie actuelle est jalonnée d'ouvrages permettant l'expansion de crues. Ces ouvrages sont des passages que peut emprunter le gibier pour la traverser
- Dans le cadre du projet, ces ouvrages seraient conservés et il peut être envisagé de clôturer l'emprise ferroviaire et de mettre en place des échappatoires

4.6.2 La création du PN3 : la continuité des flux routiers

Le projet prévoit la suppression du PN3 situé à Saint-Étienne-du-Vauvray et la création d'un ouvrage pour rétablir les flux de circulation. Pour cela, trois options sont envisagées : un pont-rail aérien, un pont-route et un pont-rail souterrain (trémie). Les participants ont été invités à s'exprimer sur ces trois options lors de la concertation, en identifiant les avantages et les inconvénients de chacune des options.

Avis exprimés sur l'option du pont-route	
Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Éloignement des habitations • Offre la place pour installer la halte de Saint-Étienne-du-Vauvray / Le Vaudreuil • Permet le passage de convois exceptionnels de grande hauteur 	<ul style="list-style-type: none"> • Destruction d'une partie de la zone humide et d'espèces protégées, nuisances pour le vivant • Passage inondable, risque de fermeture en hiver • Obstruction de l'écoulement des eaux

Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

Bilan de la concertation – octobre 2025

	<ul style="list-style-type: none"> • Consomme de terrain naturel, empiètement sur la forêt • Coût de l'infrastructure • 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 • Nuisances sonores et vibratoires pour les riverains, surélévation du bruit de la circulation
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Avis exprimés sur l'option du pont-rail aérien

Avantages	Inconvénients
<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"> • Augmentation de 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 : dégradation du paysage • Incompatibilité avec les convois exceptionnels

Avis exprimés sur l'option du souterrain

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Nuisances sonores plus faibles que le pont ferroviaire • Impact visuel de la voie de chemin de fer minimisé 	<ul style="list-style-type: none"> • Risque d'inondations et de crues, par la pluie et par la nappe située à moins de 2 mètres, qui induit un risque de fermeture de la voie (tunnel inutilisable) et isolerait Saint-Étienne-du-Vauvray (fermeture de l'accès aux autres routes, notamment pour se rendre au Vaudreuil) • Incompatibilité avec les poids lourds et les convois exceptionnels • Nuisances sonores

L'option du souterrain a été largement rejetée par une majorité de participants tout au long de la concertation, alertant sur les **risques accrus d'inondation** dans cette zone inondable. Quelques participants ont toutefois privilégié cette option en demandant un arrêt supplémentaire à Saint-Étienne-du-Vauvray.

Certains participants ont indiqué rejeter l'ensemble des options présentées, affirmant qu'elles entraveraient l'écoulement des eaux, entraînant des inondations dans la zone des pâturages. Ils évoquent également les problèmes de remontée des nappes et le risque de débordement de la rivière Eure. Ils estiment ainsi que **ces trois options isoleraient Saint-Étienne-du-Vauvray du 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 PN3.

Des participants invitent SNCF Réseau à **prendre en compte l'impact environnemental et le prix** dans le choix de la solution technique. Des interrogations portent sur le coût de chacune des options envisagées ainsi que des aménagements prévus face aux inondations.

« Quel sera l'impact sur la zone d'expansion des crues des Hauts Prés ? »

« PN3 : zone humide donc tunnel routier impossible »

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

Réponse de SNCF Réseau :

- SNCF Réseau a connaissance 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.
- Le souterrain serait l'option la plus coûteuse, avec une variation d'environ 25%% du coût d'ouvrage par rapport au pont-route (solution la moins coûteuse).

4.6.3 La gestion des accès au niveau du PN4

Le projet prévoit la sécurisation du PN4 situé à Val-de-Reuil.

La sécurité des installations prévues pour le passage à niveau situé à la Basse-Crémonville (PN4) est jugée insatisfaisante par certains participants qui soulignent la nécessité de prévoir une double issue de secours et évoquent le passage de sangliers, jugé « dangereux et accidentogène ».

L'accès à la Basse-Crémonville, où se situe une exploitation agricole, interroge une partie des participants présents, évoquant le passage de véhicules agricoles.

Des participants indiquent que **l'accès au menhir** de la Basse-Crémonville, monument historique, sera rendu plus difficile. Certains alertent sur l'importance de **protéger le monument historique**.

- « Comment l'accès à la Basse-Crémonville pourra-t-il se faire ? »
- « Comment protéger le menhir, monument historique protégé ? »

Réponse de SNCF Réseau : La SNCF 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.

Le monument historique est identifié, le projet n'y touchera pas. Le projet prévoit d'ailleurs de décaler la route départementale pour créer ce sas d'accès au passage à niveau et pour éviter le menhir.

4.6.4 Les avis exprimés vis-à-vis du raccordement

Le projet NDFL implique la création d'un raccordement de 500 mètres à l'emprise ferroviaire existante, permettant une insertion optimale sur la ligne Paris-Rouen-Le Havre. Deux options d'aménagement sont à l'étude pour ce raccordement, l'une autorisant une vitesse d'insertion de 100 km/h, l'autre de 60 km/h (raccordement au tracé historique). Ces deux options ont été présentées et soumises à la discussion lors de la concertation.

Les participants s'étant exprimé à ce sujet privilégient en majorité un raccordement au tracé historique à 60 km/h, considérant cette option comme étant la plus pertinente en termes de coûts/bénéfices, pour les raisons suivantes :

- **Compatibilité avec un arrêt à Saint-Étienne-du-Vauvray**, le train devant réduire sa vitesse pour s'arrêter.
- **Moins de nuisances sonores** générées par un raccordement à 60 km/h en comparaison avec un raccordement à 100 km/h.
- **Réutilisation de l'emprise ferroviaire existante**, l'option du raccordement sur l'emprise historique ne nécessitant pas d'utiliser des parcelles agricoles ou naturelles, son impact foncier et environnemental est plus faible que l'option à 100 km/h.

Les participants relèvent cependant l'impact de cette option sur la voie verte et le chemin communal.

L'option d'un raccordement à 100 km/h est donc rejetée par la grande majorité des participants s'étant exprimé à ce sujet, qui invoquent les raisons suivantes :

- Perte de terres agricoles
- Nuisances sonores accrues
- Abattage d'arbres
- Risque d'inondations, enjeu de gestion de l'eau
- Impact sur les deux maisons situées à proximité immédiate des voies
- Impact sur la faune et a flore
- Coupure de la voie verte, fermeture du petit bois
- Pollution, poussière

Toutefois, un contributeur privilégie l'option à 100 km/h afin d'anticiper d'éventuels besoins pour des projets futurs.

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

« Délaisser l'emprise ferroviaire pour construire une nouvelle infrastructure est un non-sens, surtout pour un gain annoncé d'une minute »

« 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 »

Un participant s'interroge sur l'identité des propriétaires des terrains nécessaires pour obtenir la courbure présentée de 100 km/h.

Réponse de SNCF Réseau : SNCF Réseau, dans les phases ultérieures du projet, poursuivra ces études sur la base du raccordement à 60km/h.

4.7 Une vigilance accordée à l'impact environnemental du projet

Plusieurs participants à la concertation ont exprimé leur inquiétude quant à l'impact environnemental du projet, invitant à réduire au maximum ses effets sur les milieux naturels dans les choix qui seront opérés. Ils relèvent notamment les **risques pour la faune et la flore**, en soulignant que la nature a largement repris ses droits le long de la voie existante depuis l'arrêt de la ligne aux voyageurs puis au fret. Ils s'interrogent sur la manière dont cette dénaturation sera gérée, dans un secteur aujourd'hui décrit comme un îlot de fraîcheur et de biodiversité. La mise à disposition du diagnostic faune/flore est demandée.

L'enjeu de la **continuité écologique** a été souligné à plusieurs reprises : le tracé actuel est fréquemment traversé par la faune sauvage, en particulier par les sangliers. Les habitants évoquent un risque accru de collisions avec les trains ainsi qu'une perturbation des déplacements des animaux. Ils demandent des précisions sur les dispositifs de protection envisagés pour préserver ces passages.

Plus largement, des participants pointent plusieurs éléments susceptibles d'entraîner une perte de biodiversité : **l'abattage d'arbres** (dont l'ampleur reste à préciser), l'artificialisation de la zone d'expansion des crues au droit du PN3 (située en zone inondable) et les impacts liés aux fouilles et aux travaux. Certains habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray rappellent les efforts engagés ces dernières années pour restaurer la zone humide traversée par le tracé et expriment leur crainte de voir ces efforts compromis par le projet.

Ils soulignent également les risques induits par la modification des sols, notamment en matière de **gestion des eaux** : coulées de boue et risques d'inondation sont déjà des problématiques prégnantes à Saint-Étienne-du-Vauvray, qui pourraient être accentuées par les travaux et les aménagements associés.

Réponse de SNCF Réseau :

- *Une étude faune/flore 4 saisons a d'ores et déjà été réalisée sur les emprises du projet connues à ce jour. SNCF Réseau mettra cette étude à disposition sur le site internet du projet.*
- *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 et les spécimens sont plus jeunes et petits que celles situées sur les côtés de la voie. SNCF Réseau travaille à trouver des solutions d'acquisitions de données les moins invasives possibles*
- *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 clôtures avec échappatoires à sangliers soient installées à certains endroits, des dispositifs permettant de laisser sortir un animal, mais pas le laisser rentrer. Enfin, les 14 ouvrages présents sur tout le linéaire servant à l'expansion de crue permettront également le passage de la faune sauvage (sanglier, chevreuil) de part et d'autre de la voie.*

4.8 Les craintes émises vis-à-vis des nuisances générées par les travaux et le projet

4.8.1 Les nuisances générées par les travaux

Des participants craignent les nuisances qui pourraient être générées par les travaux lorsque le projet NDFL entrerait en phase chantier :

- Nuisances sonores
- Poussière
- Déviations
- Allongement du temps de trajet des automobilistes

Ils s'interrogent sur la **prise en compte de ces nuisances par SNCF Réseau** (aménagements, protection des riverains de la poussière et du bruit).

Certains souhaiteraient obtenir des **précisions relatives aux conséquences des travaux** sur la circulation routière :

- Quels seront les impacts des travaux sur la circulation ?
- Les travaux vont-ils générer des embouteillages ?

Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

- Quel sera le temps de trajet des automobilistes impactés par les travaux ?
- Comment les habitants empruntant les routes impactées seront-ils orientés ?
- Comment les circulations seront-elles maintenues au niveau du PN3 ?

Réponse de SNCF Réseau : *Les travaux aux abords des passages à niveau auront des impacts sur la circulation. Pour en éviter le maximum et réduire les impacts résiduels, nous avons d'ores et déjà fait des choix de conception notamment concernant les différents scénarios pour le franchissement de la voie ferrée au droit du 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 ponctuellement. De la signalétique sera mise en place lors des travaux pour diriger les habitants.*

4.8.2 Les nuisances générées par le projet

De fortes craintes relatives aux nuisances ont été partagées tout au long du projet, principalement par les habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray. Des Stéphanois inquiets de ces nuisances ont formé l'association RPLF (Riverains Pour la Ligne Ferroviaire) en 2024 après avoir pris connaissance de l'existence du projet NDFL. Les membres de l'association expliquent ne pas être « des anti-train » mais s'opposer à ce projet de desserte spécifique.

Les Stéphanois indiquent que **les nuisances seraient particulièrement prégnantes pour les riverains de la ligne ferroviaire et les élèves de l'école située rue Nationale**. Ils relèvent également des impacts pour les habitants du Vaudreuil et de Saint-Pierre-du-Vauvray et demandent la **mise à disposition des études** acoustiques et vibratoires.

Les nuisances évoquées sont les suivantes :

- **Enjeux d'accès à Saint-Étienne-du-Vauvray** : crainte de coupure et d'enclavement du village, sentiment d'enclavement des habitants de la Basse-Crémonville, interrogations sur le passage des véhicules lourds (convois exceptionnels, cars scolaires, véhicules de secours)
- **Nuisances sonores** générées par le passage des trains et accrues par la résonance du bruit sur la falaise
- **Nuisances vibratoires** : crainte du risque d'endommagement des habitations
- **Nuisances visuelles** : dégradation du paysage (caténaires, aménagement du PN3, artificialisation du paysage)
- **Crainte de la disparition de la voie verte** à Saint-Étienne-du-Vauvray et à Saint-Pierre-du-Vauvray
- **Risque d'expropriation de certains habitants** de la rue de la Métairie en raison de l'élargissement de la voie ferrée

Les riverains redoutent les **conséquences** de ces nuisances parmi lesquelles ils évoquent :

- La **dégradation du cadre de vie** d'un village qualifié de « paisible »
- La **dévalorisation immobilière** des habitations situées le long des voies et dans le village
- Les **difficultés de concentration des élèves** dont l'école est située rue Nationale à Saint-Étienne-du-Vauvray
- Le **stress** généré par l'ensemble des nuisances

Les habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray indiquent ainsi qu'ils subiraient l'ensemble des nuisances sans bénéficier d'aucun avantage, le train ne s'arrêtant pas dans leur commune. Ils s'interrogent sur les aménagements envisagés par SNCF Réseau pour **protéger les riverains des nuisances**. Des **propositions d'aménagement et de compensation pour les riverains impactés** ont été formulées :

- Abaissement de la vitesse du train lors de sa traversée à Saint-Étienne-du-Vauvray
- Protections antibruit (mur antibruit et/ou techniques de végétalisation)
- Pose de fenêtres triple-vitrage
- Dédommagements financiers en réponse aux nuisances sonores et au risque de dévaluation du prix des maisons
- La gratuité du train pour les Stéphanois
- Une attention particulière est souhaitée pour le groupe scolaire situé le long de la ligne ferroviaire

D'autres participants, n'habitant pas à Saint-Étienne-du-Vauvray, estiment que le risque de nuisances est surévalué par certains participants, considérant que les nuisances sonores générées par le trafic routier en lisière de Saint-Étienne-du-Vauvray seront nettement supérieures au passage de 16 trains par jour et que la mise en service de la nouvelle desserte ferroviaire n'induirait pas la dévaluation des maisons mais pourrait au contraire accroître leur valeur, le projet pouvant contribuer à l'attractivité du territoire et attirer de nouveaux habitants qui souhaiteraient vivre à proximité d'une gare.

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

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

« 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 »

« 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 ? »

Réponse de SNCF Réseau :

- Une étude vibratoire et acoustique a été réalisée. Aujourd'hui, ces études indiquent que nous nous situons en-dessous 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. Nous sommes conscients que le train fera du bruit. Toutefois, le bruit du train est atténué par celui des infrastructures routières. Des échanges ont été organisés avec les habitants et riverains concernés par les impacts acoustiques. L'étude acoustique et vibratoire est mise en ligne sur le site internet du projet.
- Sur le volet vibratoire, 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 qui sont plus légers.
- 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.
- Les tendances immobilières 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...

4.9 Les propositions alternatives au projet formulées lors de la concertation

De nombreuses propositions alternatives ont été formulées tout au long de la concertation, **en complément ou en remplacement du projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers**, visant à améliorer le maillage territorial et les dessertes existantes.

En effet, les habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray et de Saint-Pierre-du-Vauvray ayant participé à la concertation ont été nombreux à demander une **meilleure desserte de leur territoire** afin de désenclaver leur village et développer l'accessibilité des habitants aux commerces, services médicaux et établissements scolaires, renforcer l'attractivité de leur commune et réduire l'usage de la voiture (évoquant les nombreux véhicules passant chaque jour sur le pont reliant Andé à Saint-Pierre-du-Vauvray).

Les personnes le jugeant inopportun ont formulé des propositions alternatives au projet NDFL, qu'elles décrivent comme **moins coûteuses et plus écologiques**. L'association RPLF a ainsi eu l'occasion, après en avoir formulé la demande, de présenter ses propositions alternatives lors de la réunion publique de Val-de-Reuil. Certains participants auraient souhaité qu'un temps de présentation similaire soit accordé au même titre à une association favorable au projet NDFL.

Les propositions formulées par l'ensemble des participants lors de la concertation ont été analysées et sont restituées ci-après.

Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

Bilan de la concertation – octobre 2025

Les solutions ferroviaires

- **Privilégier la halte de Saint-Pierre-du-Vauvray pour le stationnement d'attente** des rames plutôt que la halte de Louviers.
- **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.
- **Développer une offre de tram-train** ou de matériels roulants innovants type Draisie ou Telly. *Nota Bene : cette alternative avait notamment été proposée par l'association RPLF. À la suite des explications apportées par SNCF Réseau et ses partenaires lors de la concertation concernant l'impossibilité de mettre en circulation un tram-train sur les voies ferrées du projet, l'association RPLF a indiqué abandonner cette proposition.*
- **Rehausser la plateforme ferroviaire et abaisser la circulation routière au niveau du sol de la chaussée du Vexin** afin de réduire les nuisances sonores pour les riverains, d'ouvrir la possibilité de connecter la chaussée du Vexin à de futures voies (avec une possibilité d'extension ferroviaire au-dessus de la rue Saint-Jean ou en direction d'Elbeuf) et de créer des liaisons piétonnes ou routières sous les voies.

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**, par exemple en la connectant à l'arrêt de métro technopole du Madrillet et l'arrêt de bus Zénith/parc des expositions et/ou envisager le terminus de la ligne 216 rive gauche.
- **Créer de nouvelles lignes de bus** desservant Saint-Étienne-du-Vauvray et Saint-Pierre-du-Vauvray afin de mieux connecter ces villages à Louviers et aux bassins d'emplois (Incarville, Val-de-Reuil).
- **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 Évreux en empruntant la route de Saint-Pierre avec des arrêts à la demande (la Basse-Crémonville et la côte Chiquet à Saint-Étienne-du-Vauvray).
- Convertir la flotte de cars Nomad de la ligne 216 en **électrique**.
- Réviser la carte scolaire afin que les établissements de référence des élèves habitant à Saint-Étienne-du-Vauvray se situent au Vaudreuil et non à Louviers et ainsi simplifier et diminuer le temps de transports des élèves.

Les solutions piétonnes et cyclables

- **Sécuriser la piste cyclable** reliant Louviers à Saint-Étienne-du-Vauvray (RD 313)
- **Créer une voie verte** reliant Louviers à Val-de-Reuil

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.
- **Rendre gratuit le péage d'Incarville** pour désengorger les autres axes routiers.

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

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

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

Les participants ont interrogé SNCF Réseau et ses partenaires sur la possibilité d'étudier et de mettre en œuvre des solutions alternatives au train.

Réponse de SNCF Réseau : 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.

5. Les enseignements de la concertation

La démarche de concertation a révélé les dissensus autour du projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers, générant de nombreux débats sur l'opportunité du projet.

La nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers est attendue par une partie des participants, en soulignant l'opportunité. Ceux-ci appréhendent le projet dans sa globalité, à l'échelle du grand territoire (Agglomération Seine-Eure et Métropole Rouen Normandie). Ils considèrent le projet comme étant **nécessaire voire d'intérêt général** dans la mesure où il répondrait aux besoins d'une diversité de publics. Le **développement d'un mode de transport décarboné, rapide, confortable et sécurisé, reliant deux grands pôles économiques et d'habitat** tout en desservant les haltes intermédiaires de manière accrue est très appréciée.

Les **externalités positives du projet** sont soulignées :

- **Déplacements facilités (garantie du temps de parcours, confort),**
- **Réduction de la congestion routière,**
- **Réduction de la pollution,**
- **Développement de l'attractivité du territoire.**

Des **points de vigilance** ont toutefois été identifiés afin de renforcer l'opportunité et l'attractivité de cette nouvelle desserte ferroviaire :

- **Le développement d'une tarification compétitive comme levier d'attractivité du train,** notamment grâce à l'intégration tarifaire (abonnement Nomad + SEMO + Astuce).
- **L'amplitude horaire et de fréquence des trains** : accroissement de la fréquence au-delà de 8 allers-retours quotidiens, desserte le week-end, horaires élargis adaptés aux besoins des publics dans leur diversité.
- **La présence de personnel** en halte de Louviers et à bord des trains.
- **La limitation de l'impact environnemental** dans les choix qui seront opérés, visant notamment à protéger la faune et la flore.
- **Le dimensionnement du projet**, une partie des participants demandant le prolongement de la ligne jusqu'à Évreux, son ouverture au fret et la création d'une halte supplémentaire à Saint-Étienne-du-Vauvray ou dans la commune voisine de Saint-Pierre-du-Vauvray.

La concertation a permis de **recueillir les avis** des participants **sur les ouvrages d'art** afin de nourrir les réflexions de SNCF Réseau :

- Une attention particulière a été portée à la **sécurisation des passages à niveau.**
- **L'option d'un raccordement à 60 km/h sur l'emprise ferroviaire historique a été majoritairement privilégiée**, les participants considérant cette option comme étant plus sobre

Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

Bilan de la concertation – octobre 2025

et générant moins de nuisances. De multiples impacts d'un raccordement à 100 km/h en dehors du tracé historique ont été relevés.

- L'importance de **préserver la voie verte et sa continuité** au niveau du PN2 a été soulignée.
- **L'option d'un souterrain au niveau du PN3 a été largement rejetée.** Les avis concernant les options pont-route et pont-rail aérien sont divisés.
- **L'enjeu d'accès à la Basse-Crémonville et la protection du menhir** classé monument historique au niveau du PN4 a été relevé.

Les participants ont également été invités à **partager leurs avis et recommandations concernant la création de la halte et du PEM de Louviers.**

Une attention particulière est portée à **l'accessibilité de la halte** pour les personnes à mobilité réduite et les cyclistes, ainsi qu'au **confort des voyageurs** (assises, sanitaires). Ils préconisent également la **présence de personnel** et la pose de panneaux d'information voyageurs.

Les **enjeux d'accès au PEM** ont été soulignés, les participants soulignant la nécessité de faciliter l'accès à la halte pour les différents modes de transport et de favoriser l'intermodalité :

- Mise en service de lignes de bus de rabattement des communes vers la halte : coordination des horaires de bus avec les horaires des trains.
- Création de pistes cyclables sécurisées jusqu'à la halte de Louviers et de stationnements vélos sécurisés.
- Enjeu d'accès à la halte pour les véhicules en heure de pointe ; création de places de stationnement en nombre suffisant.

La **création de commerces et de services autour de la halte** a été conseillée afin de dynamiser le quartier-gare : commerces et restauration, services (conciergerie, sanitaires...), équipements liés à la mobilité, information sur les services de la commune.

La **sécurité** de la halte et du PEM a été identifiée comme un enjeu par certains participants, préconisant par exemple l'installation d'un système de vidéosurveillance.

Le projet de nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers a toutefois suscité une vive opposition de la part d'une autre partie des participants, particulièrement des habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray et de l'association RPLF, les plus concernés par les impacts du projet.

L'opportunité du projet est remise en question du fait de son coût, jugé trop important, notamment au regard du nombre d'usagers considéré comme trop faible, suscitant des interrogations relatives à la rentabilité de la ligne. Certains participants sont interpellés par l'ampleur d'un tel investissement en période de restriction budgétaire à l'échelle nationale.

Le projet est également considéré comme un doublon avec l'offre de transport actuelle : cars Nomad, lignes de bus, présence d'une gare à Val-de-Reuil.

Des participants estiment par ailleurs que le projet induirait une **fracture territoriale** dans la mesure où il ne bénéficierait qu'aux Lovériens, partageant un sentiment d'oubli des villages dont ils soulignent la faible desserte en transports en commun.

Les **nuisances** redoutées par les habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray ont été soulignées par une partie des participants (nuisances sonores, vibratoires, visuelles, difficulté d'accès au village) craignant la dégradation de leur cadre de vie et la dévalorisation de leurs habitations.

Des **propositions alternatives** ont ainsi été formulées lors de la concertation. Si la proposition d'un tram-train a finalement été abandonnée par l'association RPLF en raison de son infaisabilité technique, de nouvelles solutions ont été proposées, parmi lesquelles l'optimisation du parcours du car Nomad n°216 et la création d'une ligne de bus rapide et écologique reliant Évreux et Louviers à la gare de Val-de-Reuil, pouvant desservir des arrêts intermédiaires route de Saint-Pierre.

6. Conclusion

6.1.1 Les suites données par la maîtrise d'ouvrage et ses partenaires

SNCF Réseau et ses partenaires ont été attentifs à l'ensemble des avis exprimés tout au long de la concertation. Au regard des enseignements de la concertation, SNCF Réseau et ses partenaires prennent les engagements suivants :

Les suites données par SNCF Réseau

- Mise à disposition des études acoustiques et vibratoires et des diagnostics faune/flore
- Transmission des demandes et des propositions formulées par les participants aux collectivités compétentes sur les sujets non ferroviaires :
 - Carte et desserte scolaire du collège pour les élèves résidant à Saint-Étienne-du-Vauvray (Département de l'Eure)
 - Carte et desserte scolaire des lycées pour les élèves résidant à Saint-Étienne-du-Vauvray (Région Normandie)
- Lors de la phase d'étude suivante :
 - Réalisation de relevés acoustiques supplémentaires pour mesurer l'effet écho de la topographie à Saint-Étienne-du-Vauvray
 - Maintien de la voie verte (sur son tracé actuel ou reportée au PN2)
 - Poursuite des études sur la base du pont-route, du pont-rail et du souterrain pour le PN3. Le diagnostic faune/flore sera mis à jour en fonction de la solution choisie.
 - Poursuite des études relatives au raccordement sur la base du tracé historique (option à 60 km/h)
 - Poursuite des études sur la base de la desserte initiale entre Louviers et Rouen.
- Poursuite du dialogue territorial
 - Information régulière dispensée aux communes concernant les interventions sur le terrain pendant la prochaine phase d'étude
 - Poursuite du dialogue autour du franchissement du PN2 avec les habitants de Saint-Étienne-du-Vauvray et du Vaudreuil
 - Réunion d'information avec les habitants et les acteurs du territoire d'ici l'enquête publique
 - Rencontre avec les mairies, associations et riverains concernant les compléments d'études acoustiques
 - Enquête publique envisagée en 2027 selon l'avancée du projet

Les suites données par l'Agglomération Seine-Eure

- Le pôle d'échange multimodal et la halte seront accessibles pour les PMR et les cyclistes
- Le réseau SEMO et les lignes Nomad concernées seront adaptés pour desservir le PEM de Louviers
- Réflexion sur la modification du Réseau SEMO pour améliorer la desserte de la commune de Saint-Étienne-du-Vauvray

Les suites données par la Région Normandie

- Réflexion sur l'offre tarifaire
- L'amplitude horaire sera étudiée en phase aval du projet et les besoins en fréquence seront réexaminés

Concertation sur le projet de Nouvelle Desserte Ferroviaire jusqu'à Louviers

Bilan de la concertation – octobre 2025

- Remaniement de l'offre de cars NOMAD des lignes 215 et 216 en cohérence avec la mise en service de la nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers

6.1.2 Les prochaines étapes

Le bilan de la concertation et les suites données au projet par SNCF Réseau et ses partenaires ont été présentés lors de la réunion de restitution de la concertation le **29 septembre 2025** à Igoville.

Les études d'avant-projet seront poursuivies en 2026, avant la réalisation de l'étude d'impact et de la conduite de l'enquête publique en 2027.

7. Annexes

Le dossier des annexes comprend les documents suivants :

- Les avis déposés dans le formulaire de contribution en ligne
- Les contributions écrites des acteurs économiques et institutionnels
- Le document d'analyse des avis déposés dans le formulaire de contribution en ligne
- Le document d'analyse des réponses au questionnaire de concertation
- Les comptes-rendus de l'ensemble des ateliers et réunions de concertation
- Les supports de présentation projetés lors des évènements de concertation
- Les supports de communication