

Ligne nouvelle Paris-Normandie

GRAND PROJET FERROVIAIRE

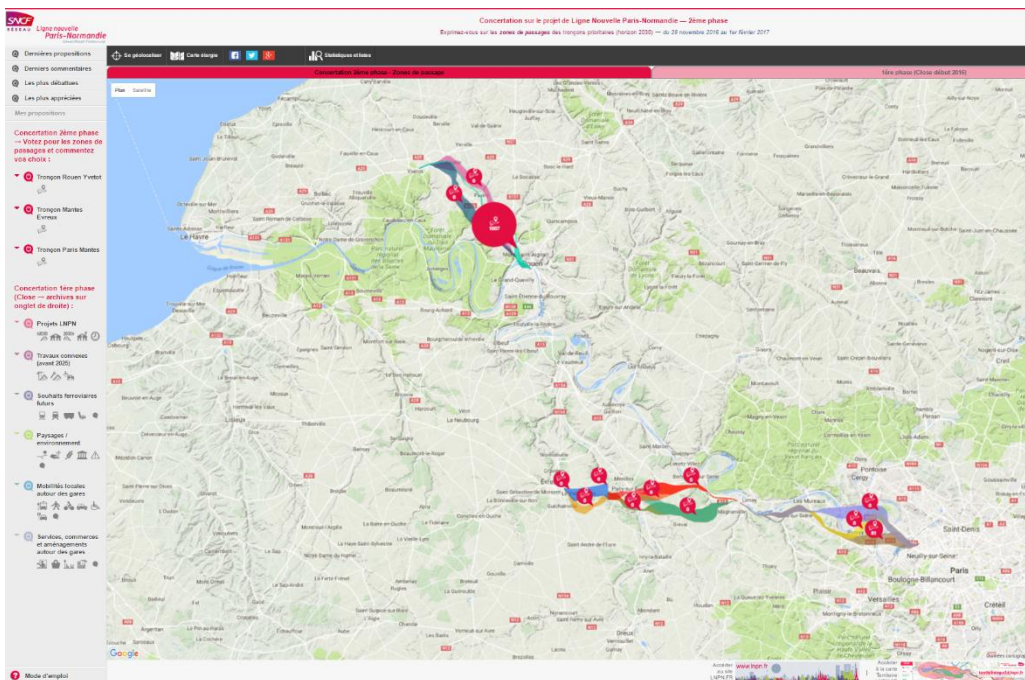
Bilan de la consultation grand public
Carticpe.LNPN – 2eme phase

28 novembre 2016 – 1er février 2017



Bilan de la concertation grand public PHASE 2

du 28 novembre 2016 au 1er février 2017



Réalisé par

SOMMAIRE

Rappel de la démarche de concertation 2 ^{ème} phase :	3
Précisions méthodologiques concernant les analyses réalisées (à lire dans les pages suivantes)	6
Tronçon Paris Mantes :	7
Tronçon Mantes-Evreux :	10
Tronçon Rouen-Yvetot :	15
Annexe	19

Rappel de la démarche de concertation 2^{ème} phase :

2 mois de consultation en ligne :

La seconde phase de consultation sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) s'est déroulée du 28 novembre 2016 au 1^{er} février 2017.

Comme lors de la première phase de consultation (septembre 2015 - janvier 2016), le public a été invité à s'exprimer sur le site Internet carticpe.lnnp.fr.

Pour rappel : La première phase était dédiée à une large expression sur les aires d'étude du projet, l'environnement, et les souhaits en matière de services ferroviaires.

Cette fois, le site présentait, sur chaque tronçon prioritaire du projet (Rouen-Yvetot, Mantes-Evreux et Paris-Mantes), 3 ou 4 zones de passages possibles pour la future ligne, celles-ci ayant été définies puis sélectionnées au cours de l'année 2016, en tenant compte de la première phase de concertation. Les internautes ont été invités à se positionner en votant favorablement ou défavorablement sur chaque zone de passage, et à commenter leur choix.

En complément de cette consultation en ligne, des micro-trottoirs auprès d'usagers et habitants, ont été menés par l'équipe de Repérage Urbain, à Rouen, Mantes-la-Jolie, Paris-Saint-Lazare, Evreux et Yvetot. Les commentaires collectés ont été reportés sur le site carticpe.lnnp.fr, de façon à pouvoir être intégrés à l'analyse « qualitative » du présent bilan (analyse du contenu des commentaires, voir plus loin).

Chiffres de participation :

Cette nouvelle phase de consultation a attiré un large public. Après deux mois, le site internet carticpe.lnnp.fr a ainsi recueilli 729 commentaires et 5 428 votes sur les Zones de Passages (ZP) soumises au débat.

Au total, 2782 personnes inscrites sur le site ont pu s'exprimer, dont 2068 inscrits supplémentaires lors de cette seule 2^{ème} phase, s'ajoutant aux 714 inscrits lors de la première phase, qui étaient à nouveau invités à s'exprimer. On compte également plus de 75 000 pages vues pour cette seule 2^{ème} phase (près de 134 000 au total).

Chiffres de participation en ligne	Carticpe LNPN phase 2 (durée : 3 mois)	Carticpe LNPN - rappel phase 1 (durée : 4 mois)	Total (Phase 1 + 2)
Nombre d'inscrits	2 068	714	2 782
Nombre de commentaires	729	820	1 549
Nombre de votes	5 428	7 015	12 443
Nombre pages vues	75 594	58 399	133 993

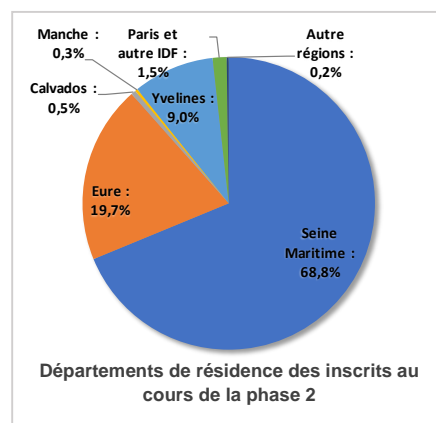
Statistiques						
Pages vues depuis lancement : 133993						
Participants (visiteurs inscrits) : 2782						
Propositions déposées sur la carte : 655						
Commentaires : 1549						
Total des votes : 12443						
Thèmes (Cliquez pour lister)	Nombre d'propositions	Nombre de commentaires	Total scores	Total votes pour	Total votes contre	Pictos (Cliquez pour lister)
Tronçon Rouen Yvetot	3	259	-611	1161	1772	
Tronçon Mantes Evreux	7	350	-1313	378	1691	
Tronçon Paris Mantes	3	115	-76	175	251	

Profil des participants :

Sur la base des renseignements complétés (optionnellement) sur le site Carticipe, on peut livrer quelques éléments de profils des inscrits :

Sur 61% ayant renseigné leur commune de résidence, les inscrits lors de la phase 2 proviennent principalement de la Seine Maritime avec 63,6% des participants (contre 42,2% en phase 1), puis de l'Eure avec 19,7% (25,7% en phase 1), et enfin des Yvelines avec 9% des inscrits (9,3% en phase 1). Les autres départements d'Ile-de-France représentent seulement 1,5 % des inscrits (contre 6% en phase 1) et le reste de la Normandie, Manche et Calvados, moins de 1% (contre 12,3% et 2,7% pour en phase 1).

L'âge moyen est de 48,5 ans, sur 53% de participants ayant précisé leur âge.



Micro-trottoirs :

Pour compléter le dispositif numérique, des « micro-trottoirs » ont été organisés, afin d'aller à la rencontre de panels d'habitants et usagers concernés par le projet LNPN, mais s'exprimant assez peu sur l'outil en ligne.

Ces « micro-trottoirs » avaient deux objectifs :

- Informer le public sur l'état d'avancement du projet et l'ouverture de cette nouvelle phase de concertation, et l'inciter à participer en ligne
- Diversifier les profils de personnes consultées, en recueillant des points de vue strictement « qualitatifs » (uniquement des « arguments » sur les ZP ou les tronçons, et non pas des « votes », possibles uniquement en ligne).

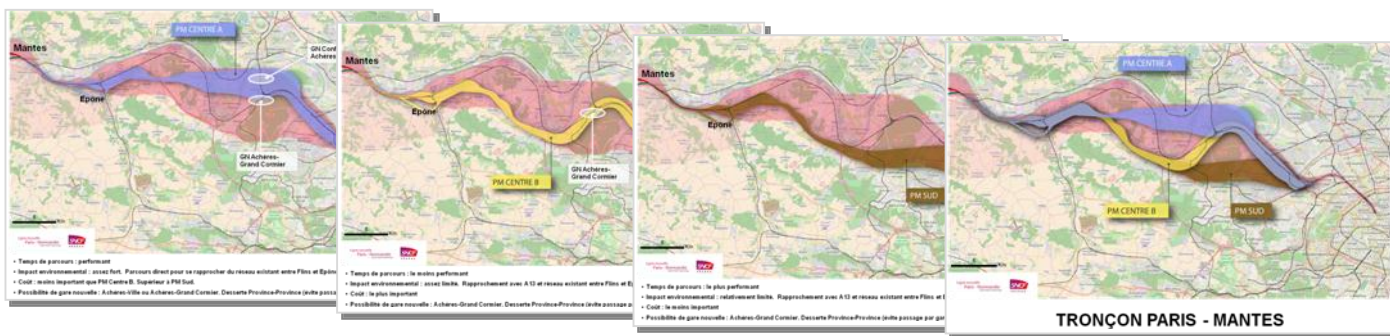
Les micro-trottoirs se sont déroulés de 17h à 20h, heures d'affluence dans les trains, aux abords de cinq gares représentatives des territoires concernés par le projet : Gare de Paris Saint-Lazare (15 décembre 2016), Rouen Rive-Droite (20 décembre), Mantes-la-Jolie (21 décembre), Evreux-Normandie (13 janvier 2017), Yvetot (20 janvier)



Les sociologues étaient munis d'outils permettant d'informer et de recueillir des avis argumentés :

- Un schéma général du projet
- 3 livrets présentant - pour chaque tronçon - les différentes options (ZP) soumises au débat, avec un résumé des avantages et inconvénients de chacune des options.
- Une fiche permettant de recueillir des commentaires, en codifiant le tronçon et la ZP concernée
- Des cartes de visites avec le lien vers le site carticipe.inpn.fr, distribuées pour inviter plus largement le public à participer au débat.
- De tablettes PC pour présenter le site carticipe.inpn.fr et son fonctionnement, en direct.

Au total 101 avis argumentés ont été collectés, puis reportés sur Carticipé, et ainsi intégrés au présent bilan.



Contenu d'un livret utilisé pour les micro-trottoirs (exemple pour le tronçon Paris-Mantes)

Particularités des commentaires collectés en micro-trottoirs :

Dans l'ensemble, les avis exprimés lors de ces micro-trottoirs sont nettement plus favorables aux différents tronçons que les commentaires collectés par Internet. Cependant, les options de Zones de Passage « préférées » par ces usagers interviewés, semblent globalement les mêmes que pour l'ensemble des participants au débat.

On note tout de même une nuance sur le tronçon Rouen-Yvetot, où une majorité (17) des 32 commentaires collectés en micro-trottoirs expriment des attentes élevées en matière de gain de vitesse, ou de régularité ou de fréquences accrues, sans formellement choisir une option pour autant.

On notera également que, sur Paris-Mantes, les commentaires collectés en micro-trottoirs constituent plus de la moitié (28) des « commentaires favorables » à cette ZP Paris-Mantes Sud (56 commentaires favorables au total). De plus 6 commentaires issus des micro-trottoirs expriment des attentes visant « l'ensemble du projet » sans se prononcer sur les choix de ZP.

De même, sur le tronçon Mantes-Evreux, les micro-trottoirs constituent près de la moitié (18 sur 38) des commentaires favorables, et parmi eux, des souhaits d'amélioration de performances sont exprimés à 9 reprises sans précision quant aux choix de ZP.

Zones de Passages :	Commentaires portant sur projet global	Paris-Mantes				Mantes-Evreux							Rouen-Yvetot				TOTAL	inclassables			
		Commentaires sur un tronçon précis			Commentaire sur ensemble tronçon	Commentaires sur un tronçon précis							Commentaire sur ensemble tronçon	Commentaires sur un tronçon précis							
		PM Sud	PM Centre A	PM Centre B		totaux PM	ME C1 Nord B	ME C1 Nord C	ME C1 Sud B	ME C1 Sud C	ME C2 Est Base	ME C2 ouest Base		ME C2 Sud	totaux ME	RY Maromme			RY Ouest B	RY Est C	totaux RY
Nombre de commentaires défavorables	1	1			1	2								3	1	3	1		5	10	2
Nombre de commentaires favorables	6	6	28	8	42	9	2		1	1		3		16	17	3	4	1	25	89	

Précisions méthodologiques concernant les analyses réalisées (à lire dans les pages suivantes)

Pour analyser, c'est-à-dire quantifier et qualifier, les 729 commentaires écrits sur Carticipe lors de cette deuxième phase de concertation, les sociologues de Repérage Urbain ont procédé à une « analyse sémantique de contenu », en ayant recours à un procédé manuel de « post-codage » grâce à la base de données extraite de Carticipe.

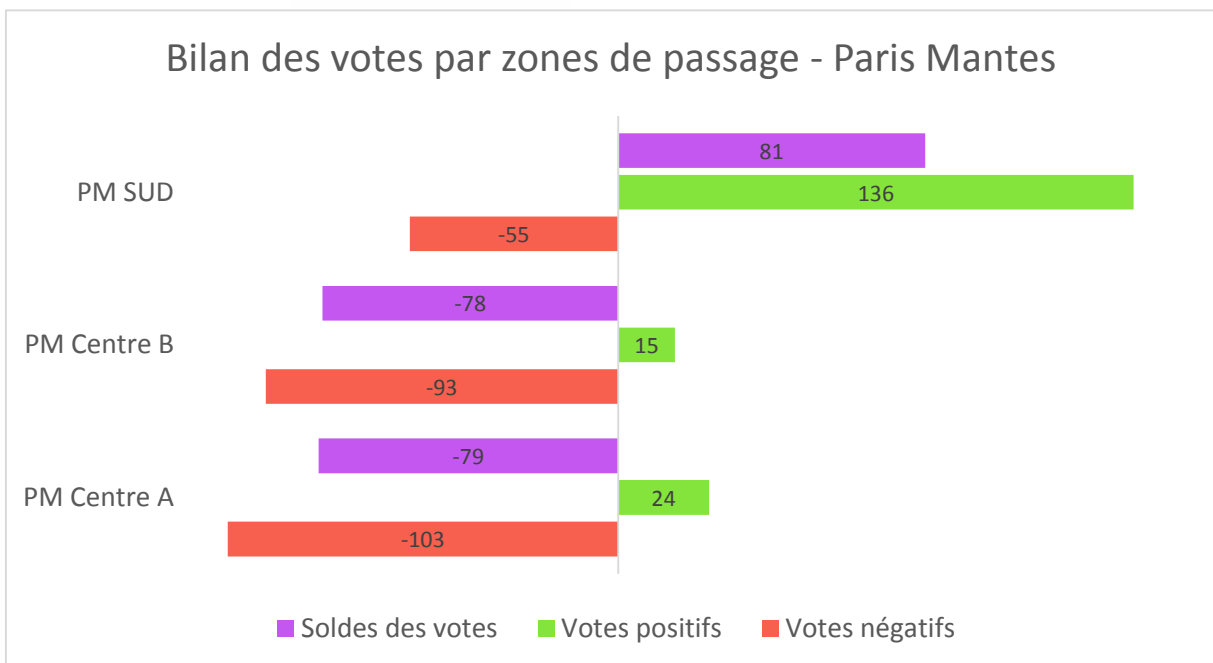
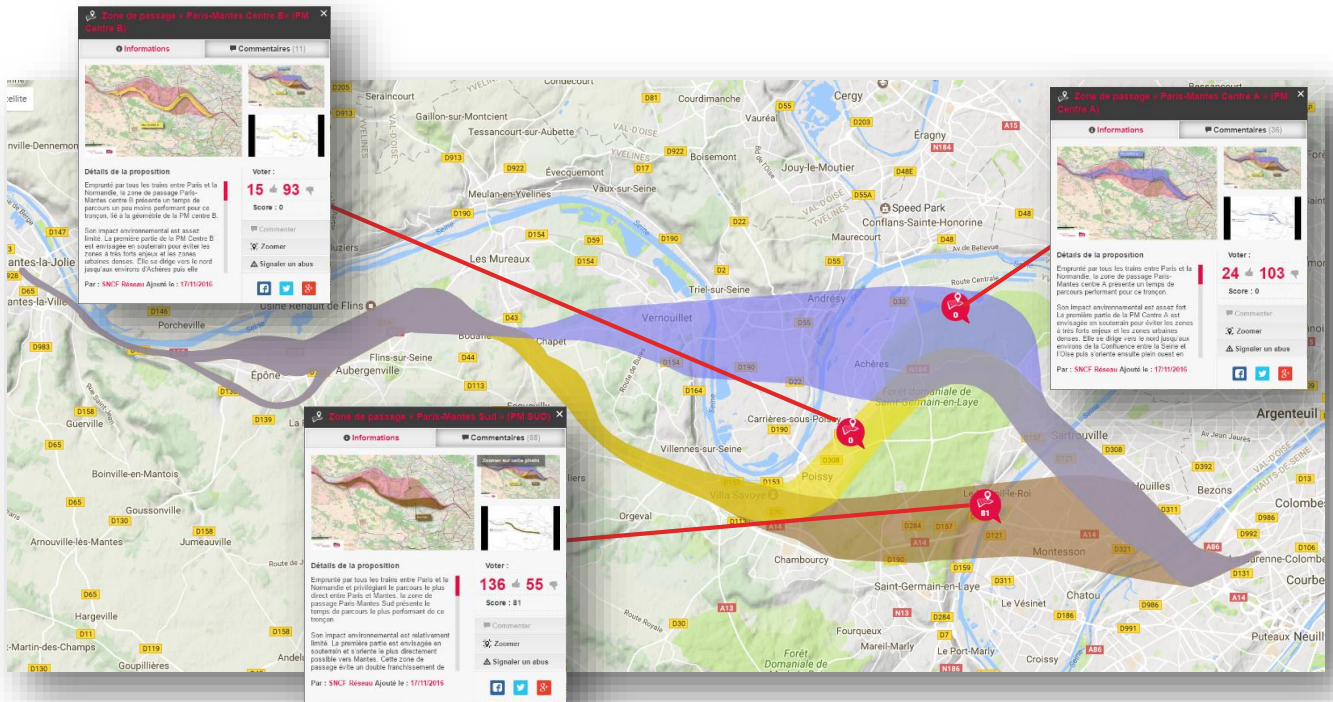
Les sociologues de Repérage Urbain ont pour cela créé une « grille d'analyse » au fur et à mesure de la lecture des commentaires, dans laquelle ils ont identifié les « arguments récurrents » avancés pour ou contre telles ou telles options, selon une arborescence dans laquelle les sujets s'emboîtent les uns dans les autres selon leur sens (Exemple : un argument de « protection des terres agricoles » fait partie des arguments orientés « environnement »). Puis dans un deuxième temps, ils ont attribué à chaque commentaire des « codes » résumant les types d'arguments s'y retrouvant. Dans un troisième temps, à l'aide d'un logiciel d'analyse statistique et textuel, ils ont synthétisé les arguments favorables et défavorables, et le nombre de fois où ils sont répétés, pour chaque tronçon comme pour chaque ZP.

Enfin, voici quelques éléments techniques indispensables, pour la compréhension des chiffres présentés :

- Le nombre de commentaires et le nombre de votes sur une même ZP sont sans aucun lien. Une personne connectée sur Carticipe pouvait très bien voter pour une ou plusieurs ZP, sans pour autant laisser un commentaire. Le nombre de commentaires (729) est ainsi nettement inférieur au nombre de votes (5428)
- Chaque carticipant inscrit avait (pour cette phase) la possibilité de voter une fois par ZP (pour ou contre), c'est-à-dire au total jusqu'à 11 fois. Il apparaît que les inscrits sur Carticipe, en moyenne, n'ont voté qu'environ 2 fois chacun, lors de cette phase de concertation (5428 votes pour 2068 inscrits en deuxième phase et 714 en première phase, qui étaient également invités à voter et s'exprimer en phase 2). Ils se sont donc, pour nombre d'entre eux, visiblement d'abord focalisés sur la ou les ZP qui les préoccupaient de plus près.
- Un certain nombre de commentaires, lors de notre analyse sémantique, sont apparus comme des « doublons », c'est-à-dire qu'une même personne a copié-collé le même texte plusieurs fois sur les différentes ZP d'un tronçon. Cette pratique a été particulièrement fréquente sur le tronçon Mantes-Evreux, et a fait l'objet d'une « modération » en directe (suppression des doubles commentaires, avec envoi d'un message aux intéressés pour explication et recommandation de détailler leur avis pour chaque ZP ou de choisir une ZP sur laquelle ils pouvaient exprimer un « avis général »). Une partie de ces « doublons » ayant échappé au travail de modération en continu. L'objectivité de la synthèse imposait donc de ne pas comptabiliser plusieurs fois un commentaire répété de façon parfaitement identique.

Tronçon Paris Mantes :

Sur le tronçon Paris-Mantes, c'est la zone de passage « Paris Mantes Sud » qui obtient la préférence des participants du grand public, avec un solde de 81 votes favorables (136 pour, 55 contre). Nombre de participants en soulignant le coût plus faible et l'impact environnemental moindre, notamment par un rapprochement avec les infrastructures déjà existantes (A13, voies ferrées). Majoritairement, ils expriment également le souhait de trajets directs vers Paris, et se montrent plutôt opposés à l'hypothèse d'une gare nouvelle intermédiaire sur le secteur de la confluence Seine-Oise, que permettraient les autres options.



Analyse par zone de passage

La zone de passage « **Paris-Mantes Sud** » (PM Sud) recueille le meilleur résultat de votes (et le seul positif) sur ce tronçon avec un solde positif de 81 votes (sur un total de 191).

Sur **68 commentaires**, après analyses approfondies des contenus, **56 commentaires contiennent des arguments favorables**, dont **28 proviennent des micro-trottoirs**.

Parmi eux, les attentes liées à l'amélioration du service et de la performance sont les plus fréquemment exprimées (45 mentions).

En effet, la zone de passage est celle ayant le « trajet le plus court », étant « l'option la plus rapide » qui permet de « gagner quelques minutes » (40 mentions, avis émis notamment lors des micro-trottoirs), considérant souvent qu'il n'y a « pas besoin de gare nouvelle ». Elle est aussi perçue comme une solution pour « régler les problèmes de retards » (6 mentions). Une attente quant à un « accroissement des fréquences », notamment pour « les trains directs Paris-Rouen », est exprimée dans 6 commentaires.

D'autres arguments favorables portent sur « l'impact environnemental moindre » de la zone de passage (17 mentions), notamment car la zone de passage suit « le tracé déjà existant de l'A14 puis de l'A13 » (4 mentions).

Enfin, l'aspect « moins coûteux » du projet est aussi un argument favorable, revenant à 16 reprises dans les commentaires.

D'autre part, **7 commentaires contenant des arguments défavorables ont été relevés**. Ceux-ci évoquent un projet susceptible de « détruire des espaces agricoles » (3 mentions), et qui génèrera des « nuisances sonores pour les communes riveraines » (5 mentions), s'ajoutant au « bruit généré par l'autoroute A13 ». Enfin, un commentaire décrit l'inquiétude de la « desserte de Vernon » et un autre remet en cause l'utilité d'une « ligne à grande vitesse sur une distance si courte ».

Les **5 commentaires restants** sont soit des « doublons » * (commentaires identiques copiés-collés non comptabilisés), soit des « contre-projets » (alternatifs à toute ZP proposée).

Verbatim PM Sud

Arguments favorables

« Prenant le train depuis Evreux vers Paris, je privilégierai le plus rapide et le plus efficace, pas besoin de gare nouvelle ».

« On a besoin de plus de trains direct Paris-Rouen. Il y a trop retard de trains sur ce trajet. »

« [Le] resserrement avec l'A13 », cela semble être la meilleure solution possible pour minimiser le volume d'excavation à réaliser en tunnel, sans pour autant créer de nouvelle coupure dans le milieu naturel / agricole. »

« Cette option a tout pour elle en termes de temps de trajet et de coût comparatif. Tant pis pour la gare nouvelle, au vu de l'enjeu qu'elle représente. »

Arguments défavorables

« Je suis opposé à ce trajet qui va détruire des espaces agricoles dans des zones protégées, et créer d'importantes nuisances sonores pour les communes riveraines ».

La zone de passage « Paris-Mantes Centre A » recueille le score de votes le plus négatif sur ce tronçon : score négatif de 79 votes (sur un total de 127 votes).

Sur **36 commentaires**, après analyse approfondie des contenus, **14 commentaires contiennent des arguments défavorables**.

Parmi eux, les critiques liées à l'environnement et au paysage sont les plus récurrentes et se retrouvent dans 10 avis :

Cette ZP est fréquemment vue comme « plus dégradante pour l'environnement ». Les commentaires font mention d'un passage qui « mettrait à mal le caractère agricole de la région » (4 mentions de l'impact agricole), pourrait « entraîner la destruction » de zones naturelles (3 mentions des impacts sur le paysage ou la biodiversité). Des inquiétudes quant aux nuisances potentielles pour les riverains, autour des boucles de la Seine, sont également émises, dans l'hypothèse d'un passage « en aérien » (4 mentions). Enfin, des contraintes technico-environnementales liées à la Seine et notamment aux « 4 franchissements en 20 kilomètres » ou au risque d'inondation, sont avancées dans 3 commentaires.

Par ailleurs, des arguments hostiles à une gare nouvelle apparaissent à 4 reprises dans les commentaires, avançant qu'un « arrêt à Achères » n'aurait « aucun intérêt », ou soulignant que la LNPN n'a « pas vocation à faire de la desserte locale ».

Enfin, 2 commentaires soulignent le coût « plus onéreux » de cette option.

Les **commentaires favorables sont au nombre de 12, dont 8 proviennent des micro-trottoirs**. Les arguments portent essentiellement sur les possibilités d'interconnexion, (mentionnées 11 fois), avec notamment « une nouvelle gare province/province », une « connexion avec La Défense » ou « une desserte rapide pour les aéroports ».

Les **10 commentaires restants** sont soit des « doublons » (commentaires identiques copiés-collés non comptabilisés), soit des « contre-projets » (alternatifs à toute ZP proposée)

La zone de passage « Paris-Mantes Centre B » (PM Centre B) recueille également un score de votes négatifs élevé sur ce tronçon tout en recueillant moins de votes : score de 78 votes négatifs (sur un total de 108 votes).

Cette ZP a été peu commentée : 11 commentaires ont été enregistrés dont 4 doublons et une remarque neutre visant l'ensemble du projet. Après analyses des contenus, **un commentaire favorable** évoque un lien potentiellement « utile avec Achères ».

En revanche, **5 commentaires défavorables** critiquent l'impact environnemental, agricole et paysager perçu comme important (4 mentions) : « le sacrifice de zones agricoles est trop disproportionné », « Achères Grand Cormier se trouve en plein milieu de la forêt de Saint Germain ». De même, l'impact pour le développement local du territoire est perçu comme faible : « à moins de vouloir améliorer la desserte pour les sangliers je ne vois pas l'intérêt », et le coût moins favorable de cette option est mentionné deux fois.

Verbatim PM Centre A

Arguments défavorables

« Solution plus onéreuse que le tracé PM Sud, plus dégradante pour l'environnement, mettant à mal le caractère agricole de la région qui se doit d'être préservé. Aucun intérêt à construire une nouvelle gare TGV à quelques kilomètres de celles de Paris. »

« Le projet LNPN ne doit pas avoir vocation de faire de la desserte locale, pour ça il y a le projet EOLE ».

« Avec la zone de passage PM Centre A, on frise le ridicule : franchir 4 fois la Seine, un des plus grands fleuves, en seulement 20 km. On ne peut pas faire mieux pour accumuler les difficultés techniques et torpiller le projet. »

Arguments favorables

« L'idée d'une gare TGV confluence serait excellente, non seulement pour les provinciaux mais aussi pour les franciliens, à condition qu'elle permette également une desserte rapide pour les aéroports (notamment Roissy CDG) »

Verbatim PM Centre B

Arguments défavorables

« Comment peut-on sérieusement proposer un tracé qui serpente entre villes et forêts, qui fait un arrêt à Achères pour un train qui se propose d'être rapide ? »

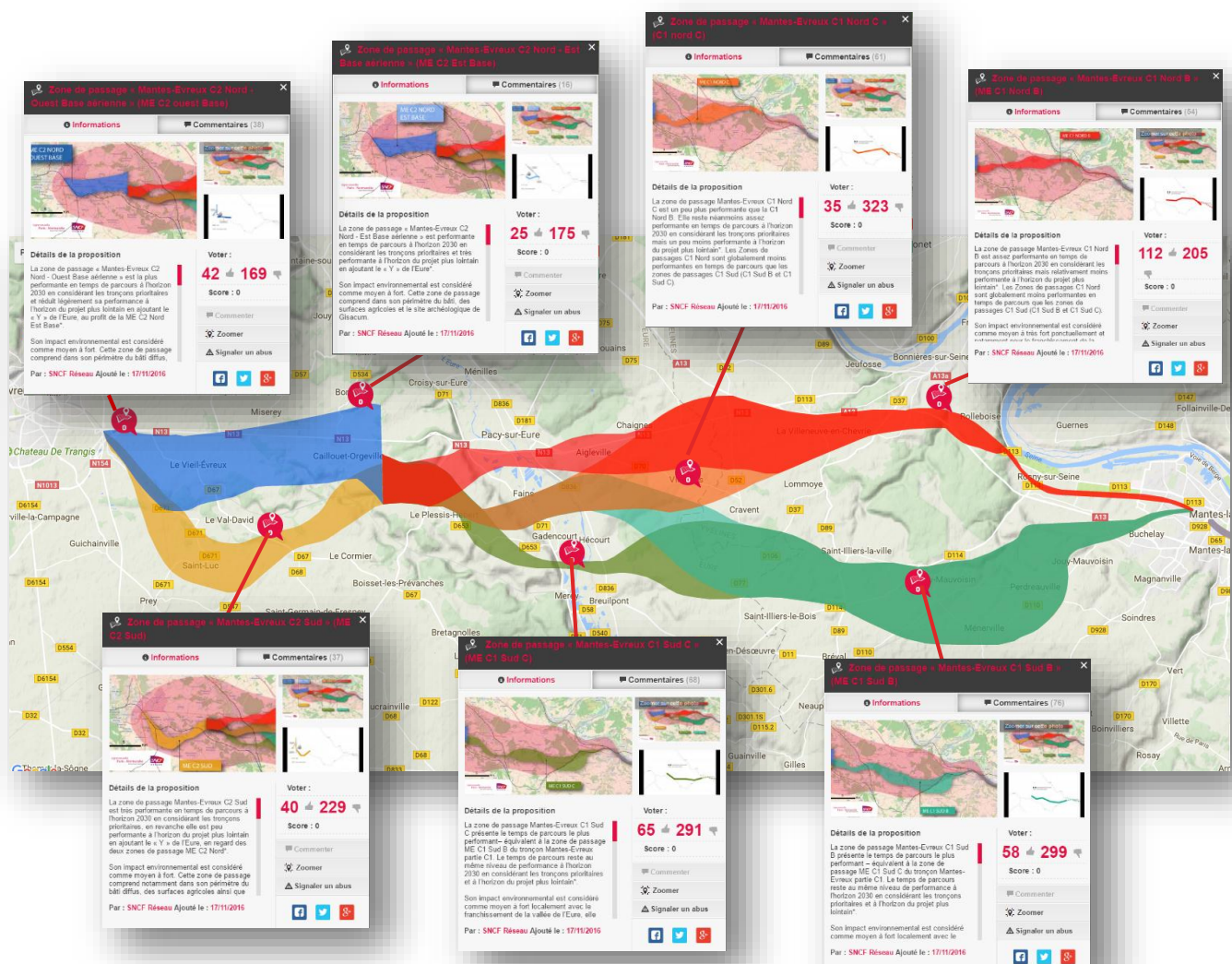
« A part d'envisager la possibilité de créer un arrêt à Achères Grand Cormier ce tracé ne présente aucun avantage sérieux par rapport au tracé Sud. »

Tronçon Mantes-Evreux :

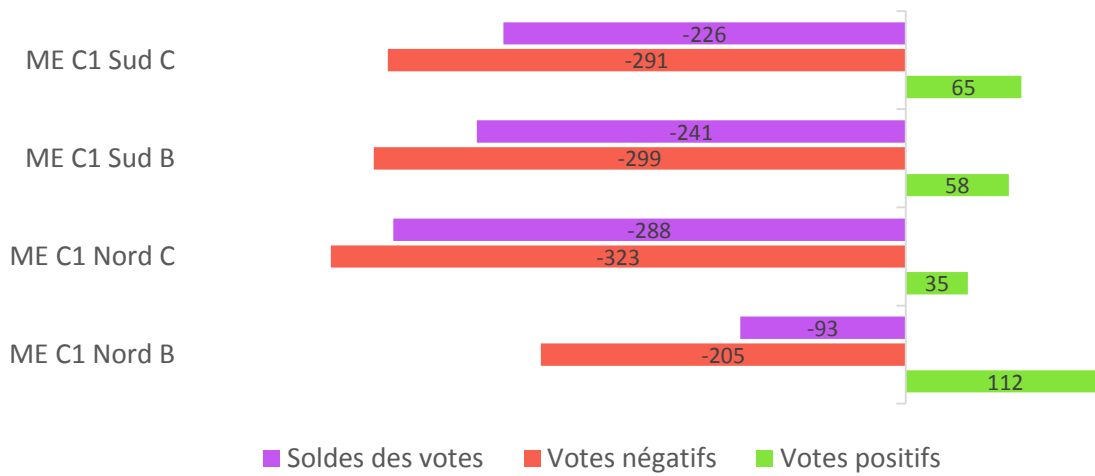
Sur le tronçon Mantes-Evreux, aucune des zones de passage proposées n'émerge de façon nette du vote des internautes. Cependant, entre Mantes et Orgeville, la zone de passage Mantes Evreux « C1 Nord B » obtient le plus faible écart entre les votes négatifs (205) et positifs (112), avec un solde cependant négatif de -93 votes. Ceux qui s'expriment en sa faveur, pointent essentiellement le rapprochement possible avec les infrastructures ferroviaires et routières existantes, notamment l'A13 et la RN13. Certains soulignent également l'avantage d'éviter des sites environnementaux et patrimoniaux présents sur le territoire (Forêt de Rosny, Château du Buisson de May, le Plessis-Hébert). En revanche, comme les autres zones de passages de cette section, le franchissement de la vallée de l'Eure et la consommation de terres agricoles inquiètent.

L'ensemble des autres options obtiennent des soldes de votes négatifs assez conséquents, et recueillent essentiellement des commentaires défavorables, déployant des catégories d'arguments négatifs similaires, principalement autour des terres agricoles, du paysage et de la biodiversité et du patrimoine rural, des riverains, ou du coût de l'infrastructure. Les craintes quant à la réduction de dessertes locales actuelles sont également présentes sur le tronçon Mantes-Evreux (Gare de Bueil, de Bréval...), et le gain de temps est considéré comme minime ou inutile.

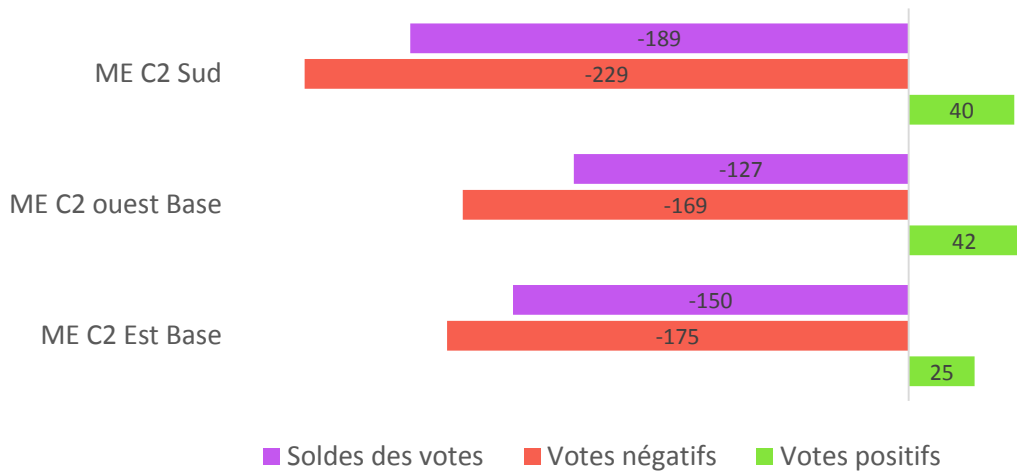
La moitié Ouest du tronçon (partie C2) fait quant à elle l'objet de craintes complémentaires quant à l'hypothèse d'une Gare nouvelle, même si cette dernière fait aussi l'objet de quelques commentaires de soutien.



Bilan des votes par zones de passage - Mantes Evreux C1



Bilan des votes par zones de passage - Mantes Evreux C2



Analyse des commentaires visant l'ensemble du tronçon

Après analyse approfondie de l'ensemble des **350 commentaires** de ce tronçon, il est à noter que **254 commentaires contiennent des arguments négatifs**. Parmi eux, **la majeure partie (172) ne s'adresse non pas à une ZP mais plutôt à l'ensemble du tronçon**. Par ailleurs, 39 « doublons » de commentaires copiés-collés par une même personne, déjà postés une fois, ne sont pas comptabilisés.

Sur ce tronçon, les avis craignant une « destruction du paysage » ou voyant le projet comme un « drame écologique » ou une « erreur environnementale » sont au nombre de 105. De même, 68 commentaires mentionnent une opposition quant à la « destruction » ou « consommation » de terres agricoles. Nombre de commentaires évoquent des craintes de « nuisances sonores » et que la vallée de l'Eure ne soit impactée sur le plan du paysage (47 mentions) notamment « par un viaduc ».

Face à l'impact écologique, l'utilité du projet est souvent mise en cause : 130 commentaires proposent « l'optimisation » ou « l'amélioration » ou « la modernisation de la ligne existante ». L'objectif de gain de temps, perçu comme trop faible, souvent réduit à « gagner 5 minutes sur un trajet Paris-Evreux », revient quant à lui dans 77 commentaires.

Enfin, les arguments liés au « coût élevé » souvent vu comme « exorbitant » sont aussi très présents sur ce tronçon : 122 commentaires évoquent cet aspect.

A contrario, parmi **38 commentaires positifs** relevés sur l'ensemble des ZP Mantes-Evreux – dont **18 relèvent des micros-trottoirs** –, **9 avis favorables issus des micros-trottoirs s'expriment plutôt sur l'ensemble du tronçon qu'en faveur d'une ZP précise**, et sont principalement liés à un « intérêt pour un gain de temps ».

Les 29 autres commentaires restants, soutenant plutôt des ZP spécifiques, sont détaillés ci-dessous.

Analyse par zone de passage / Partie C1 (partie est)

La zone de passage « Mantes-Evreux C1 Nord B » (ME C1 Nord B) recueille le score de votes le moins négatif sur cette partie du tronçon : score négatif de -93 votes (sur un total de 317).

Sur 54 commentaires, **20 sont plutôt spécifiques à la ZP**. Après analyse de ces contenus, **9 de ces commentaires contiennent des arguments défavorables**. Ils sont très majoritairement des signalements d'espaces naturels ou patrimoniaux spécifiques à la ZP autour de Pacy-sur-Eure et Saint-Aquillin-de-Pacy tel que « l'espace Naturel Sensible du Fournet ».

11 commentaires comportent de éléments d'argumentations positifs – dont **2 provenant des micro-trottoirs**. Ces arguments portent sur le fait que la ZP serait la « plus propice » à un rapprochement avec les infrastructures routières (A13 / N13) et pourrait notamment « longer l'autoroute A13 » (9 mentions), car elle « limite le cloisonnement de l'espace [...] et les nuisances nouvelles » (6 mentions).

Verbatim

Arguments défavorables

« Le plus grave : que pensez-vous de la destruction de terres nourricières, des espaces naturels et du bâti historique ?? » « Si on veut gagner 5 minutes autant changer les trains pour en mettre des plus rapides sur les voies déjà existantes ».

« 5,8 M d'€ pour gagner 5 minutes sur un trajet Paris-Evreux, je demande l'optimisation de la ligne existante. »

« C'est vraiment se moquer de la population du territoire, des activités rurales qui verront eux leurs déplacements perturbés. »

« L'impact négatif sur l'environnement et le cadre de vie me paraît disproportionné avec son intérêt hypothétique. »

Arguments favorables

« Sur Paris-Lisieux, il y aurait un vrai intérêt pour un gain de temps ».

Verbatim C1 Nord B

Arguments défavorables

« Ce scénario traverse l'Espace Naturel Sensible du Fournet (commune de Saint Aquilin de Pacy) ».

« Les zones sensibles et les zones natura 2000 de St Aquilin sont irremplaçables. Le Buisson de May est un château classé majeur pour la région ».

Arguments favorables

« Ce tracé minimise la consommation de terre agricole et suit un tracé déjà utilisé sans rajouter de nuisances »

La zone de passage « Mantes-Evreux C1 Nord C » (ME C1 Nord C) recueille le score de votes négatifs le plus élevé sur cette partie du tronçon : score négatif de 288 votes (sur un total de 358 votes).

Sur **56 commentaires**, **14 commentaires sont plus spécifiques à la ZP**. Après analyses des contenus, **12 commentaires contiennent des arguments défavorables**.

Comme pour les autres ZP, l'impact environnemental et paysager du projet est le sujet le plus récurrent : 11 mentions. Localisés autour de la vallée l'Eure, il est fait notamment mention de sites tels que « le château de Chambines » ou le « Buisson de May ». Les craintes de nuisances pour les zones habitées, et l'impact agricole, apparaissent également à 4 reprises chacun.

Cette ZP recueille peu d'avis favorables : seulement 2 commentaires favorables ont été relevés portant sur le fait de « regrouper les voies de transport ».

La zone de passage « Mantes-Evreux C1 Sud B » (ME C1 sud B) recueille un score de votes négatifs assez élevé de -241 votes (sur un total de 357 votes).

Sur **76 commentaires**, **24 commentaires sont plus spécifiques à la ZP**. Après analyses des contenus, **21 commentaires contiennent des arguments défavorables**.

L'essentiel de ces commentaires concernent l'impact environnemental du projet. Des craintes quant au paysage telles que de voir « couper le village de Boissy-Mauvoisin en deux » ou la « forêt de Rosny [...] enclavée entre l'A13 et la nouvelle ligne » sont présentes dans 10 commentaires. De même, 9 mentions s'inquiètent des « dégâts sur les terres agricoles ». Enfin, les craintes de « création de nuisances sonores » sont mentionnées à 10 reprises.

Cette ZP recueille peu d'avis favorables : seulement 4 commentaires favorables ont été relevés (dont 1 provenant des micro-trottoirs). Les arguments portent principalement sur le fait que cette ZP paraît « minimiser l'impact environnemental par rapport aux autres temps de parcours ».

La zone de passage « Mantes-Evreux C1 Sud C » (ME C1 sud C) recueille un score de votes négatifs assez élevé de -226 votes (sur un total de 356 votes).

Sur **68 commentaires**, **21 commentaires sont plus spécifiques à la ZP**. Après analyse des contenus, **18 commentaires contiennent des arguments défavorables**.

Les arguments sont principalement axés sur les questions environnementales. Parmi elles, 8 commentaires font plus précisément part de craintes de destruction « d'espaces naturels sensibles », ou de sites patrimoniaux par rapport à un territoire perçu comme « non encore perturbées par les axes routiers et ferroviaires ». D'autre part, le souhait qu'il n'y ait « pas de nuisances [sonores] supplémentaires » est mentionné également 8 fois.

Cette ZP recueille peu d'avis favorables : seulement 3 commentaires favorables (dont 1 provenant des micro-trottoirs) ont été relevés, principalement car la ZP présente « le meilleur temps de parcours ».

Verbatim C1 Nord C

Arguments défavorables

« Difficile d'imaginer le passage d'une ligne ferroviaire dans cet étroit couloir entre Lommoie et La Villeneuve ».

« Cette vallée de l'Eure est un lieu plein de monuments tels que le château de Chambines [...] ».

Arguments favorables

« Cette ligne si elle voit le jour devrait plutôt suivre les axes existant [...] détériorer le paysage. »

Verbatim C1 Sud B

Arguments défavorables

« Le tracé ne passera pas par Boissy Mauvoisin ! ».

« Les légumes de notre AMAP viennent de Cravant ; ce tracé mettrait l'exploitation en danger !! »

« Ce tracé est impactant et néfaste pour l'environnement de la faune de la forêt de Rosny ».

Arguments favorables

« Ce tracé minimise l'impact environnemental par rapport aux autres ».

Verbatim C1 Sud C

Arguments défavorables

« Cette zone passe dans un tronçon étroit et à proximité de l'église de Gadencourt, classée aux beaux-arts ».

« Le Plessis Hébert comme d'autres communes adjacentes seraient traversées par deux lignes ferroviaires ».

« Résident sur la commune de MEREY nous subissons déjà des dégâts et bruits du passage des trains [...] »

Arguments favorables

« C'est celui qui présente le meilleur temps de parcours à terme. »

Analyse par zone de passage / Partie C2 (partie ouest)

La zone de passage « Mantes-Evreux C2 Est Base » (ME C2 Est Base) recueille un score de votes négatifs élevé sur cette partie du tronçon : score négatif de 175 votes (sur un total de 200).

Sur **16 commentaires**, **2 commentaires seulement paraissent spécifiques à la ZP**. Un commentaire critique les hypothèses de gares nouvelles au nord de la base ou à Sassey, perçues comme « trop éloignées d'Evreux ». Un autre commentaire porte sur la crainte de voir « des villages habités » ainsi que le « site de Gisacum » rasé à cause du projet.

La zone de passage « Mantes-Evreux C2 Ouest Base » (ME C2 Ouest Base) recueille un score de votes négatifs moins élevé sur cette partie du tronçon : -127 votes (sur un total de 211).

Sur **38 commentaires**, nous avons extrait **11 commentaires paraissant plus spécifiques à cette ZP**. Après analyse, **5 de ces commentaires contiennent des arguments défavorables**. Ceux-ci expriment essentiellement le souhait qu'Evreux « garde sa gare proche du centre-ville ». Cet argument est motivé par le fait qu'une gare éloignée du centre-ville « allongerait le temps de trajet » et qu'une gare nouvelle excentrée ferait courir le risque pour Evreux de « mourir totalement ».

Au contraire, **6 commentaires sont favorables** à une gare nouvelle (dont 3 provenant des micro-trottoirs), à condition « qu'elle soit proche de l'agglomération d'Evreux » et ayant une proximité avec « des grands axes routiers pour le développement économique de l'agglomération », et un de ces commentaires ajoute « C'est le tronçon à privilégier car c'est le plus performant ».

La zone de passage « Mantes-Evreux C2 Sud » (ME C2 Sud) recueille un score de votes négatifs le plus élevé sur cette partie du tronçon : score négatif de 229 votes (sur un total de 269).

Sur **37 commentaires**, **15 commentaires sont plus spécifiques à cette ZP**. Ceux-ci sont exclusivement défavorables.

Sur une dizaine de commentaires évoquant l'aspect environnemental, 8 commentaires soulignent l'impact « écologique moyen à élevé » présenté par cette ZP. « La consommation de terres agricoles » est, elle, mentionnée à 6 reprises dans les commentaires, en soulignant notamment que celles-ci sont « très productives » localement. La « modernisation de la ligne actuelle » est également avancée à 3 reprises. Enfin, 3 remarques critiquent l'hypothèse de gare nouvelle présentée, perçue comme trop « excentrée ».

Verbatim ME C2 Est Base

Arguments défavorables

« Je ne crois pas du tout à la viabilité du positionnement des gares au nord de la base ou à Sassey, trop éloigné d'Evreux [...] ».

Verbatim ME C2 Ouest Base

Arguments défavorables

« Il est très important de garder la gare d'Evreux centre-ville avec parking taxis et bus car plus de 2000 personnes l'utilisent pour aller travailler sur Paris ».

Arguments favorables

« C'est le tronçon à privilégier car c'est le plus performant en temps de parcours et cela permettra une gare proche du centre-ville. Une gare dans les champs ne sert à rien. »

Verbatim ME C2 Sud

Arguments défavorables

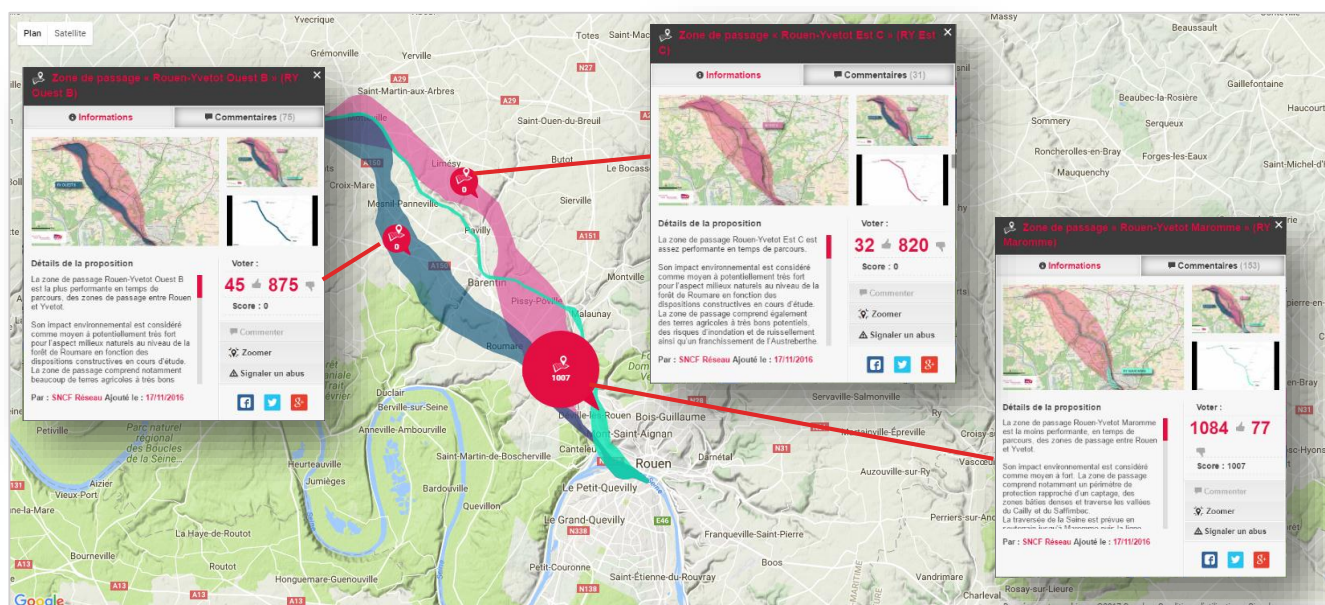
« Je suis le maire de la commune Le Val David. Votre tracé doit traverser notre village en condamnant des terres agricoles et un espace naturel sensible. ».

« Une gare à l'Est de la base, c'est carrément loin d'Evreux ».

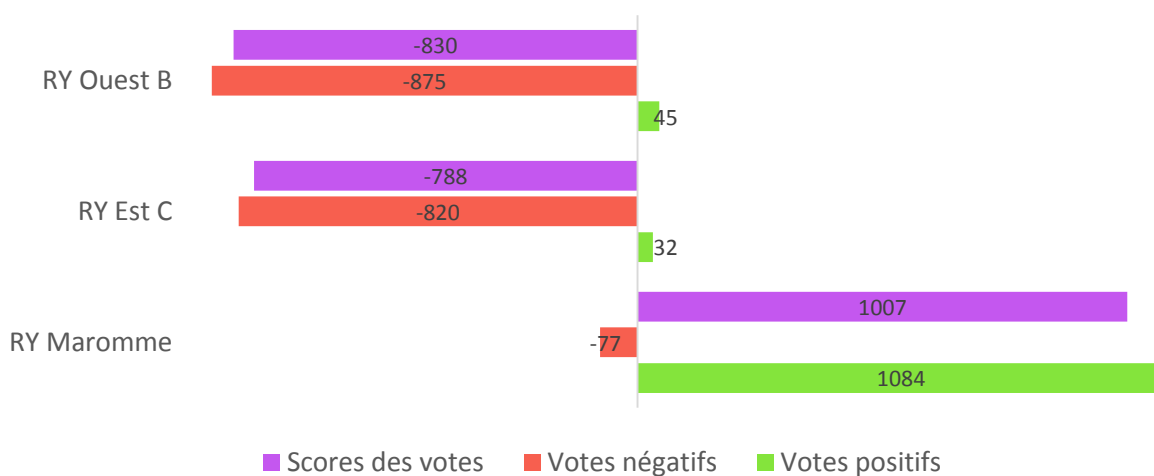
Tronçon Rouen-Yvetot :

Sur le tronçon Rouen-Yvetot, la zone de passage « Rouen-Yvetot Maromme » est plébiscitée. Elle recueille de nombreux commentaires favorables et un solde positif de 1007 votes. Cette zone de passage prévoit, au-delà de la gare nouvelle située à Rouen en rive gauche, une traversée souterraine de la Seine jusqu'à la gare actuelle de Maromme puis la ligne actuelle nécessitera des aménagements de capacité du réseau existant entre Maromme et Yvetot. Le public justifie sa préférence par le fait que cette zone de passage semble présenter le moins d'impacts environnementaux (paysages, nuisances sonores, terres agricoles) pour le territoire, et argumente également très fréquemment sur le « coût », généralement interprété par les participants comme nettement moindre que le coût des autres options.

Les deux autres zones de passages font l'objet d'un commun rejet, avec des soldes de votes extrêmement négatifs, en miroir du vote positif RY Maromme. Néanmoins, il est intéressant de relever que l'option « Ouest B » récolte davantage de commentaires négatifs (49), mais aussi positifs (22) tandis que l'option « Est C » ne récolte que 2 commentaires de soutien.



Bilan des votes par zones de passage - Tronçon Rouen Yvetot



A noter : **En surplus des votes en ligne**, nous avons réceptionné une « **pétition** » adressée par la Mairie de Bouville, comportant la prise de position de **143 personnes** « **n'ayant pas de mail** », et souhaitant voter « **oui** » pour le tronçon RY Maromme, et « **non** » pour les deux autres ZP de la section Rouen-Yvetot.

Analyse par zone de passage

La zone de passage « Rouen-Yvetot Maromme » (RY Maromme) recueille de très loin le meilleur résultat de votes sur ce tronçon avec un solde positif de 1007 votes (1084 pour et 77 contre).

Après analyse approfondie des **153 commentaires** déposés sur cette Zone de Passage, nous en avons décomptés une quarantaine qui concernent plutôt l'ensemble du tronçon voire du projet LNPN, et **101 qui concernent directement cette ZP.**

Parmi eux, nous avons classés **95 commentaires comme portant des arguments favorables à cette option** (dont 1 provenant des micro-trottoirs). Il est néanmoins essentiel de préciser ici que la plupart de ces « arguments favorables » sont construits par « opposition » aux impacts et coûts présumés des autres options, et en mettant en avant au travers de l'option RY Maromme une « modernisation » ou un « aménagement » de l'existant limitant ceux-ci.

Ainsi, 70 commentaires avancent des arguments liés aux impacts environnementaux « soutenables » de cette option, qui selon beaucoup « provoquera le moins de nuisances pour les habitants », « moins de terres agricoles sacrifiées », moins d'impacts sur « la biodiversité et le paysage ».

En parallèle, l'argument du coût, vu comme « plus économique » que celui des autres options, est avancé à 44 reprises. Il est fréquemment fait allusion au fait de limiter le « gaspillage d'argent public » en retenant cette option, l'argument étant également largement relayé, en opposition, sur les deux autres ZP.

Seuls quelques commentaires avancent des arguments liés aux services ferroviaires, tel que les possibilités accrues de dessertes (5 mentions), notamment pour « améliorer la desserte de Dieppe » ou la « desserte des petites gares », les possibilités de « gains de vitesse » (4 mentions), ou les améliorations de régularité possibles (4 mentions).

En face de ces soutiens **6 commentaires portent des arguments négatifs** spécifiques à cette ZP. Il s'agit essentiellement de commentaires pointant des « nuisances pour les riverains » et/ou des contraintes techniques ou de coût forts pour une augmentation de performance et de capacité autour du tracé actuel.

Il est à noter, en revanche, que **38 commentaires déposés sur la ZP RY Maromme, prennent une tonalité négative vis-à-vis de l'ensemble du tronçon, voire du projet LNPN**, avec la même typologie d'arguments que pour les opposants aux options Ouest et Est (voir plus bas : Coût, utilité, environnement...).

Enfin, 4 commentaires postés sur cette ZP affirment un soutien à la réalisation du tronçon « quel que soit l'option retenue » (dont 3 provenant des micro-trottoirs) et **9 commentaires sont imprécis**, hors sujets, ou présentent des « contre-projets » (solutions différentes de l'ensemble des 3 ZP proposées).

Verbatim RY Maromme

Arguments favorables

« Je vote pour ce tracé, car c'est le moins coûteux en terme économique et écologique. J'habite à environ 600 m de la ligne Rouen / le Havre et je peux vous assurer que la ligne et loin d'être saturée, les trains sont très loin de se suivre les uns derrière les autres. Donc inutile de massacrer des terres pour construire une ligne qui sera sous exploitée. On se moque de gagner 5 minutes, on veut simplement des trains qui partent à l'heure et qui arrivent à l'heure »

« La modernisation de la ligne existante me paraît être la seule solution soutenable en termes d'impact sur les terres agricoles, la biodiversité et le paysage. »

« Améliorer l'existant est la meilleure solution. Au lieu de dépenser des millions, de manger une fois de plus des terres agricoles, qui pour rappel sert à nourrir le monde, de détruire le paysage déjà lourdement impacté... »

« C'est le parcours le plus logique, celui qui impactera le moins l'environnement et la vie des habitants. »

« Seule solution soutenable en termes d'impact sur les terres agricoles, la biodiversité et le paysage »

« C'est le tracé le moins coûteux qui provoquera le moins de nuisance pour les habitants et pour la nature, surtout que l'autoroute Yvetot Barentin a déjà beaucoup supprimer de terre. »

« RY Maromme semble plus pertinente, en termes de coût et d'impact sur l'environnement. »

« Moderniser la ligne existante me semble la meilleure des solutions et la plus économique... la plus faible... »

« Remettre en ordre la ligne existante a surement le plus faible cout et de plus donnera le plus rapidement satisfaction aux usagers. »

« Pas de terres agricoles sacrifiées, plus de facilité pour les personnes qui partent des petites gares exemple Malaunay, Maromme ... »

« Moindre cout, moins de nuisances et les quelques minutes seront gagnées de la même façon »

Arguments défavorables

« Les couts sont équivalents pour les 3 parcours, et donc la question du financement ne peut servir de critère de choix ; La capacité de la ligne actuelle est insuffisante pour le trafic vers le Havre et Paris et les autres lignes régionales qu'il va falloir développer ; donc le doublement de la ligne actuelle est donc nécessaire et va créer des nuisances fortes pour les riverains (la moderniser ne répond pas au problème de capacité). Il est donc préférable de garder la ligne actuelle pour les dessertes régionales et les gares de la vallée, et d'avoir une nouvelle ligne pour relier Le Havre »

La zone de passage « Rouen-Yvetot Ouest B » (RY Ouest B), recueille le solde de votes le plus négatif (-830), avec 875 votes défavorables et 45 votes favorables.

Elle recueille **75 commentaires au total**. Après analyse, **49 commentaires sont globalement défavorables**, dont 27 décrivent plus spécifiquement des caractéristiques de cette ZP, alors que 22 sont moins ciblés et semblent pouvoir viser aussi bien les deux options « hors Maromme » (Ouest ou Est). Nous analyserons néanmoins les arguments dans leur ensemble.

Les arguments portent particulièrement sur les « impacts trop importants » sur l'environnement au sens large (39 mentions), incluant notamment 20 mentions d'un territoire « déjà impacté par l'A150 », la crainte de nuisances ou « perturbations » pour les riverains mentionnées (23 mentions), la « suppression », « destruction » ou « dégradation » de terres agricoles (18 mentions), ou des craintes pour les « paysages normands » (18 mentions). Notons encore la crainte de conséquences immobilières telles que les « expropriations » ou « décotes » (5 mentions).

Ces critiques sont complétées, souvent dans le même commentaire, par des remarques liées au « coût » vu comme « prohibitif » ou comme un « gaspillage », qui reviennent à 17 reprises, ou mises en parallèle avec une critique plus ou moins explicite d'un gain de temps « pas significatif » ou limité à « 5 minutes » (mentionné 15 fois).

Toutes ces critiques débouchent à 15 reprises sur la recommandation de préférer « la maintenance et la rénovation de la voie actuelle ».

Dans l'autre sens, 22 commentaires sont plutôt favorables dont **une grande partie ressort des « micros-trottoirs »** (20 sur 22) réalisés auprès des usagers à Yvetot, Rouen et Paris Saint-Lazare.

L'ensemble met principalement en avant les améliorations de performance (18 mentions), le « gain de quelques minutes » (12 fois), mais aussi la possibilité d'« augmenter les fréquences » (8 mentions) ou d'« améliorer la fiabilité » (évoqué 7 fois).

Notons que 5 de ces commentaires positifs mettent en avant « la possibilité de longer l'A150 », et visent donc plus spécifiquement cette ZP. Tandis que les 17 autres n'affirment pas nécessairement un choix clair entre l'option Ouest ou Est, dont les performances sont similaires.

Enfin **4 commentaires** restent inclassables (imprécis ou hors sujets).

Verbatim RY Ouest B

Arguments défavorables

« Les tracés (Est et Ouest) ont un impact trop important pour l'environnement (inondations), les terres agricoles et les habitants. Tous déjà fortement impactés par l'A150 et le passage des lignes à haute tension. Le gain de temps n'est pas significatif et le coût prohibitif ! »

« Notre paysage est déjà dénaturé par cette A150 que nous devons supporter, subir au quotidien le bruit de l'A150 sans rajouter en plus la LNPN. Arrêtez de détruire notre belle région par vos infrastructures ! »

« Contre ce projet car nous avons besoin de conserver nos terres agricoles afin d'assurer les besoins alimentaires, c'est 10 hectares au km qui seront supprimés. Ce projet tue l'agriculture normande, les exploitations et riverains ont déjà subi des traumatismes et un préjudice moral par le passage de l'A150. Un jeune agriculteur »

« L'autoroute A150 passe déjà à 100m de chez nous, nous avons notre dose de perturbations et de nouveaux travaux. NON aux expropriations, Non à la suppression d'hectares de terre(...) »

« Rénovez la ligne existante !!! Combien de villages et terres agricoles voulez-vous détruire, dégrader ? et tout cela pour gagner 5 minutes de trajet ? »

« Avec le passage d'une voie ferrée, ce village va voir sa population partir, la valeur des maisons décotée, la qualité de vie ne sera plus la même. Tout cela pour faire gagner 5 minutes de trajets !!! »

« Quels intérêts y a-t-il à sacrifier une zone déjà meurtrie par les travaux de l'A150 pour gagner 5 min de trajet (peut-être) et perdre en plus près d'1 Milliard d'euros ? uniquement pour ce parcours de 34Km . Ne vaudrait-il pas mieux investir cette grosse somme d'argent (en provenance en partie des contribuables : qui en seront pénalisés) dans la maintenance et la rénovation de la voie actuelle !! »

Arguments favorables

« Le tracé est intéressant si il permet de gagner quelques minutes sur le trajet Paris-Rouen-Le Havre et d'améliorer la fiabilité, d'autant plus si la ligne vient longer l'autoroute. » (Participant en ligne)

« Je pense que le fait de créer une voie ferroviaire à proximité de l'A 150 ne va pas nuire d'avantage au paysage. » (Participant en ligne)

« Le Yvetot-Paris qui redescendrait vers 1h10, ce serait énorme ! Ça pourrait attirer un paquet de parisien par ici. Moi j'ai laissé tomber mon boulot en région parisienne, et maintenant fait régulièrement Le Havre-Yvetot ou Rouen-Yvetot. Avoir des trains qui font Rouen-Yvetot en 15/20 minutes seulement, ça serait énorme aussi. Par ailleurs, pour l'ensemble du trajet Paris-Yvetot, il faudrait augmenter les fréquences, pour avoir plus de places assises, notamment en été. » (Micro-trottoir)

« L'objectif doit être la fiabilité, la régularité, une offre accrue et le gain de temps de parcours (dans cet ordre sachant que les deux 1ers devraient être le minimum). (...) Le choix du tronçon doit se faire en tenant compte du croisement des enjeux (humains, environnementaux, paysagers, urbains, ...) et non par une logique NIMBY. » (Participant en ligne)

La zone de passage « Rouen-Yvetot Est C » (RY Est C) recueille un solde de votes négatifs légèrement plus réduit (-788), mais avec un peu moins de votes au total (32 votes positifs et 830 votes négatifs) que RY Ouest B.

Elle est la ZP qui récolte le moins de commentaires, **avec 31 commentaires au total.**

Parmi eux, **5 sont des doublons** de commentaires postés à l'identique sur RY Ouest B, dont 4 **s'opposent** ainsi aux deux options « hors Maromme ».

22 autres commentaires sont défavorables. Une quinzaine mettent l'accent sur une préférence pour « l'utilisation des voies existantes » dont 5 sans autre argument.

Viennent ensuite les arguments environnementaux au sens large (présents dans 13 commentaires), en mentionnant l'environnement ou l'« impact écologique » sans plus de précisions (10 évocations), les « nuisances pour les riverains » (5 évocations), ou encore les « terres agricoles » (4 mentions).

Comme sur RY Ouest B, les commentaires négatifs s'associent avec des critiques sur le « coût » (7 mentions) et le gain de temps considéré comme faible (3 mentions).

2 commentaires favorables (dont 1 provenant des micro-trottoirs) sont, eux, liés à cette ZP en particulier, vue comme « alliant l'environnement et la performance » ou présentant « moins de contraintes » techniques.

Enfin restent **2 commentaires hors sujet**, dont un qui s'inquiète du « Y de l'Eure », non débattu lors de cette phase.

Verbatim RY EST C

Arguments défavorables

« Pourquoi dépenser une telle somme d'argent public pour ne gagner que 5 minutes en plus de détruire des hectares de terre agricole et créer des nuisances pour les riverains sans compter l'impact écologique, alors que rénover la ligne actuelle semble de toute évidence le bon sens ? »

« Je suis contre ce tracé car il aura un énorme impact sur l'environnement et sur les habitants. »

« Tracé ayant beaucoup trop d'impact sur l'environnement et les habitants de ces régions »

« Le choix de cette zone de passage (RY Est C) serait un choix complètement déraisonnable aussi bien par son coût que par son impact environnemental désastreux. Les nuisances sur les riverains seraient considérables. Vivre à la campagne est un véritable choix de vie et imposer ce type de projet parfaitement inutile est une atteinte au respect des riverains. »

« L'aménagement de la ligne actuelle est bien préférable à la création d'une ligne dans cette zone qui détruira des terres agricoles. »

Arguments favorables

« Scénario réaliste. Moins de terrassements, moins de milieu urbain, moins d'ouvrages d'art qui croiseront l'autoroute A150, moins d'impact environnemental donc moins de contraintes d'exécution. »

Annexe

Annexe 1 : Tableau synthétique de l'analyse de contenu des commentaires

Annexe 1

Tableau synthétique de l'analyse de contenu des commentaires

Zones de Passages :		Tronçon Paris-Mantes				Tronçon Mantes Evreux								Tronçon Rouen-Yvetot					
		Paris-Mantes Sud PM SUD	Paris-Mantes Centre A PM Centre A	Paris-Mantes Centre B PM Centre B	totaux sur le tronçon	Commentaires négatifs visant plutôt l'ensemble du tronçon	Commentaires visant plutôt un tronçon précis						totaux sur le tronçon	Commentaires négatifs visant plutôt l'ensemble du tronçon	Commentaires visant un tronçon ou les 2 "options hors Maromme")			totaux sur le tronçon	
							Mantes-Evreux C1 Nord B ME C1 Nord B	Mantes-Evreux C1 Nord C ME C1 Nord C	Mantes-Evreux C1 Sud B ME C1 Sud B	Mantes-Evreux C1 Sud C ME C1 Sud C	Mantes-Evreux C2 - Est Base aérienne ME C2 Est	Mantes-Evreux C2 - Ouest Base aérienne ME C2			Mantes-Evreux C2 Sud ME C2 Sud	totaux sur le tronçon	Rouen-Yvetot Maromme RY Maromme		Rouen-Yvetot Ouest B RY Ouest B
Arguments DEFAVORABLES		7	14	5	26	172	9	12	21	18	2	5	15	254	38	6	49	22	117
Types d'arguments négatifs développés :		Nombre d'occurrences de chaque type d'arguments :																	
liés à l'environnement et au paysage		5	10	4	19	105	7	11	18	18	1	5	10	170	27	6	39	13	85
<small>Mentionnant la consommation de terres agricoles, les impacts sur les paysages, sur les zones naturelles ou la biodiversité, les nuisances pour les riverains, et/ou les nuisances des infrastructures déjà existantes (voies ferrées existantes, routes, autoroutes...)</small>																			
mettant en cause l'utilité ou le gain de temps et/ou revendiquant l'« utilisation de l'existant »		1		1	2	130	3	8	8	8			3	160	28	3	15	3	49
<small>défendant l'utilisation ou modernisation des voies existantes (vue comme suffisante), présentant le gain de temps supposé comme négligeable ou insuffisant, et/ou émettant des doutes sur l'intérêt de l'offre future pour les usagers</small>																			
liés aux coûts ou à la rentabilité		1	2	2	5	122	2	6	1	4	1	5	3	144	28	2	17	7	54
<small>évoquant un « gaspillage », un coût « excessif » de l'infrastructure, et / ou émettant des doutes sur les prix de billets, ou la rentabilité future (nombres de passagers)</small>																			
mettant en cause l'impact pour le développement local (dont critiques gares nouvelles)			4	1	5	23	1	4	1					29	1	1			2
<small>critiquant une option de Gare nouvelle (inutile, ralentissant le trajet, ou menaçant le développement local), et/ou émettant des craintes sur le maintien de dessertes locales existantes (petites gares, villes intermédiaires), et/ou évoquant des « avantages limités habitants des grandes villes », ou encore émettant des craintes d'impacts négatifs pour le tourisme (rural)</small>																			
Arguments FAVORABLES		56	12	1	69	9	11	2	4	3		6		35	4	95	22	2	120
Types d'arguments favorables développés :		Nombre d'occurrences de chaque type d'arguments :																	
Liés à l'impact environnemental (vu comme plutôt favorable)		17	1		18	1	10	2	3	1				17		70	5	2	77
<small>Parce qu'elle permet un jumelage avec infrastructure routes, autoroutes (RN13, A150...), et/ou qu'elle peut constituer une incitation à prendre le train (plutôt que voiture individuelle), ou parce qu'il s'agit d'une option d'amélioration de l'existant, satisfaisante sur le plan environnemental</small>																			
Mettant en avant l'amélioration du service / des performances		45	1		46	9	3		1	2		1		16	4	12	18	2	36
<small>Permettant un gain de vitesse, une meilleure régularité / répartition des problèmes de saturation, et/ou un accroissement des fréquences (permettant entre autre plus de correspondances)</small>																			
Liés à l'impact économique (vu comme favorable)		16			16	1	1							2		44	2		46
<small>En raison du coût vu comme moindre de l'option, et/ou pour le développement et rayonnement des régions et villes concernées</small>																			
Liés aux possibilités offertes par une gare nouvelle			11	1	12							5		5					0
<small>Pour la desserte de la périphérie et du périurbain, et/ou pour les interconnexions et correspondances possibles avec une telle gare</small>																			
(rappel ZP :)		PM SUD	PM Centre A	PM Centre B	totaux sur le tronçon	Commentaires visant ensemble du tronçon	Commentaires visant plutôt un tronçon précis						totaux sur le tronçon	Commentaires visant ensemble du tronçon	RY Maromme	RY Ouest B	RY Est C	totaux sur le tronçon	
							ME C1 Nord B	C1 nord C	ME C1 Sud B	ME C1 Sud C	ME C2 Est Base	ME C2 ouest Base	ME C2 Sud						

Notice : Plusieurs arguments mentionnés ci-dessus peuvent, fréquemment, être présents dans un même commentaire. Par conséquent, le total des « arguments mentionnés » n'est pas égal au nombre total des commentaires défavorables ou favorables par ZP (Zone de Passage)

Mission ligne nouvelle Paris – Normandie

92 avenue de France
75648 Paris cedex 13

www.lnfn.fr

