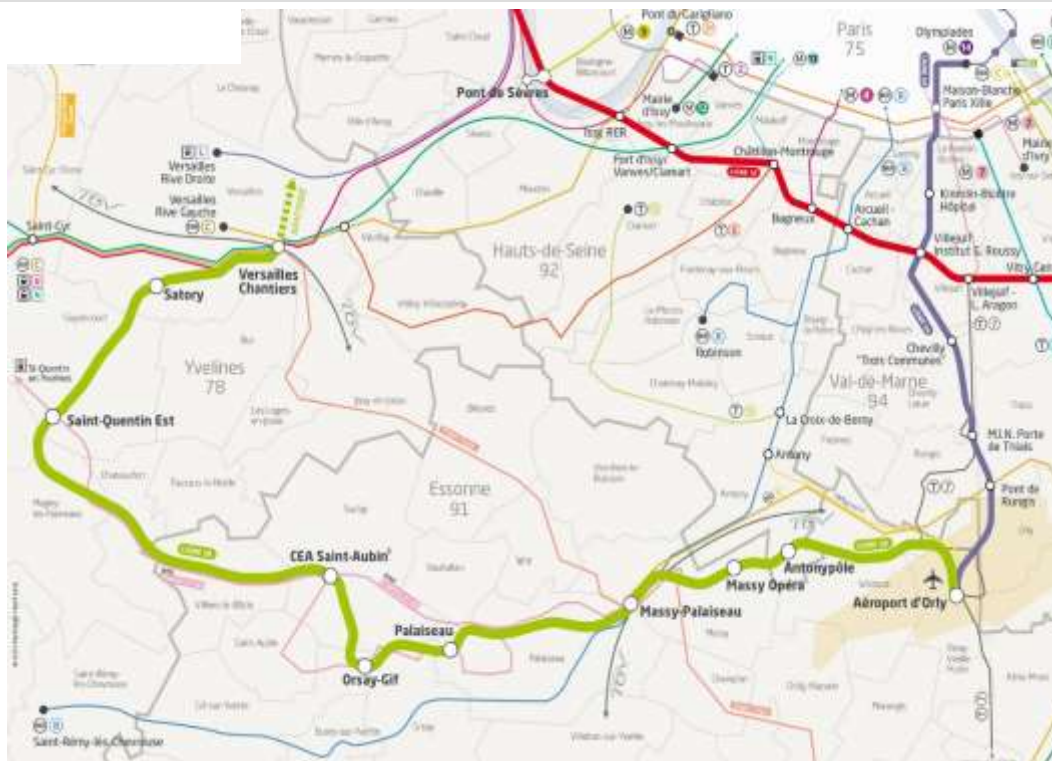


RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE RELATIF AU PROJET DE LIGNE VERTE 18 DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS EXPRESS



Enquête publique du lundi 21 mars 2016 au mardi 26 avril 2016 inclus

ANNEXE 2/2 : TABLEAUX RECAPITULATIFS DES COURRIELS, COURRIERS ET OBSERVATIONS RECUEILLIS PENDANT L'ENQUÊTE DUP LIGNE 18

JP. CHAULET : PRESIDENT

P. BARBER : MEMBRE
F. GHEZ : MEMBRE

J. BERNARD-BOUISSIERES : MEMBRE
Y. MAËNHAUT : MEMBRE

N. SOILLY : MEMBRE
R. FELGENTREFF : MEMBRE

JUILLET 2016

TABLEAUX RECAPITULATIFS DES COURRIELS, COURRIERS ET OBSERVATIONS RECUEILLIS PENDANT L'ENQUÊTE DUP LIGNE 18

I – TABLEAU DES COURRIELS RECUEILLIS SUR LE REGISTRE ELECTRONIQUE MIS EN PLACE POUR L'ENQUÊTE PUBLIQUE LIGNE 18

NB : Les thèmes retenus figurent en abscisse et les courriels figurent en ordonnée. Une croix est portée au regard de chaque courriel (mail) lorsque le thème retenu y est évoqué.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 2901																	X		Mme HUBERT : Montigny le Bretonneux. Favorable à la construction du métro. Equipement important pour l'agglomération de Saint Quentin. Le métro permettra la fluidité de la circulation routière et une simplification des déplacements vers les autres transports SNCF, RER, etc.	
Mail 2902		X															X	X	M SALAT : Merci au commissaire enquêteur de bien vouloir appuyer la proposition du collectif la Bretonnière concernant la demande d'un nouveau tracé à la SGP permettant le passage du métro en dehors du quartier de la Bretonnière et de ses nombreuses maisons, en émettant une réserve sur le tracé actuel.	
Mail 2903							X										R		M GUEYE : Villiers le Bâcle. Opposé à la ligne de métro aérien car elle va générer trop de nuisances sonores.	
Mail 2904									X								R		M GUEYE : Villiers le Bâcle. Opposé à la ligne de métro aérien car elle empiète sur les terres arables du plateau de Saclay.	
Mail 2905																		X	ANONYME : Vu que - les habitants du plateau de Saclay veulent un métro enterré- les entreprises veulent un métro tout court - les habitants de Voisins ne veulent pas d'un métro sous leurs maisons, Ne serait-il pas convenable de la part de la SGP de proposer un métro aérien entre Palaiseau et Saclay, enterré entre Saclay et Voisins le Bretonneux, et enterré sous le golf national plutôt que de vouloir contraindre tout le monde et se faire attaquer de toute part? La belle équipe de bras cassés de la SGP, Monsieur Yvin et Madame Grégoire en tête, devraient faire preuve d'un peu plus de réalisme et de bon sens. En l'état, je suis bien entendu contre le projet de la ligne 18 qui mécontente les citoyens du plateau en raison des nuisances prévisibles, et la communauté religieuse de Versailles.	
Mail 2906		X						X									X	X	M MERTIAN DE MULLER : Voisins le Bretonneux. Ligne 18 indispensable pour accompagner l'évolution démographique et économique du sud-ouest de l'Île de France. Néanmoins indispensable qu'une solution soit trouvée pour éviter le passage sous la Bretonnière à Voisins le Bretonneux (danger pour les maisons), et que l'impact soit réduit autant que possible sur le plateau, tant du point de vue esthétique qu'agricole (possibilité de mutualisation des espaces routiers, ligne 18 et ligne électrique ?)	
Mail 2907																	R		Mme KRIEGER : Châteaufort. Etudiante (faisant partie de la génération qui aura à supporter les erreurs des politiques passées) et habitante de Châteaufort, CONTRE LE METRO AERIEN et POUR LE METRO SOUTERRAIN. Comment un pays qui se targue d'avoir réussi à organiser le sommet de la Cop 21 peut encore accepter de voir autant de terres agricoles sacrifiées pour un métro aérien, qui en plus sera d'une laideur effroyable. Messieurs les Politiques: soyez conséquents et pensez aux futures générations qui auront à vivre avec cette horreur sur pattes en béton.	
Mail 2908																	X		Mme FOUROT : Epinay sur Orge. Travaillant sur le plateau de Saclay, indispensable au regard de l'arrivée des grandes écoles et établissements de recherche sur le plateau qu'il y ait une véritable offre en transport. Réseau routier rapidement engorgé sans. Dans le cadre du GRAND PARIS, cette ligne participera au désenclavement de la partie sud et sud-ouest de Paris.	
Mail 2909																		X	ANONYME : J'ai lu avec attention les contributions du directeur du site du CEA et du directeur de centrale Supélec. Inquiet de voir ces gens qui soit disant pour l'un fabriquent l'élite française, et pour l'autre l'embauche, avoir de tels propos méprisants de l'écosystème dans lequel ils vivent, à commencer par le dédain absolu dont ils font preuve à l'égard de la population. Messieurs, j'en appelle à ce qu'il vous	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			reste je l'espère de lucidité afin que, en oubliant votre attachement au pouvoir politique qui vous a mis en parce à vos postes de privilégiés, vous puissiez réaliser que vous auriez tout à gagner en vitesse de construction de la ligne 18 et satisfaction de vos étudiants, enseignants et chercheurs, si vous utilisiez votre intelligence à quelque chose de vraiment utile: faire en sorte que ce métro contente tout le monde et donc soit enterré au droit des habitations. Pour ma part donc, je suis contre ce projet qui de part ses méthodes constructives présentées dans l'enquête, oppose les populations. Ce n'est pas digne de notre république.	
Mail 2910																	X		M PIET : Villiers le Bâcle. Pas favorable. Devons protéger notre cadre de vie qui est exceptionnel à Villiers, si près de Paris.	
Mail 2911																	R		M FOUGERE : Villiers le Bâcle. Contre le projet de métro aérien sur VLB.	
Mail 2912																	X		ANONYME : Villiers le Bâcle. Favorable à la construction et à l'accélération des travaux de la ligne 18. Cette ligne est une source de développement majeure, indispensable et incontournable pour l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines ainsi que pour les communes alentours. Cette nouvelle ligne de métro automatique va fluidifier et faciliter la circulation tout en simplifiant les déplacements entre le plateau de Saclay et Saint Quentin ; mais également vers les autres réseaux de transports SNCF, RER ou aérien tel qu'ORLY. Ces échanges faciliteront des coûts de transports réduits avec un impact positif sur l'environnement (transport partagé) source d'un désengorgement du réseau routier local au profit du métro automatique. Celui-ci offre des perspectives de développement et d'attractivité sans précédents pour les communes environnantes et le tissu local (entreprises, immobilier, commerces, travailleurs etc.) J'appuie des travaux qui doivent être fait en bonne intelligence et en limitant toute nuisance liée à ce type de projet.	
Mail 2913		X															X		M FERME : Gros problème avec le passage sous la Bretonnière. Ma maison est exactement au-dessus du tracé, le tunnel va passer juste en dessous, et en plus de ça j'ai une cave harnois enterrée à 2m de profondeur, donc je me retrouve techniquement très proche du haut du tunnel Par ailleurs, je me pose la question de construire une mini cave enterrée, comment vais-je faire s'il y a une servitude sur les tréfonds ? Donc déjà que les nuisances seront insupportables, en plus je suis limité sur la jouissance de mon terrain qui, sauf avis contraire, m'appartient non ! Bref, totalement opposé au passage sous la Bretonnière. Messieurs dames de la SGP, proposez un tracé sous le golf, tout le monde sera ravi (nous et vous car moins cher).	
Mail 2914	X	X		X				X	X								R		M DUTRITE : Magny les Hameaux. La ligne doit être enterrée de bout en bout pour des raisons esthétiques et de bruit, il serait bien d'avoir une gare sur le plateau au croisement en haut de Châteaufort avec un parking pour tous les habitants de Magny, Châteaufort au lieu d'aller à Saint Quentin, parcours sous "la Bretonnière" étrange compte tenu de la stabilité des sols	
Mail 2915	X																X	X	ANONYME : Je vous saurais gré de bien vouloir considérer les arguments suivant en faveur de la création de la gare de la ligne 18 à proximité du quartier Camille Claudel à Palaiseau. En effet, cette gare pourrait desservir un grand nombre d'habitants (quartiers Le Pileu et Camille Claudel de Palaiseau), le centre ONERA Palaiseau. qui va grandir suite aux déménagements prévus des centres de Chatillon et Meudon vers Palaiseau, avec le nombre total des salariés augmenté par 3. Logements étudiants à desservir pour mieux intégrer le campus Paris Saclay et faciliter des échanges en milieu étudiant/scientifique. Avec cette gare, les étudiants qui habitent dans le quartier Camille Claudel pourront plus facilement venir en cours/séminaires/stages à CEA, EDF, centres de CNRS. De-intensifier les bouchons sur le rond-point D36. En effet, ce problème qui s'accroîtra avec les constructions suivantes dans cette zone. Infrastructures à desservir et à valoriser Collège Franc César + lycée Camille Claudel + 2 écoles maternelles Piscine La Vague Gymnase Forêt domaniale en tant qu'un endroit de récréation Actuellement la ligne 18 connecte les bassins d'emploi, mais en moindre degré les zones d'habitation. C'est à dire qu'elle sera sollicitée surtout aux heures de pointe. En même temps la ligne 18 en tant qu'une ligne automatique a le potentiel d'être exploitée sur une plage horaire étendue. Donc pour la valoriser sur une plage horaire plus large c'est souhaitable de desservir également les habitations, ce qui serait fait en partie par la construction de la gare à Palaiseau. Actuellement Massy – gare EDF est le tronçon le plus long de toute la ligne. La gare de Palaiseau serait la gare la moins chère de toute la ligne, car elle se retrouvera à la sortie du tunnel, et sera donc simplement positionnée à la surface (ni souterraine ni en élévation).	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE DEFAVORABLE NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 2916								X									R	ANONYME : Villiers le Bâcle. TRES DEFAVORABLE Pourquoi construire un métro sur pylône près d'un village où pour remplacer des huisseries extérieures ou ne serait-ce qu'une simple tuile, il faut l'avis des Bâtiments de France ?? Il faudrait que la SGP respecte les simples règles d'urbanisme qui nous sont imposées pour pérenniser la beauté de nos campagnes et de nos villages. Merci pour le patrimoine français et pour nous !
Mail 2917																	X	ANONYME : Guyancourt. Le métro ne m'apportera personnellement rien. Il en est de même pour mes proches. Je suis contre.
Mail 2918			X				X	X									R	Mme VIELLEUX : Magny les Hameaux. . Pour la ligne 18 à condition qu'elle soit enterrée de bout en bout pour des raisons agricoles, esthétiques et de bruits D'autre part, il serait bien d'avoir une gare sur le plateau au croisement en haut de Châteaufort avec un parking pour tous les habitants de Magny, Châteaufort au lieu d'aller à Saint Quentin?
Mail 2919																	X	M LEFEVRE : Guyancourt. Nous employons 140 agents de sécurité sur 27 sites dans les Yvelines, et certains d'entre-eux, ainsi que notre agence sont en 2016, très mal ou pas desservis par les transports en communs, depuis et vers Paris notamment ou pire de banlieue à banlieue. La ligne 18 est absolument indispensable en termes d'attractivité de nos territoires et de maintien de notre économie pour tous les employeurs et leurs salariés
Mail 2920																	X	ANONYME : Contre cette ligne 18. développez les structures existantes.
Mail 2921																	R	ANONYME : Le projet proposé va dénaturer cette si belle région. ne pouvez-vous pas l'enterrer ? de ce fait, je défavorable à ce projet tel qu'il est prononcé
Mail 2922																	X	ANONYME : Magny les Hameaux. Projet complètement inadapté par rapport à l'environnement et d'autres solutions comme la mise en œuvre d'un transport collectif en site propre. Coûteux, avec toujours les mêmes qui paient, juste là pour enrichir quelques personnes et que quelques décideurs se gargarisent de cette réalisation. Un futur Notre Dame des Landes en puissance vu le nombre d'oppositions.
Mail 2923																	X	M MEUNIER : Antony. En format PDF, mon avis dans le cadre de l'enquête publique sur la ligne 18 du Grand Paris Express. Document absent.
Mail 2924																	X	ANONYME : La ligne 18 est une gabegie dont nous n'avons pas besoin. repensez votre projet. en l'état actuel des choses, j'y suis opposé : je suis contre
Mail 2925								X									X	ANONYME : CETTE LIGNE EST UNE ABBERATION, une de plus ! on dirait un musée ! chacun veut laisser sa trace. arrêtez, ça suffit ce projet va dénaturer notre belle campagne; laissez-nous notre droit au paysage. JE SUIS TRES DEFAVORABLE A CE PROJET
Mail 2926																	X	ANONYME : La ligne 18 et ses projets faramineux doivent être repensés. faites des bus en voie propre, cela créera de l'emploi tel qu'il est, j'y suis défavorable
Mail 2927																	X	Mme FALIPPOU : Villiers le Bâcle. au début du siècle dernier les parisiens ont créé le métro : ils l'ont enterré en passant sous les voies. Imaginez toutes les lignes du métro parisien en aérien c'est ce que l'on nous installe NON MERCI
Mail 2928																	X	ANONYME : La ligne va augmenter les impôts de toutes les communes aux alentours. les habitants ne s'en serviront pas mais devront quand même payer. je dis non. je suis contre ce racket ! contre ce projet
Mail 2929																	X	M MEUNIER : Antony. Conseiller Bleu Marine. La ligne 18 du Grand Paris Express, une ligne qui n'a d'autre but que de relier à Orly et entre eux les principaux pôles de compétitivité universitaire, technologique et économique que sont ou seront Antonypole, Massy, Palaiseau, Orsay, le CEA Saint-Quentin, Saint-Quentin et Orsay. Pour preuve, l'avis défavorable rendu par le Commissariat Général à l'Investissement pour le tronçon Saclay-Versailles. Pour preuve également, la délocalisation sur le plateau de Saclay de l'école centrale de Châtenay-Malabry ou de l'E.N.S. de Cachan. Des délocalisations qui remettent en cause l'équilibre économique et universitaire de nos territoires, vont dégrader le cadre de vie des enseignants et des étudiants et accroître leur temps de transport. La réalisation d'une ligne qui ne prend pas en compte également la saturation actuelle de la RN 118 et qui ne fera que s'accroître avec le projet tel qu'il est prévu.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				La réalisation d'une ligne qui risque enfin d'entraîner des retards importants dans la réalisation du projet TTME (tram-train Massy-Evry) lié au fait que l'emprise de la gare Massy-Palaiseau de la ligne 18 correspond à des terrains aujourd'hui ferroviaires qui doivent être mobilisés pour les travaux du projet TTME. Sur l'impact environnemental de la ligne 18 du Grand Paris Express : Tel que proposé aujourd'hui, le projet de ligne 18 du Grand Paris Express remet en cause l'existence même des terres agricoles du plateau de Saclay. En effet, la ligne 18 du Grand Paris Express sera composée d'une section souterraine de 22 kilomètres et d'une partie aérienne en viaduc de 13 kilomètres qui culminera à une altitude de 7 mètres de haut entre et s'étendra sur plus de 10 mètres de large entre Magny-les-Hameaux et Palaiseau en passant par le plateau de Saclay, soit l'équivalent d'un axe routier majeur sortant de terre. Cette structure sera soutenue par un appui central tous les 25 mètres. Ce viaduc sera construit au travers de terres agricoles fertiles du plateau de Saclay qui se retrouvent donc menacées par ce projet de métro aérien, alors que ces terres sont protégées par le décret du 31 décembre 2013 sous forme sous forme d'une Zone de protection naturelle et forestière. Située à quelques mètres des habitations subiront des nuisances sonores et visuelles importantes liées au passage de super-métros aériens. C'est pourquoi, si la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express était maintenue, son tronçon Magny-les-Hameaux – Palaiseau se doit d'être enfoui. Sur la localisation de la future gare d'Antony : Telle que prévue aujourd'hui, la localisation de la future gare d'Antony exclue toute synergie avec la ville voisine de Wissous et le réseau Orlyval. Un réseau dont la pérennité et l'existence même serait remis en cause à terme, et ce en dépit des investissements importants qui y ont été consacrés. C'est pourquoi, si la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express était maintenue, la localisation de la gare d'Antony devra être revue pour être implantée plus à proximité de Wissous et en lien avec le réseau Orlyval. Par ailleurs, l'implantation d'une gare de la ligne du Grand Paris Express sur le site d'Antony ne peut être déconnectée du projet porté par la ville d'Antony sur le quartier Antony. Une reconstruction et d'aménagement du quartier Antony dans son ensemble. Un projet dont on ne connaît aujourd'hui ni les tenants, ni les aboutissants de manière précise. C'est pourquoi, si la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express était maintenue, la réalisation de la gare d'Antony ne peut se faire sans que soit connu le projet porté par la ville d'Antony sur le quartier Antony. Par ailleurs, quelles garanties sont données aux riverains quant aux futures nuisances liées au chantier de la gare Antony (difficultés de circulation liées aux travaux, nuisances sonores, impact du chantier sur la vie quotidienne) ? Des questions auxquelles l'Autorité Environnementale reconnaît, dans son avis n° 2015-63 pages 4 et 5, que les réponses apportées ne sont pas satisfaisantes. Sur la desserte de la future gare d'Antony : Aujourd'hui, le quartier d'Antony n'est desservi que par deux lignes du Palatin (la 1 et la 2) à partir de la gare RER d'Antony. Deux lignes dont le service est interrompu à compter de 20h00 et qui ne fonctionnent pas le Dimanche. Deux lignes que l'ETP « Vallée Sud Grand Paris » envisage à terme de supprimer. C'est pourquoi, si la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express était maintenue, il est essentiel que la future gare d'Antony puisse être desservie à partir, à minima, de l'ensemble des gares RER (B et C) situées sur Antony. Une desserte qui doit être mise en œuvre en lien avec le STIF et la RATP. En conclusion, la ligne 18 du Grand Paris Express, une ligne loin d'être essentielle, qui pose plus de problèmes qu'elle n'en résout et dont les sommes consacrées à sa réalisation (2 860 M€ HT) serait bien plus utilement investies dans la modernisation des RER B et C, ainsi que dans la réalisation d'une ligne de bus en site propre le long de la RD 920.
Mail 2930	X																X	X		M HERBELIN : Le Chesnay. Favorable à la ligne 18 mais contre la disparition du Centre Huit, il faudrait donc étudier un projet alternatif pour que l'extension se fasse sur les terrains qui appartiennent à la SNCF. Le Centre Huit est un lieu de rencontres culturelles, culturelles et d'œuvres sociales qui apporte beaucoup à la population de la région et qui est facilement accessible par les transports en communs de par sa position. Il ne doit pas être "exilé" dans un endroit qui obligerait à avoir recours à la voiture.
Mail 2931								X				X						X		Mme COYETTE : AVIS DEFAVORABLE Favoriser le transport mais pas au détriment des populations locales (pollution visuelle et sonore) ni en défigurant le paysage et en laissant une empreinte pour les générations futures. Un gain court-terme pour un saccage long-terme.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 2932																	X		ANONYME : Versailles. La France est l'un des pays les plus visités au monde, et son patrimoine est d'une richesse incroyable. Or les touristes, qui apporte des devises dans notre économie et qui sont un levier pour la croissance, doivent être considérés aussi dans notre système de transport en commun. Grâce à cette ligne, c'est d'un part les touristes français qui pourront découvrir la région Île-de-France (et désengorger Paris) mais aussi permettre des liaisons entre les différentes métropoles.	
Mail 2933																	X		Mme SINE : Beynes. FAVORABLE c'est une bonne chose pour la région, pour l'environnement, pour les jeunes, les étudiants et les touristes.	
Mail 2934							X	X									R		Mme FONDIN : DEFAVORABLE pour ce projet. En effet le métro aérien est une pollution visuelle sans précédent dans un environnement agricole qui doit être préservé au titre du droit européen au paysage. Par ailleurs les dizaines de piles en béton seront taguées de manière sauvage ce qui accentuera encore lus la pollution visuelle. La version enterrée de ce métro est la seule solution pour éviter cette pollution visuelle.	
Mail 2935																		X	ANONYME : je suis sidérée lorsque je lis des commentaires !!! quels touristes vont venir voir le plateau de Saclay ? réfléchissez un peu avant de bétonner partout ! commencez plutôt par améliorer le RER b ! développez les infrastructures existantes et tout le monde en profitera ! même les touristes ! NON, NON, NON, je suis TRES DEFAVORABLE à ce projet !	
Mail 2936	X														X	X			M MORGENTHALER : Versailles. Association de Bange Houdon. Versailles. Demande mise en service en 2024plutôt que 2030. Une solution pour le centre 8. Amélioration autour des gares. voir fichier attaché : 16 04 21 - Li	
Mail 2937																		X	ANONYME : Le tracé n'est pas encore fini et on veut nous faire valider un projet aussi cher ? non, désolé, je ne signe pas de chèque en blanc. je suis contre ce projet inutile	
Mail 2938																		X	ANONYME : Pourquoi faire un métro en hauteur ? quelle idée non, ce métro va dénaturer le paysage. je suis contre	
Mail 2939															X	R			M STOLARCZYK : Gif sur Yvette. Si nous pouvons nous réjouir d'une part du développement du pôle scientifique et d'autre part de l'emprise limitée -aujourd'hui- sur le territoire agricole et naturel du plateau de Saclay, on s'interroge sur le choix d'une ligne de métro sur pilotis, qui va à l'encontre de la démarche "éco-durable" affichée par le projet (incluant le respect des paysages et du patrimoine). Une ligne au sol ou semi-enterrée a peut-être un coût supplémentaire, mais compte-tenu des capitaux investis dans Paris/Saclay, y compris les capitaux privés, je ne suis pas convaincu que cela soit un frein suffisant à un choix qui resterait plus cohérent avec l'esprit du projet tel qui nous a été présenté ces dernières années. L'option aérienne de la ligne de métro dans la partie "hors campus" semble de mauvais augure pour le maintien d'un équilibre raisonnable entre les campus et le patrimoine naturel et historique du plateau. Je suis donc défavorable à une ligne de métro sur pilotis.	
Mail 2940	X			X					X									X	M KLEIN : Bures sur Yvette. AVIS DEFAVORABLE Projet clairement surdimensionné en capacité de transport, et par conséquent en coût (environ 3 Md€ soit 1% des recettes de l'état), et en impact environnemental : destruction de terres agricoles, immédiate par l'emprise au sol des infrastructures de transport et des bâtiments, mais également destruction future avec une pression irrésistible à long terme pour urbaniser toute la zone une fois que des gares seront en place. C'est malheureusement le contraire de ce qu'il faut envisager pour nourrir l'Île de France avec une agriculture de proximité. Le principe même du projet est à revoir puisqu'il connecte le plateau avec des moyens de transports à longue distance (Aéroport et TGV), ou à Paris par le RER. Il fallait moderniser le RER B et assurer des connexions proches, notamment au plateau - vallée. A défaut : - pour les personnels et les étudiants qui habiteront dans la zone (Orsay/Bures/Gif/Les Ulis/Palaiseau), la nécessité de repasser par Massy pour bénéficier de transports en commun est une aberration qui va conduire à un report sur la voiture individuelle. Ce sera à l'évidence le cas de la majorité, et malheureusement ce sera mon cas. - Mais ce sera bien pire pour ceux qui viennent de Paris, suite au déménagement de leur école ou de leur centre de recherche puisqu'ils se heurteront soit à l'accès à Massy, par le RER B déjà totalement saturé, soit à l'A6, l'A10 et la N118 qui le sont également. Manifestement l'idée d'une connexion aux réseaux à longue distance (avion, TGV) est en phase à l'injonction de promouvoir l'attractivité internationale et la politique	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 2941																		X		d'excellence du site. On a préféré que d'hypothétiques investisseurs ou scientifiques de renom gagnent quelques minutes à la sortie de leur avion plutôt que d'améliorer la situation quotidienne de centaines de milliers d'habitants qui souffrent déjà de l'insuffisance des infrastructures de transport public. En conclusion, un projet qui coûte très chère, ne répond pas au besoin et va détériorer la vie quotidienne des populations concernées, à court terme comme à long terme. Pour ces raisons, j'y suis fortement opposé.
Mail 2942	X	X		X												X	X			ANONYME : Le choix d'un métro aérien ne semble ni convenir aux riverains. nous ne voulons pas arriver sur le plateau de Saclay en ennemi. je n'apprécierai pas d'avoir un tel projet sous mes fenêtres je suis contre ce projet
Mail 2943				X														X		ANONYME : Développez les transports existants en mettant des bus électriques comme à Montmartre, en mettant des vélos et des Autolib. améliorez la n118. ça coûtera toujours moins cher que votre métro ! je suis contre ce projet
Mail 2944																		X		Mme TAFFANO NIOCHE : Orsay. La ligne 18 représente une destruction d'espaces pourtant déjà exploités. Avis défavorable.
Mail 2945	X															X	X			M BARNERIAS : Noisy le Roi. Projet nécessaire, il aurait dû être fait depuis longtemps. Reste quelques points de détails encore que!!! Il me semble que prévoir une gare à Versailles Chantiers semble couler de source mais compte tenu de l'encombrement de ce quartier au moins 6 heures par jour, de l'étroitesse de la rue de la porte de Buc rajouter de la circulation est une hérésie. Pourquoi ne pas utiliser l'ancienne Matelots où on dispose de terrains de voie d'accès large, quitte à prévoir un tramway entre Chantiers et Matelots. Par la même occasion cela conserverait le calme de ce quartier qui a une clinique importante et une grosse unité de soins palliatifs, sans parler du couvent des diaconesses qui reçoivent beaucoup dont des paumés qui logent dès les rues de Versailles.45.
Mail 2946																		R		M FOURNEAUX : Villiers le Bâcle. Défavorable à un métro aérien. Zone non aedificandi et zone de danger liées au CEA.
Mail 2947							X	X										R		ANONYME : Contre le métro aérien. Sans compter le bruit et la saleté que cela impliquera, cet ouvrage n'apporte que laideur à un environnement que, soi-disant, nous cherchons à protéger. C'est honteux pour le futur. Enterrez le métro comme c'était prévu.
Mail 2948																		X		ANONYME : Pourquoi dépenser 3Md€ pour desservir des emplois délocalisés et des écoles délocalisées qui n'apporteront qu'un volume net de création d'emploi de 7000 postes d'ici 2030 : soit 428571,22 € par poste. C'est une honte ! Par conséquent, je suis contre ce projet hallucinant.
Mail 2949							X											R		M DELATTRE : Villiers le Bâcle. Il y a 30 ans, j'ai fait le choix de venir habiter Villiers le Bâcle pour son cadre de vie presque unique, aussi près de Paris. Je ne remets pas en cause la nécessité d'une ligne de métro sur le plateau de Saclay. Cependant, je m'insurge contre le projet d'une ligne aérienne qui passerait aussi près de notre habitation avec les nuisances qui vont avec (visuelles, bruits). Un métro, oui pourquoi pas mais enterré, sinon rien. Merci de la bonne prise en compte de ma remarque dans votre choix final et ainsi être en adéquation avec les souhaits des riverains et des élus des communes concernées.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE DEFAVORABLE NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 2950																	X	ANONYME : Favorable à la Ligne 18. Indispensable au développement du projet Paris-Saclay qui lui, est un formidable atout pour notre région et pour la France.
Mail 2951							X	X									R	M BISSON : Châteaufort. DEFAVORABLE AU METRO AERIEN : SALE, BRUYANT, IL VA DEFIGURER NOTRE ENVIRONNEMENT
Mail 2952																	X	M ROTH : Villiers le Bâcle. DEFAVORABLE La vallée de Chevreuse est un des "poumons" les plus proche de Paris, un lieu où la nature a été jusqu'ici plus considérée que l'urbain. Il vous suffira de vous promener aux alentours de Villiers le Bâcle pour être contre ce métro: il n'est pas fait pour être en ce lieu... Je dis à tout parisien qui vient dans cette région qu'un métro aérien va être construit, il n'en revient pas... Lui croyait avoir découvert un havre encore protégé de cette machine urbaine aujourd'hui en route, et pourtant proche de la capitale.
Mail 2953																	X	MOULON 2020 : 8 ^{ème} contribution. La lecture de l'ensemble des documents d'enquête publique est mission impossible pour les citoyens, et, dans le cadre d'une enquête d'utilité publique, c'est particulièrement grave. En effet, à chaque document examiné, nous découvrons des éléments qui ne font que nous inquiéter davantage par rapport à l'utilité publique sur laquelle porte cette enquête. Dans une contribution précédente, un membre du collectif avait souligné comment il apparaissait difficile de comprendre l'intérêt public d'un projet qui, en même temps promet l'accessibilité au cluster scientifique et oblige, en raison des contraintes techniques inhérentes, certains équipements scientifiques à migrer... Nous pensons que Thalès (Document J-9 page 74) était le seul établissement concerné avec le déménagement programmé de la salle blanche... Nous découvrons aujourd'hui (à 5 jours de la fin de l'enquête d'utilité publique) que le CEA est également concerné, puisque dans le document G.4.1 - Etude d'impact - Annexe, on peut lire page 55 « ...Pour le métro fer à 80 km/h et le viaduc du site B, on observe un dépassement significatif du seuil VC-E dans le bâtiment 602 (le plus proche). Le dépassement est plus important dans le cas du viaduc du site M... La réduction de la vitesse de 80 km/h à 40 km/h entraîne une diminution importante des niveaux vibratoires générés... » ?La compatibilité entre un métro en viaduc? (site M??? site B??? à quoi ces lettres réfèrent-elles?) et un laboratoire du CEA ne serait même pas assurée? Le transport dit rapide devrait-il décélérer de moitié aux abords des établissements scientifiques?? Ces effets collatéraux du viaduc ont-ils été réellement pris en compte?? ? N'obèrent-ils pas encore davantage l'intérêt public affiché de ce projet?? En complément, on peut lire dans le même document ?pour Thalès, page 51 « ...Pour le cas du tracé central, on observe un dépassement significatif du seuil VC-E dans les salles 2A1-25 et A4-43 dans le cas du métro fer à 80 km/h. Les dépassements sont plus importants dans le cas du viaduc du site B. Les niveaux vibratoires sont en revanche inférieurs au seuil VC-E sur le massif... La réduction de la vitesse de 80 km/h à 40 km/h entraîne une diminution importante des niveaux vibratoires générés par le métro fer. Pour la variante de tracé n°2, la vitesse particulière estimée aux trois emplacements est inférieure au seuil VC-E. En revanche, pour le cas du tracé central, on observe un dépassement de ce seuil en salle 2A1-25... » ??pour IOGS, page 5? « ...On observe un dépassement significatif du seuil VC-E au niveau de la salle C1-10 (la plus proche du tracé central) dans le cas du métro fer à 80 km/h. Les dépassements sont plus importants dans le cas du viaduc du site M. Dans les autres salles (R0-L2 et R1-L1), les niveaux vibratoires sont plus faibles mais toutefois légèrement supérieurs au seuil VC-E La réduction de la vitesse de 80 km/h à 40 km/h entraîne une diminution importante des niveaux vibratoires générés par le métro fer. Cependant, la vitesse particulière estimée dans la salle C1-10 reste légèrement supérieure au seuil VC-E dans la bande de tiers d'octave 16 Hz uniquement... » Ces éléments nous amènent à émettre un avis encore plus défavorable concernant l'utilité publique de ce projet. Nous vous remercions de l'attention portée à cet avis.
Mail 2954			X			X											R	ANONYME : Non à ce métro qui va défigurer le plateau, il y a assez d'horreurs et de nuisances, pourquoi en rajouter...le chantier va bloquer le plateau pdt des années, les routes ne sont pas adaptées, le RER B n'est pas loin, mettre plus de navettes, des velib, du covoiturage oui, pas de métro aérien, enterrez le sous terre ou enterrez le tout court !!!

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 2955	X																X	X		M CHARLES : Montigny le Bretonneux. Favorable à la construction de la ligne 18, souhaite qu'elle puisse être mise en service plus rapidement que prévu. Source de développement majeur et indispensable pour l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines ainsi que pour les communes alentours. Ce métro automatique va fluidifier et faciliter la circulation tout en simplifiant les déplacements entre le plateau de Saclay et Saint Quentin, également vers les autres réseaux de transports SNCF, RER ou aérien tel qu'ORLY et Paris, permettra un désengorgement du réseau routier local. Celui-ci offre des perspectives de développement et d'attractivité sans précédents pour les communes environnantes et le tissu local (entreprises, immobilier, commerces, travailleurs etc.). Ayant près de 1000 salariés sur mon site proche de la gare de St Quentin en Yvelines, je souhaite que la ligne passe par le centre de St Quentin avec une seconde gare, afin de permettre de favoriser les déplacements de nos collaborateurs J'appuie la réalisation de cette ligne qui cependant doit être faite en limitant au maximum toutes les nuisances liées au projet. Revoir le projet en augmentant la longueur de ligne enterrée doit être une action pour générer une meilleure acceptation par les populations Il faut cependant y aller ! pour permettre le développement de nos territoires et apporter des emplois demain à nos enfants et petits-enfants. Avis favorable, tout en souhaitant des améliorations pour minimiser les nuisances
Mail 2956								X										X		ANONYME : AVIS DÉFAVORABLE : M'étant rendue pour la première fois à Villiers-le-Bâcle il y a peu, j'ai été étonnée de voir à quel point la nature pouvait être belle et préservée tout en étant si proche de Paris. Je trouverais ça regrettable de défigurer un paysage comme celui-ci qui se fait malheureusement de plus en plus rare dans ces environs.
Mail 2957						X	X											R		Mme PITOEFF : Châteaufort. CONTRE LE PROJET DE MÉTRO AÉRIEN DE PALAISEAU À MAGNY-LES-HAMEAUX, CONTRE un paysage dévasté, la dégradation de la biodiversité, et UN BRUIT LANCINANT, NUIT ET JOUR. Aux portes du Parc Naturel protégé de la Haute Vallée de Chevreuse, le projet de construire en aérien, sur viaduc, une section de 13 km du métro Ligne 18, pose des QUESTIONS FONDAMENTALES quant à LA SANTÉ DE NOS CONCITOYENS. Quelles conséquences, pour notre cadre de vie et notre santé, aurait la construction d'un métro aérien perché sur un viaduc à 10 m de haut et passant sans s'arrêter à plus de 100 km/h aux portes de nos maisons, toutes les minutes ? Au-delà de la mise en cause de la protection de la biodiversité — déjà suffisamment grave en soi pour justifier un moratoire —, ce projet de métro aérien aurait de surcroît un impact direct sur notre santé. LE BRUIT EST UN DANGER MAJEUR POUR LA SANTÉ. Ceci est prouvé scientifiquement depuis plus de 10 ans. 1. Le Bureau Européen de l'ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ (OMS / WHO) a désigné un groupe d'experts chargés de réunir les données scientifiques et recommandations destinées aux États Membres de l'Union Européenne, concernant les nuisances dues au bruit et leur impact sur la santé. Ce travail a permis la publication, en décembre 2006, de l'ouvrage de référence intitulé NIGHT NOISE GUIDELINES FOR EUROPE [Directives pour l'Europe concernant le Bruit Nocturne], 184 pages, ISBN 978 92 890 4173 7 [ec.europa.eu/environnement/noise/health_effects_en.htm]. Cet ouvrage est recommandé par la COMMISSION EUROPÉENNE elle-même pour servir de RÉFÉRENCE afin que chaque État Membre établisse une législation et une politique efficace en matière d'ÉVALUATION ET DE PRÉVENTION DES RISQUES SANITAIRES DUS AUX NUISANCES SONORES, NOCTURNES EN PARTICULIER. Informations extraites de l'ouvrage : L'examen et les corrélations des données scientifiques ont établi que le bruit environnemental constitue un risque important pour la santé des populations. Spécifiquement, les experts ont mis en évidence que, la nuit, DÈS 21 dB, le bruit environnemental réveille, cause de l'inconfort et, s'il est répétitif, devient une nuisance. Cette NUISANCE NOCTURNE NE DEVANT JAMAIS, en tout état de cause, DÉPASSER 40 DB, au risque de mettre en danger la santé de la population, et a fortiori celle des plus vulnérables que sont les enfants, les personnes âgées et celles atteintes d'affections chroniques. - ENTRE 30 et 40 dB les Nuisances Sonores nocturnes présentent des RISQUES ATTESTÉS POUR LA SANTÉ des plus vulnérables — enfants, personnes âgées, personnes atteintes d'affections chroniques : risques cardiovasculaires, hypertension, risques neurologiques, insomnies, instabilité neuropsychologique. - AU-DELÀ DE 55 DB, les Nuisances Sonores nocturnes, quelles que soient leurs fréquence, origine ou nature, s'avèrent un DANGER MAJEUR POUR LA SANTÉ PUBLIQUE : graves troubles cardiovasculaires, infarctus du myocarde,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				graves troubles neurophysiologiques et neuropsychologiques, retards d'acquisitions cognitives chez les enfants, troubles psychiatriques. Voir plus particulièrement : a) pp.104 et 105 : les Tableaux 5.1 et 5.2 : Summary of effects and threshold levels for effects [« Résumé des effets et des seuils sonores (en dB) déclenchant des effets »] (i.e. néfastes pour la santé)] b) p.109 : le Tableau 5.4 : "Effects of different levels of night noise on the population's health" [« Effets des différents niveaux de nuisances sonores sur la santé publique »] *Références de l'ouvrage de l'OMS, NIGHT NOISE GUIDELINES FOR EUROPE - 2006, 184 pages. ISBN 978 92 890 4173 7. World Health Organisation - Regional Office for Europe. Scherfigsvej 8, DK-2100, Copenhagen, Denmark. Tel: +45 39 17 17 17. E-mail: postmaster@euro.who.int Téléchargeable en PDF à l'adresse web : euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf 2. On peut y ajouter la publication conjointe de l'OMS (WHO) et de la COMMISSION EUROPÉENNE, en 2011, concernant « LA RANÇON DU BRUIT ENVIRONNEMENTAL SUR LA SANTÉ PUBLIQUE EN EUROPE - QUANTIFICATION DU NOMBRE D'ANNÉES DE VIE PERDUES À CAUSE DES NUISANCES SONORES ». Réf. : « Burden of Disease from Environmental Noise - Quantification of Healthy Life Years Lost in Europe ». 108 pages. ISBN: 978 92 890 0229 5. Téléchargeable en PDF à l'adresse web : euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/136466/e94888.pdf 3. Ainsi que : La Directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. 4. Également : L'AGENCE EUROPÉENNE POUR L'ENVIRONNEMENT (AEE) a publié en 2014 un « GUIDE DE BONNES PRATIQUES POUR L'INSTAURATION ET LA PROTECTION DES ZONES CALMES » (« Good Practice Guide On Quiet Areas »). Ce guide définit, chiffres à l'appui, comment la LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES et LA PROTECTION DU CALME ENVIRONNEMENTAL sont VITALES POUR LA BIODIVERSITÉ ET LA SANTÉ HUMAINE, ainsi que pour l'ÉCONOMIE. Ce document explore un grand nombre de critères de définition, à la faveur notamment d'un tour d'horizon des actions menées à travers l'Europe pour identifier et protéger les environnements se distinguant par leur qualité acoustique. n termes de méthodologie, des recommandations sont formulées Réf : Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2014 - ISBN 978-92-9213-424-2 - ISSN 1725-2237 - doi:10.2800/12611 - © European Environment Agency Kongens Nytorv 6 - 1050 Copenhagen K - Denmark - Tel.: +45 33 36 71 00 - Web: eea.europa.eu - Questions : eea.europa.eu/enquiries Téléchargeable en PDF à l'adresse web : bookshop.europa.eu/en/good-practice-guide-on-quiet-areas-pbTHAK14004/ CHACUN DE CES DOCUMENTS DÉMONTRE SCIENTIFIQUEMENT L'IMPACT NÉFASTE DES NUISANCES SONORES SUR LA SANTÉ HUMAINE ET LA BIODIVERSITÉ, ET CHACUN OFFRE DES NORMES À RESPECTER POUR LA RÉALISATION DE TOUT PROJET D'ORDRE PUBLIC. QUE RÉPOND TRÈS PRÉCISÉMENT LA SGP À CES IMPÉRATIFS TRÈS PRÉCIS ? En outre, je reprends à mon compte, car j'y adhère, le texte de la contribution 256 sur le Registre Électronique de l'Enquête Publique : <<(…) La SGP a entretenu les ambiguïtés, a travaillé, et a réussi à faire croire à ceux qui en ont besoin qu'il ne peut y avoir de métro que s'il est aérien : pour des raisons de coûts, pour des raisons de délais, parce qu'elle se refuse depuis 5 ans à toute remise en cause de ses postulats (…) POURTANT NOMBREUX SONT AUSSI CEUX QUI DEMANDENT SON ENTERREMENT POUR RESPECTER L'ENVIRONNEMENT NATUREL DU PLATEAU DE SACLAY, MAIS AUSSI LEUR CADRE DE VIE. (...) De fait, la solution de la SGP est loin d'être la seule à pouvoir apporter des solutions aux problèmes de transports évoqués dans les avis. D'autres solutions de transport existent, aussi efficaces et moins onéreuses, et tellement plus respectueuses de nos valeurs et du bien-être de notre prochain. Collectif Entrez le Métro >> À tout cela, s'ajoute une question qui m'apparaît fort importante : Pour quelle raison réelle SGP a-t-elle décidé de construire en aérien, par viaduc, coûte que coûte, cette section de 13 km de la ligne 18, depuis Palaiseau jusqu'au Golf National au niveau de Magny-les-Hameaux ? Aucun des arguments avancés par la SGP ne tient face au coût VÉRITABLE d'une telle initiative, sur l'environnement, sur le cadre de vie et sur la santé des riverains — et, par suite, sur l'économie, tant régionale que nationale. Y aurait-il d'autres facteurs concernant les sous-sols de cette zone qui poseraient des problèmes ? Problèmes qu'il serait critique d'exposer en toute transparence aux concitoyens ? Pour les raisons exposées ci-dessus, je réitère donc mon avis concernant la construction du métro

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			ligne 18 : JE M'ÉLÈVE CONTRE LE PROJET DE CONSTRUIRE EN AÉRIEN LA SECTION DE 13 KM ENTRE PALAISEAU ET MAGNY-LES-HAMEAUX.	
Mail 2958																	X		ANONYME : AVIS TRES FAVORABLE Cette ligne va permettre de dynamiser ce côté des Yvelines.!	
Mail 2959																	X		M CHAPELLE : Palaiseau. Les liaisons bus Massy-Palaiseau <-> plateau de Saclay d'une part, et les accès routiers d'autre part, sont déjà saturé/e/s à l'heure actuelle aux heures de pointe, alors que la montée en puissance du plateau ne fait que commencer. Cela nous promet une dizaine d'années bien difficiles dans les transports jusqu'à l'arrivée de la ligne 18. J'espère donc, comme tous mes collègues directs d'ailleurs, que le projet va rapidement démarrer, et se réaliser à peu près dans les délais actuellement annoncés!	
Mail 2960																	X		ANONYME : POUR Certains parlent de protection de la nature, le meilleur moyen pour ça est de freiner l'expansion de la voiture et de ses pollutions. Les diverses constructions sur le plateau de Saclay sont sans aucun doute excessives, mais en tous cas, maintenant il faut desservir ces infrastructures autrement que par l'automobile.	
Mail 2961			X														X	X	M FOURDRAIN : Deux interpellations pour cette enquête publique : -1- La ligne 18 s'inscrit dans le projet OIN Paris/Saclay, plus précisément dans la structuration du futur Campus scientifique et Technologique (Université Paris/Saclay). Projet stratégique pour l'ESR tant sur le plan national qu'international. Les délais prévisionnels (!) actuels sont incompatibles avec l'installation prochaine des grandes écoles et des centres de recherche, entachant grandement les chances de réussite de ces projets. Délais également incompatibles pour les conditions de vie des étudiants, des enseignants, des chercheurs qui vont prochainement être basés sur le plateau. Il est impératif que ces délais soient revus afin d'assurer la coordination du projet UPS avec l'ouverture de la ligne 18 : Vos positions sur ce sujet ? -2- Le tracé prévisionnel actuel est incompatible avec le projet du cluster scientifique et technologique. Sur Saint-Quentin-en-Yvelines (Plus du tiers du territoire de l'OIN), seul le Technocentre semble digne de la ligne 18, tracé qui ignore les écoles et universités, entreprises et centres de recherche de l'agglomération de SQY, et plus largement les liens vers le Sud (Trappes, Verrières ...), le Nord (Centre d'affaire de la Défense), l'Ouest (Pays Mantois, Val de Seine-OIN Seine Aval) qu'aurait permis une liaison sur le site de la gare RER-Transilien de Montigny-le-Bretonneux. Comment expliquez-vous cette incohérence supplémentaire ?	
Mail 2962																	X		M LECOMTE : Association POLVI. L'Association Loi de 1901 POLVI (développement d'un Pôle de Vie pour les laboratoires de recherche privés et publics du cluster Paris/Saclay) regroupe une trentaine d'organismes présents sur le Plateau de Saclay, ou prévoyant de s'y implanter à court terme : établissements de recherche publique et privée, établissements d'enseignement supérieur, PME, PMI. POLVI représente environ 25 000 postes de travail, plus de 1 000 salariés d'entreprises prestataires pour l'exploitation des sites, et plus de 250 000 visiteurs/an. L'objectif de l'Association POLVI est de porter la voix de ses membres auprès des différentes entités amenées à prendre des décisions dans le cadre de l'aménagement du cluster Paris/Saclay, et notamment d'identifier les besoins et contraintes de l'ensemble des membres, de façon à faciliter leurs activités sur le Plateau de Saclay, particulièrement en matière de transport, de restauration collective, et d'équipements/services mutualisés. Cette contribution apporte la vision « utilisateurs » du projet d'aménagement, ce qui facilitera la réussite du campus Paris/Saclay, avec toutes les retombées attendues en termes d'innovation, de développement économique, et d'emploi. La question des transports est considérée par POLVI comme prioritaire dans le projet d'aménagement. Les conditions d'accès au campus Paris/Saclay sont aujourd'hui déjà très difficiles, et le développement du cluster rend indispensable la réalisation d'une infrastructure de transport lourde. POLVI a participé à l'élaboration du projet de la Ligne 18, en relation avec la Société du Grand Paris, pour optimiser l'insertion du métro sur le campus de Paris/Saclay, en tenant compte des contraintes liées au fonctionnement des laboratoires, notamment par rapport aux phénomènes vibratoires et électromagnétiques provoqués par les rames de métro. De ce point de vue, la solution en viaduc est la seule qui soit acceptable sans prendre le risque de limiter les performances des laboratoires du campus. POLVI est favorable au projet de Ligne 18 tel qu'il est présenté par la Société du Grand Paris, et qui répond à un besoin d'utilité publique. POLVI est défavorable à toute modification du projet qui pourrait en retarder sa réalisation..	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE DEFAVORABLE NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 2963																	X	M VIDEAU : Massy. OUI au métro automatique à Massy
Mail 2964				X													X X	M COINTE : En qualité de Président après délibération de son bureau CONVERGENCES YVELINES soutien le projet de la ligne 18 (voir fichier joint). 2030 un délai trop lointain pour donner de la visibilité aux entrepreneurs de CONVERGENCES Yvelines dans leur perspective de développement. Nous demandons que le processus de réalisation de la desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines par la ligne 18 soit étudié pour en accélérer l'exécution. Le calendrier prévoyant une desserte aux portes de SQY en 2024 pourrait être un délai plus acceptable pour être celui de l'achèvement du tronçon menant à la gare de SQY Est. Notre compétitivité, une meilleure qualité de vie pour nos collaborateurs, l'implantation de nouvelles entreprises, nécessitent l'accélération des phasages de réalisation dont l'objectif déjà lointain est souhaité au plus tard en 2024 . Un maillage, une organisation des dessertes des zones d'activités qui en prenant en compte l'élargissement de la communauté d'agglomération à 5 nouvelles communes, nous fait regretter l'abandon d'une deuxième gare et d'une variante au tracé de la ligne 18 qui aurait pu permettre une meilleure fluidité des transports intracommunautaires tant collectifs que privés. Nous demandons à cet effet que soit étudié ce qui permettrait d'améliorer les transits quotidiens par la prise en compte d'un maillage et d'équipements (parkings, gares routières...), permettant d'assurer un accès efficace des différentes zones d'activités de notre bassin et notamment de celles situées à l'ouest. Nous pensons que ce maillage intracommunautaire apporterait un intérêt supplémentaire et une meilleure dynamique de rapprochement avec les différentes zones d'activités constituant le nouveau SQY. Il donnerait davantage de sens à la ligne 18 en rapprochant le nouveau SQY dans sa globalité avec les centres de recherche et les centres de décision qui s'établiront le long de la ligne 18, vecteur de la croissance de demain. <i>CONVERGENCES Yvelines maintiendra sa détermination pour soutenir le projet de la ligne 18 à travers les instances qui portent celui--ci</i>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 2965																				<p>MOULON 2020 : 9^{ème} contribution.</p> <p>Cette enquête porte sur « l'utilité publique du projet » et c'est précisément sur cette utilité publique que nous voudrions réagir et nous interroger. Les transports manquent sur le Plateau de Saclay, c'est criant sur le terrain quand on voit les difficultés de plus en plus grandes pour circuler sur le Plateau (et pour y monter depuis les vallées). C'est criant aussi à lire les très nombreuses contributions d'étudiants, d'enseignants-chercheurs, de salariés d'entreprise qui réclament (et le plus vite possible) d'enfin pouvoir disposer d'un transport... et qui parlent de métro puisque c'est de cela qu'il est question dans cette enquête et que pour l'instant, on ne leur propose rien d'autre à se « mettre sous la dent ». Tout cela, sans compter que le nombre de personnes ayant à se déplacer sur le Plateau va encore croître avec les arrivées successives des grandes écoles dans un futur proche (Centrale en 2017, l'ENS Cachan en 2018...) Tout le monde est d'accord sur ce sujet, les transports actuels ne sont pas satisfaisants. Et dans ce contexte, que vient-il de se passer lors du dernier conseil départemental de l'Essonne ? Nos élus départementaux ont voté pour l'abandon du TCSP après le CEA. Pourtant, on nous annonce ce TCSP depuis des années, et il fait, pour le coup, l'unanimité, permettant d'aller de Massy à Saint-Quentin avec une desserte fine du territoire, et qui plus est, rapidement, du fait, justement de sa voie en site propre.</p> <p>Petit historique : Le projet de site propre Massy-Saint-Quentin est inscrit au Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) de 1994. Il est repris dans le projet de schéma directeur adopté par le Conseil régional d'Ile-de-France en septembre 2008. Une première section entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Magny-les-Hameaux a été réalisée en 2000. Le tronçon Massy-École Polytechnique a été mis en service en avril 2009. Et le tronçon Polytechnique/le Christ de Saclay est quasiment terminé. Il ne manquera donc, dès cet été, plus que la partie « le Christ-Magny les Hameaux.» Et voilà que tout à coup, le département de l'Essonne, dans sa séance du conseil départemental du 11 avril, annonce que ces 5-6 km de voie en site propre pour boucler la liaison Massy-Saint-Quentin sont reportés, voire annulés. Cela nous paraît totalement incohérent. Aucune relation avec cette enquête publique qui ne concerne que le métro ligne 18, nous direz-vous ? Nous n'en sommes pas complètement certains et tenions à vous le signaler en effet, quand on lit la pièce J5 du dossier, « Consultation inter-administrative », on constate, pages 10 et suivantes, que le conseil départemental des Yvelines s'étonne que le projet de métro empiète sur les emprises TCSP et pointe tous les passages du dossier où il est question de cela. En voici quelques exemples : * "Pièce G2, point 2.5, p 44 « Le long de la RD36, sur le territoire de Magny-les-Hameaux, la zone de transition entre le viaduc et le tunnel, longue d'environ 700 m, empiète potentiellement sur les emprises du projet de TCSP évoqué plus haut. La compatibilité entre les projets est à préserver. »</p> <p>* Pièce G2, point 3.1.4.3, p288 « Les photomontages mettant en jeu la RD36 ne reproduisent pas le projet de TCSP Châteaufort / St-Quentin » * Pièce G2, point 4.6.1.2, p74-75 « Le choix du tracé aérien le long de la RD36 ne fait pas état du projet de TCSP Châteaufort / St-Quentin, or il mobilise des emprises prévues pour celui-ci. » * Pièce G3, point 4.1.3.7, p75 « Même remarque que point précédent »</p> <p>* Pièce G2, point 5.1.4.3, p304 à 306 « Ce point traite des impacts du projet le long de la RD36 en omettant le projet de TCSP Châteaufort / St-Quentin » * Pièce G2, Section V, p535 à 556 « Le TCSP Châteaufort / St-Quentin n'est pas évoqué au titre des impacts cumulés » * Tracé sur la RD36 : « le tracé de la ligne 18 sur le territoire des communes de Châteaufort et Magny-les-Hameaux entre en conflit avec ces projets de TCSP pour lesquels le Département des Yvelines dispose d'emplacements réservés (sur Châteaufort) et de la majeure partie du foncier chaque fois, la SGP répond au Conseil départemental des Yvelines que « au moment de la rédaction du dossier de DUP de la ligne 18, la Société du Grand Paris n'avait pas connaissance d'un projet de TCSP formalisé réglementairement. ». C'est un comble, alors que ce projet est inscrit au SDRIF depuis 1994 et a été reconfirmé en 2008. La SGP veut-elle dire que l'enquête publique TCSP Christ de Saclay-Magny-les-Hameaux n'a pas été encore faite... et que du coup, elle peut s'affranchir de cette « contrainte » ??? Et s'autorise à utiliser les espaces libérés pour son métro ??? Côté Essonne, la surprise semble moins nette puisque le conseil départemental décide d'abandonner le TCSP après Saclay sur son territoire (la limite Essonne/Yvelines, sur la RD36 se situant juste avant le croisement avec la rue du moulin qui permet de descendre sur Châteaufort), ce qui signifie qu'une grande partie du bout restant à faire du TCSP est rendu impossible par la décision du CD91. Cela semble tomber à pic pour la SGP qui lève ainsi « la non compatibilité » pointée par le CD78</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				entre le tracé du TCSP et celui du métro. Voilà ce qui a été dit lors du conseil départemental du 11 avril pour justifier cette décision. « En tant que département, nous faisons le maximum pour prendre en compte ce projet (NB de métro) afin d'être le plus sobre possible en terme à la fois de consommation d'espaces agricoles et aussi en termes de dépense d'argent public. De manière très concrète, nous allons réduire l'ampleur du projet qui était prévu sur l'aménagement du RD36, aujourd'hui en 2x1 voies et qui doit passer en 2x2 voies, avec, en plus un site de TCSP et une piste cyclable. Nous décidons que la partie TCSP est reportée et probablement annulée au-delà du CEA. Pourquoi ? Parce que les études de trafic actuellement montrent que nous n'avons pas besoin de rajouter en plus le TCSP au-delà du CEA pour avoir une fluidité accrue grâce déjà au passage 2 x1 voie en 2x2 voies. Le fait, donc, de ne pas réaliser cette voie du TCSP permet de ne pas consommer l'espace agricole, permet également de ne pas dépenser d'argent public inutilement, et sachant que nous nous laissons l'option si à l'avenir les mouvements étaient tels, de pouvoir réaliser cette section complémentaire, ce n'est donc pas un problème pour la suite. Néanmoins, les études de trafic montrent que ce n'est pas nécessaire aujourd'hui et que ce n'est sans doute qu'au-delà de 2024 que les besoins pourraient se faire sentir et à ce moment-là, la ligne 18 prendra le relais. Donc l'hypothèse la plus probable est que nous n'ayons jamais réellement besoin de cette section en site propre. La question a été posée en commission de savoir le montant économisé, une évaluation un peu plus précise a été effectuée et nous sommes autour de 10 millions d'euros à la fois sur les travaux et sur la dette qui était nécessaire. » (http://www.essonne.fr/differe/#.Vxirm_mLTDe : à 1h40 Nous avouons mal comprendre où se situe l'utilité publique de cet enchaînement de choses : 1) Le TCSP Massy-Saint-Quentin est inscrit dans le SDRIF en 1994, puis remis dans le schéma directeur en 2008 (alors que le projet Paris Saclay démarre à peine). Il y avait donc, en 1994 et en 2008, des prévisions de trafic suffisantes pour justifier ce projet de TCSP sur l'ensemble du trajet 2) Qui est réalisé en 2016 sur son intégralité, hormis sur le tronçon le Christ de Saclay-Magny-les-Hameaux 3) Alors que le projet Paris Saclay prend de l'ampleur, on nous dit que finalement, ce TCSP, qui semblait une bonne idée en 1994, confirmé en 2008, n'est plus utile car « il n'y a pas de prévision de trafic suffisante »... et que le doublement de la RD36 en 2x2 voies sera suffisante pour absorber le trafic (question subsidiaire qui n'a pas sa place ici, mais que nous ne pouvons-nous empêcher de poser : pourquoi n'est-ce pas le doublement de la RD36 qui est supprimé et pas le TCSP ?!!! Notre pays vient-il d'organiser la COP21 ? N'est-ce pas incitatif à laisser sa voiture hors du plateau que de voir la voie de la RD36 embouteillée et le bus rouler sans souci sur sa voie dédiée ?) 4) La conclusion avancée par le conseil départemental nous paraît tout simplement d'anthologie : le trafic va augmenter en 2024 et ça tombe bien, le métro arrivera. Sauf que contrairement à ce que dit le conseil départemental, ce n'est pas le « TCSP qui s'ajoute », mais le métro ! Et donc, si l'un des deux doit être remis en question, c'est celui-ci, pas le TCSP ! D'autant que lui est quasi prêt, que son coût d'argent public (10 millions d'euros pour terminer la liaison) pèse peu dans la balance des 3 milliards nécessaires pour le métro... Nous contestons donc l'utilité publique affirmée de ce métro, demandons une nouvelle fois que soit donné un avis défavorable au dossier tel que présenté et que soit organisée au plus vite une réflexion générale sur les transports du Plateau, mettant autour d'une table le STIF, la SGP, le CD91, la RATP, les associations, les élus, les agriculteurs... pour débattre ENSEMBLE d'un plan pour les transports (incluant donc la route, les bus, les RERB et C, le potentiel métro, les téléphériques, etc. etc.), chiffres à l'appui.
Mail 2966																	R		ANONYME : CONTRE le métro aérien. Il nous est dit que celui-ci ne fera pas plus de bruit qu'un aspirateur, mais 1/ quelqu'un a-t-il réussi à tenir une conversation quand l'aspirateur est passé dans la même pièce ? 2/ "l'aspirateur" passera aussi la nuit !	
Mail 2967																	R		M DUPONT : Elu de Châteaufort, je ne suis pas du tout opposé à la notion d'utilité publique, mais je pense que celle du respect d'autrui est une notion qui vaut bien dans le cas qui nous préoccupe 250 M€ (pour autant que ce chiffre soit réel). Je suis donc TOTALEMENT DEFAVORABLE au projet de métro aérien	
Mail 2968																	R		ANONYME : On peut être favorable à un transport en commun, ce qui est mon cas, et souhaiter que celui-ci soit pensé en harmonie avec les lieux qu'il dessert. Ce n'est pas le cas du tronçon Saclay - St Quentin qui est une injure à l'environnement. Je suis CONTRE le métro aérien	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 2969		X		X	X	X											X	R		Mme BEZIEL : Avis du Département de Seine-et-Marne. La mise en œuvre à l'horizon 2030 du projet global de Grand Paris Express constitue une très grande opportunité pour l'attractivité de notre territoire ainsi que pour la mobilité des Seine-et-Marnais, dont l'accès à d'importants pôles d'emplois, de services ou de loisirs, au sein de la métropole, sera facilité. A cet égard, et sous réserve de la réalisation du schéma général de ces nouvelles infrastructures franciliennes, en particulier de la gare de Bry - Villiers - Champigny et de la ligne 17 Nord, le Département de Seine-et-Marne demande à la Société du Grand Paris d'examiner le prolongement de la ligne 18, objet de la présente enquête publique, entre l'aéroport d'Orly et les lignes C et D du RER situées plus à l'Est Chacune des lignes existantes du réseau Transilien, liaisons structurantes pour les territoires de grande couronne, constitue en effet une porte d'entrée sur le Grand Paris Express pour les populations vivant au-delà du périmètre métropolitain. Ainsi, ce prolongement de la ligne 18 jusqu'à la branche Paris Gare de Lyon - Melun via Combs-la-Ville - Quincy du RER D permettrait à de nombreux Seine-et-Marnais de rejoindre en transport en commun les grands pôles de déplacement que sont l'aéroport d'Orly et la gare de Massy TGV, mais également de relier le Château de Versailles et de nombreux sites touristiques de Seine-et-Marne sur le réseau lourd. De même, les zones d'emplois, les pôles de compétitivité et les sites de recherche et d'enseignement supérieur tels que le Marché d'intérêt National de Rungis, le parc d'affaires tertiaire d'Orly - Rungis dont le développement se poursuit et le pôle scientifique et technique de Paris/Saclay accueillant notamment une partie de l'Université Paris-Sud, deviendront facilement accessibles depuis le sud seime-et-marnais, sans emprunter les grands pôles de correspondance du centre de la capitale déjà fort fréquentés. Je tiens également à mettre en exergue tout l'intérêt de relier davantage ces territoires à des sites sud seime-et-marnais, avec lesquels des interactions mériteraient particulièrement d'être favorisées, sur le plan de l'enseignement supérieur avec l'Université. Paris Est Créteil et de l'emploi avec le pôle d'activités de Villaroche. Enfin, la création de nouvelles interconnexions entre le Grand Paris Express et les lignes C et D du RER renforcerait incontestablement le maillage régional entre liaisons structurantes, offrant ainsi aux usagers quotidiens du réseau Transilien des alternatives à leur trajet habituel en cas de situation perturbée. Vous remerciant par avance de bien vouloir prendre en compte cet avis.
Mail 2970								X										R		M GRASSIANT : Villiers le Bâcle. Atterrée de constater qu'il y a deux poids, deux mesures quand il s'agit d'aménagement du territoire en France ! On peut en effet s'interroger sur une certaine logique à deux visages : respecter un patrimoine et une qualité de vie, grâce aux bâtiments de France, pour tout aménagement et construction sur le territoire (jusqu'à la nature-même des volets – obligatoirement en bois, peints et non laurés pour ne donner qu'un exemple) et imposer un projet en béton dénaturant sans conteste le plateau de Saclay, sans tenir compte, à défaut de ses habitants, de la faune et la flore encore bien présente dans ce lieu. Une forêt domaniale, deux châteaux dont l'un des parcs est classé, la maison-musée du peintre Foujita, une ferme pédagogique avec animaux, des prés de chevaux, la liste est longue ne serait-ce que pour le petit village de Villiers-le-Bâcle, apprécié par de nombreux amoureux de la nature pour son coté campagne et paisible. Alors comment ne pas s'indigner de savoir que ce précieux patrimoine, entretenu et préservé depuis toujours, « modernisé » sans toutefois être dénaturé, puisse du jour au lendemain disparaître sous prétexte que d'autres « grands inconnus du lieu » en ont décidé ainsi. Ainsi, je suis contre ce métro aérien, inutile et nuisible.
Mail 2971	X	X															X			Mme CHEVANCE : Feucherolles. Avec bon nombre de personnes je fréquente le CENTRE HUIT, 8, rue porte de Buc à Versailles. C'est un centre culturel mais aussi culturel. Il est situé juste à côté de Clair Demeure avec qui nous collaborons. Ce serait illogique de le déplacer et pour aller où. De plus, il vient d'être entièrement remis aux normes à grands frais. En regardant les plans, je pense que la gare pourrait s'étendre ailleurs sans difficulté.
Mail 2972	X	X															X	X		M ROUAUD : Versailles. D'accord avec ce projet, mais pourquoi raser le Centre Huit, lieu de rencontre ouvert à tous et si présent dans l'environnement culturel et d'échanges autour de Versailles ? C'est semble-t-il une solution de facilité pour la SNCF pour une simple sortie de la gare des Chantiers ! En tout cas un vrai scandale en matière de respect de la vie locale !
Mail 2173							X	X										X		Mme BAUDRY : CONTRE LA LIGNE 18. A la lecture des différents avis très bien rédigés par d'autres, je ne reviendrai pas en détail sur les raisons de ce contre qui sont évidentes. Projet mal pensé, nuisible pour l'environnement, moche, bruyant etc. Faites un réseau de bus, continuez les voies spécifiques au bus, et améliorez le RERB, inutile de défigurer le plateau !

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 2974								X									R		Mme MONTEIL : AVIS DÉFAVORABLE : contre un métro aérien Conscient que le développement du plateau de Saclay est inéluctable, on ne peut accepter que cet environnement soit défiguré par un métro roulant à 100km/h sur un viaduc de 10m de haut. Il faut tenir compte des conséquences sur la santé des habitants du plateau, causées par les nuisances sonores d'un métro qui roulera jour et nuit à raison d'un métro toutes les deux minutes... Que dire de l'impact environnemental de cet ouvrage : la destruction de terres agricoles très productives ne va pas dans le sens actuel du développement durable et de la culture de proximité D'autres solutions de transport collectifs existent, aussi efficaces et moins onéreuses, et tellement plus respectueuses de l'environnement, de nos valeurs et du bien-être de notre prochain..	
Mail 2975																	X		Mme OLGA : Versailles. voyageuse fréquente à l'international je ne peux qu'être ravie de pouvoir avoir un accès rapide en transport en commun à l'aéroport d'Orly. Étant théoriquement à proximité presque immédiate – en voiture le trajet Versailles-Orly peut prendre entre 20 et 35 minutes, ne disposant pas de véhicule personnel, je suis obligée soit de payer un taxi, soit de faire un trajet ultra-complexe et long en transport en commun avec plusieurs changements pour rejoindre l'aéroport d'Orly. Actuellement, bien qu'étant à distance rapprochée, l'accès à l'aéroport d'Orly depuis Versailles en transport en commun est beaucoup plus long et complexe que le trajet Versailles-CDG ! quant au métro aérien, il est sûr que, pour les usagers, il s'agit d'un moyen de transport beaucoup plus agréable qu'un métro souterrain. Il reste à espérer que les technologies employées seront suffisamment performantes pour réduire les nuisances éventuelles des zones où la ligne 18 sera aménagée. L'idée de renforcer tout le réseau des transports des banlieues et créer de nouvelles connections est également positive en soi. J'ose espérer que le réseau de Bus desservant les aéroports (ROISSY BUS ET ORLY BUS) sera repensé. Ainsi, le terminus actuel du ROISSY BUS se trouve à l'Opéra, alors que pour les touristes et les habitants de IdF (et d'autres régions) il serait beaucoup plus pratique d'avoir un terminus à la GARE SAINT-LAZARE (qui donne l'accès aux PLUSIEURS LIGNES DE MÉTRO dont la 14 qui ira jusqu'à l'aéroport d'Orly + plusieurs lignes de trains au départ de la Gare Saint-Lazare). C'est une véritable aberration d'avoir un terminus à l'Opéra et j'espère que cela sera modifié très rapidement, bien avant 2024... Enfin, Grand Paris étant une région de grande attractivité que cela soit touristique ou économique, il est important que les ambitions vs les efforts déployés soient à la hauteur de la grandeur du projet et non seulement en termes financiers, mais surtout en termes technologiques, écologiques et Humaines.	
Mail 2976																	X		Mme OLGA : Versailles. Idem observation n° 2975	
Mail 2977								X									R		ANONYME : Refusons le métro aérien, qui apporte tous les désavantages bruit, visuel, ravageur de paysage sans apporter aucun avantage puisque pas de gare à proximité	
Mail 2978																	X		M RAMPON : La mise en place de cette ligne est très importante pour le développement de l'activité économique de nos PME sur St Quentin en Yvelines. Avec la création de la zone Paris/Saclay, les échanges pôle universitaire/recherche/entreprise s'accroîtront, et la D36 sera complètement insuffisante à absorber les flux, car déjà saturée. Ce nouvel axe sera profitable pour les échanges professionnels et les salariés en favorisant la mobilité.	
Mail 2979																	X		ANONYME : Nous n'avons pas le droit de choisir la couleur de nos volets mais vous nous imposez un métro où est la cohérence ??? NON AU METRO	
Mail 2980			X														X		M DURIS : Massy. Favorable à la ligne 18 et de manière générale à tout ce qui est liaison transversales permettant d'aller directement de banlieue à banlieue sans passer par Paris (et sans l'engorger davantage). Merci de prévoir aussi aux abords des gares nouvelles des stationnements suffisants.	
Mail 2981	X	X														X	X		M NICOLAS : Versailles. Le tronçon CEA Saint-Aubin / Versailles est prévu pour être mis en service en 2030. Or d'après les informations données, la gare de Versailles Chantiers devrait être implantée sur le terrain où se trouve le Centre Huit de l'Eglise protestante. Outre l'importance de ce centre dans la vie culturelle versaillaise et le dialogue entre les différentes religions, si important en cette période de crise, le coût de cette gare de la ligne 18 pourrait être considérablement réduit si elle était située sur des terrains SNCF disponibles, en	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			rallongeant le temps de la correspondance de 2 ou 3 minutes. Or à notre époque, on cherche à faire des économies et à limiter les coûts ! Il importe donc d'examiner les solutions alternatives, d'autant qu'on a le temps vu la mise en service en 2030	
Mail 2982																	X		M FABRICE : Massy. „J'habite le quartier Massy Opéra depuis 15 ans. Ce métro passant et s'arrêtant dans ce quartier permettra : - à ses habitants un accès rapide vers Paris, vers l'aéroport d'Orly et la grande couronne parisienne. - aux habitants des quartiers et communes limitrophes un accès plus facile aux différents équipements culturels et sportifs du quartier Massy Opéra. - de délester le RER B qui à certaines heures est saturé, et d'offrir à ses usagers un peu de confort dont ils méritent. Je suis déjà impatient de voir ce projet se concrétiser.	
Mail 2983							X	X										X	M DERYN Magny les Hameaux. Contre ce projet qui va dénaturer notre cadre de vie par des nuisances sonores et visuelles en plus de réduire les zones agricoles. Nous sommes négligés pour une petite économie de budget par rapport au budget total du grand Paris. De plus la partie aérienne va être un point sensible du réseau puisque que ce sera la seule zone soumise aux intempéries (neige, vent, pluie...) Je suis donc très DEFAVORABLE au projet actuel.	
Mail 2984																		X	Mme DERYN Magny les Hameaux. Etudiante. J'ai 20 ans et je ne veux pas avoir une barre de béton comme ligne d'horizon pour les années à venir Je suis CONTRE ce projet.	
Mail 2985		X											X				X	R	M MORELLEC : Saint Aubin. DEFAVORABLE au projet en l'état le principe d'augmenter la desserte du plateau de Saclay est louable mais ce projet de métro aérien est d'une part couteux et d'autre part une ruine écologique sur le plan financier : ce projet n'est pas modulable, il présente un cout de structure énorme alors que la fréquentation escomptée est tout à fait hypothétique. pourquoi ne pas avoir prévu une ligne de bus en site propre, qui a terme pourrait se transformer facilement en tramway. au lieu de cela on "investit" dans une structure lourde, hideuse et que l'on n'a pas les moyens d'enterrer. sur le plan de l'environnement: que de nuisances pour les riverains alors qu'ils ne seront pas desservit par une gare. Pensez aux habitants de Villiers et de Châteaufort qui vont voir leur champs remplacés par du béton. enfin, quelle est l'emprise au niveau des terres agricoles d'un tel projet ? quel impact sur les cultures bio en vigueur sur le plateau.	
Mail 2986													X				X	R	Mme GUYOT : VOICI UN ARGUMENT JAMAIS ENTENDU POUR APPUYER LA MISE EN TUNNEL entre Saclay et Saint Quentin. Cette partie du tronçon accumule de très nombreux mécontentements, nuisances sonores, nuisances visuelles, gêne pour tout le monde, etc. L'argument pour ne pas le faire en tunnel est le surcoût doit disant de 200M€. OR il n'a pas été pris en compte le coût des mètres carrés habitables perdus dans le cas du viaduc. Cela car aucune entreprise, ou habitations ne sera construite à moins de 100m de part et d'autre du Viaduc sur la distance de 4Km. Or cette zone va s'urbaniser dans les 50 ans à venir cela représente au moins 800000m2 de perdus. Donc en considérant le m2 à 100€ on est à un manque à gagner de 80 M€. A cela s'ajoute les taxes que les habitations qui auraient pu être construites (Taxe habitation, foncière, etc.) ne vont pas rentrées donc des millions d'euros par année de perdus. Si le train est en tunnel, il sera possible de construire tout près de la ligne enterrée ; et donc de récupérer des millions chaque année. Si on prend sur 70 ans ça fait une belle somme. En en plus ça règle de très nombreux réels problèmes. Et en plus pendant la durée des travaux en sous-sol aucune gêne en surface; Que du bonheur! Merci de faire remonter ce point de vue à qui de droit;	
Mail 2987							X	X										R	Mme POMMIER : Elue Villiers le Bâcle. Cette ligne 18 pour sa partie aérienne pourrait être appelée celle de la honte. Honte parce que :- Non-respect de l'environnement, Fracture du paysage, Déchirure des exploitations agricoles (alors que les défis de demain seront de nourrir des populations entières), Nuisance sonore équivalent à minima à celui d'un aspirateur (à multiplier par toutes les 2,3mn et cela sur 1 journée entière) - Non-respect des élus et des instances Présentation, sans détails, des devis des travaux retenus par la SGP, Absence de véritable « Concertation », Non prise en compte de l'avis défavorable du Commissariat général à l'investissement (CGI) pour ce projet dans sa partie Orsay-Versailles, Absence de consultation par la SGP de l'ensemble des communes adressées par la ligne n°18 sur la modification du nombre de gares et de l'impact occasionné par ces choix, Absence de participation/consultation au choix du type de matériel roulant et impossibilité d'obtenir de la part de la SGP des éléments ayant permis ce choix (un choix moins onéreux aurait certainement permis de faire des économies et permettre l'enterrement), Non-respect de la ZNA, Non-respect des habitants qui seront impactés par le bruit (3 db la nuit correspond à un doublement du bruit), Défiguration du paysage, Absence de la gare de Saclay sur la	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			DUP (quelle est la destination finale du 1er tronçon ???), absence de prise en compte de l'avis de l'ASN - Qui de l'enterrement de la ligne à haute tension (les problèmes financiers d'EDF ne sont pas propices à son enterrement). Egalement petit paradoxe, car il est demandé à EDF/ERDF d'enterrer toutes les lignes pour une question d'esthétisme (entre autre) mais mettre des piliers en béton d'une hauteur de 10 mètres (tablier/machine roulante compris) devient un « ouvrage d'Art ». En conclusion, le passage en aérien n'est pas une solution viable pour l'environnement, puis qu'elle présage à une urbanisation importante (exemple le projet de parking du Golf de St Quentin sur la Zone PNAF). Au sol ou en sous-sol serait un point positif pour l'agriculture et les générations futures. Il est à noter également, puisque l'aspect financier semble être présenté par la SGP comme l'unique enjeu, qu'un emprunt sur une durée plus longue pourrait largement permettre l'enterrement de cette portion ! (cf. le métro parisien)	
Mail 2988							X	X									R		M BUTEAU : Gif sur Yvette. CONTRE la partie aérienne du tracé de ce projet dans sa géométrie actuelle, pour les raisons suivantes : - le paysage du plateau de Saclay va être encore une fois complètement endommagé par le tronçon aérien qui est prévu. La nature agricole de ce Plateau est malgré les discours une nouvelle fois mis à mal. - Les nuisances sonores pour les populations riveraines (Villiers le Bâcle, Châteaufort) pourraient être évitées en choisissant d'enterrer cette portion du tracé - les dessertes choisies sont peu nombreuses et un autre type de transport (bus en site propre, tramway) permettrait une réelle desserte de terrain des communes limitrophes en ayant des arrêts plus fréquents	
Mail 2989							X	X								X		X	ANONYME : Châteaufort. Connais les difficultés de circulation du plateau de Saclay. D'évidence des solutions doivent être trouvées, d'autant que le projet OIN va aggraver le problème. Toutefois, la solution proposée par la ligne 18 n'apportera pas d'amélioration pour les habitants du plateau et de ses vallées adjacentes. En effet, reliant directement Palaiseau à Guyancourt la population locale n'y aura pas accès. Cette ligne leur sera par conséquent d'aucune utilité. En plus, conçue en aérien, la population du plateau n'en aura que les nuisances (bruit, paysage saccage...), sans aucun avantage. Des solutions alternatives existent pourtant, plus rapide à mettre en œuvre et beaucoup moins chères. Je suis donc totalement opposée à ce projet.	
Mail 2990																	X		ANONYME : Villiers le Bâcle. AVIS DÉFAVORABLE. Soumis à une réglementation stricte pour changer nos volets, mettre des velux, une véranda mais mettre une barre de béton devant nos fenêtres ne dérange personne. On se moque de nous. Les architectes des bâtiments de France sont d'accord ?!	
Mail 2991							X	X									R		M LEHMANN : Oui à la ligne 18 MAIS EN TUNNEL ! Car Ce viaduc sera tellement tagué que ce sera une immense barre horrible. Quel est l'intérêt d'entendre et de voir des trains au milieu des habitations, des gens, et des zones de verdure où tous les travailleurs locaux annoncés par le SDGP pourront profiter d'être un peu à la campagne et profiter de celle-ci. Etudiants et chercheurs ne préféreront ils pas être dans un cadre naturel et calme ? c'est comme même mieux qu'entourer de trains bruyants, non? et c'est plus vendeur. Ce sera un plus de vivre et de travailler dans un environnement naturel près du parc naturel. Est-ce compliqué ? et bien non, Il suffit pour cela d'enterrer cet horrible métro sur 4km et TOUS LES problèmes sur cette zone sont supprimés. Tout ça pour un petit surcoût de 200 M€ sur 70 ans pour 70 Milliards de budget. Pour info notre président de la république distribue à la pelle ses centaines de millions ; alors pour toute une région on peut le faire. De toute façon cette horreur inutile et encombrante sera défaite et mise en tunnel par les futures générations qui ne supporteront pas cette chose; Pourquoi alors payer deux fois? faites le travail correctement du premier coup. et ayez une vue plus large que seulement le tronçon de voie ferrée. SVP Merci de faire passer la vis des gens avant la finance.	
Mail 2992												X					X		M DEL CORSO : Saclay. Un chiffre annoncé lors de la réunion de concertation à Guyancourt : 8000 passagers/heures prévus sur la ligne 18. Une rentabilité économique n'est possible qu'à partir d'une moyenne de 40.000 personnes/heure, la ligne sera donc déficitaire. Nous sommes à 1/5e du trafic nécessaire à la rentabilité. Mon avis est donc défavorable à ce projet qui impose une vision univoque des transports en commun et assèche les fonds publics nécessaires à d'autres liaisons plus prioritaires!	
Mail 2993																	X		ANONYME : La promotion du tracé aérien sur le Plateau de Saclay se justifie notamment car : -le réseau hydrologique empêche le passage en souterrain. Or, dans la partie souterraine du projet, le tracé passe sous la Bièvre à la Minière, quelle est la particularité des	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			drains des champs ? Mon avis est donc défavorable à ce projet de ligne 18 qui impose un tronçon aérien par des affirmations techniques peu sincères.	
Mail 2994																	X		ANONYME : La promotion du tracé aérien sur le Plateau de Saclay, se justifie notamment par une exigence des laboratoires sensibles aux perturbations, Si la construction sur pylônes était la solution, pourquoi conduit-elle à rejeter les options de tracé les plus directes, aussi bien à Moulon pour s'écarter de DOSEO, qu'à Polytechnique, en obligeant quand même de déplacer certaines installations de THALES et du SIRT A ? Mon avis est défavorable car les arguments techniques semblent vraiment tirés par les cheveux pour justifier une position dogmatique des concepteurs.	
Mail 2995		X														X	X		M ROBILLARD : Voisins le Bretonneux. Sommes favorables au métro ligne 18 et à la nouvelle gare de Saint Quentin Est. Cependant nous sommes défavorables au tracé du métro sous le quartier résidentiel de La Bretonnière, alors qu'un tracé alternatif sous aucune habitation est possible et moins coûteux. Sommes contre la présence d'un bâtiment annexe sur le parking de la Snecma à quelques mètres seulement de nos habitations : Bruit de machines d'aération, odeurs portées par des vents d'ouest dominants, pollution visuelle.... Un tracé hors Zone de Voisins (sous le golf national) permettrait également de ne pas construire autant de bâtiments annexes, car le tracé serait plus court.	
Mail 2996																	X		M XIE : Bourg la Reine. Favorable pour le passage de la ligne 18 sur le Plateau de Saclay pour aller travail!	
Mail 2997																		X	ANONYME : Le réseau hydrologique empêchant le passage en souterrain est en effet un argument pour la conception du métro sur pylônes.... Or ce métro passe effectivement sous la Bièvres. - Soit l'argument du réseau hydrologique empêchant le passage en souterrain est faux, auquel cas le passage en souterrain n'est plus une impossibilité technique comme le dossier le laisse entendre - soit l'argument du est vrai, auquel cas, il faut envisager un passage en aérien au-dessus de la Bièvres et de son site classé. Ces deux réponses sont l'une et l'autre inacceptable car la première montrerait une évidente mauvaise foi dans la construction du dossier et la deuxième implique la dévastation d'un site classé. Mon avis est donc défavorable.	
Mail 2998	X			X													X	X	M PELLEGRIN : Elancourt. Le projet semble ignorer le bassin socio-économique de Saint-Quentin en Yvelines. Une unique gare positionnée à l'Est n'apportera pas une nouvelle solution de mobilité à une population résidente principalement à l'ouest et au nord de l'agglomération. Il manque une connexion avec le faisceau existant (réseaux ferrés La Verrière/Montigny, RER B ligne la Défense). Etonnant alors que l'Etat a voulu rassembler les territoires de Saclay et de Saint-Quentin en Yvelines en une unique OIN. Une gare à Satory présente une utilité et un potentiel économique inférieur à une connexion majeure avec le bassin résidentiel et économique de l'ancienne ville nouvelle. Enfin, le calendrier doit prioriser la mise en œuvre de ce tronçon. Chacun n'est pas sans ignorer que s'il n'était pas effectif en première phase, il ne sera pas reprogrammé. Faute de faisabilité financière.	
Mail 2999						X				X		X							M MORIN : Palaiseau. Opposé au métro automatique sur l'ensemble de la Ligne 18. je suis pour un transport plus léger et suffisant en capacité de transport : le Tramway. Ce dernier pourrait circuler en aérien de Versailles à Massy Palaiseau et en souterrain pour rejoindre Orly. Celui-ci : sera moins cher à mettre en œuvre, la technologie du métro automatique est plus onéreuse à mettre en place ainsi qu'à entretenir. Que dire en hiver pour maintenir les installations fixe hors gel !, générera beaucoup plus d'emplois qu'un métro automatique, occasionnera moins de nuisance pour les riverains même en partie souterraine voire tunnel, ne sera jamais paralysé par une panne du système de pilotage automatique ou d'exploitation. Il est bon à savoir qu'une panne de ce type fige pour une durée indéterminée toute les rames de la ligne. Les usagers sont bloqués dans les rames soit en tunnel soit en viaduc et doivent attendre dans le calme que les secours viennent les délivrer. Imaginer les usagers en hiver, après avoir été bloqués plusieurs heures dans une rame, dans une zone en viaduc, devoir affronter le retour à pied sur une gare la plus proche (car il n'y aura pas de bus tout terrain pour les prendre en charge) et que dire pour les personnes à mobilité réduites ! Sur Palaiseau, le tramway pourrait emprunter puis remplacer les lignes des bus 9106 et 9110, cela éviterait la création des viaducs, ainsi que les vibrations et les nuisances sonores dans la partie tunnel du métro automatique pour les riverains. L'exploitation de la Ligne pourrait se faire avec des missions de tram "semi direct" et "omnibus" avec des doubléments des quais	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				pour certaines stations. Ce genre de tracé permettrait de rallier à sa cause tous les demandeurs de transport en commun sur le plateau de Saclay. La présence du site de maintenance et de remisage des trains sur Palaiseau ne se justifierait plus.
Mail 3000																		X		ANONYME : Les études et avis rendus par des organismes officiels sur le Grand Paris Express et la ligne 18 sont nombreux, parmi eux, on notera particulièrement : 1) Les études de trafic menées par la DRIEA qui précisait qu'entre Orly et St-Quentin-en-Yvelines la charge en heure de pointe matinale dans un seul sens de la ligne verte serait inférieure à 5000 voyageurs par heure. Nota : la ligne 18 a une rentabilité à 40000 voyageurs par heure. 2) En décembre 2012, le rapport Auzannet confirmait que sur cette ligne 18« les niveaux de trafic attendus ne justifient aucunement un métro lourd ». 3) En août 2015, le Cercle des Transports a proposé une modernisation du réseau ferroviaire francilien soulignant que : l'urgence est la rénovation des réseaux existants, ces nouvelles infrastructures soulageront assez peu les lignes RER, la SGP mobilise des fonds qui seraient utiles au budget de ces travaux urgents. 4) En novembre 2015, le Commissariat Général à l'Investissement émet un avis défavorable pour le tronçon Orsay-Versailles de la ligne 18 : faiblesse des gains de temps investissement sous-estimés compte tenu des risques (absence de rentabilité socio-économique, 5) la Cour des Comptes dans son rapport public annuel du 10 février dernier : s'interroge sur la soutenabilité financière des projets ambitieux dont fait partie le réseau GPE. souligne les difficultés techniques et en particulier les interférences et la disponibilité des moyens pour mener à bien tous les chantiers concomitants. réitère la recommandation de « maintenir la priorité absolue donnée à l'entretien et à la maintenance du réseau Transilien » recommande à l'Etat de « procéder à une hiérarchisation et à une sélection rigoureuses des projets d'infrastructure de transport envisagées dans les 10 à 15 prochaines années ». La ligne 18 qui a un coût estimé à 2,7 M€ soit 12% du budget du Grand Paris Express pour 6% des voyageurs rentre clairement dans la sélection proposée par la cour des comptes. Le dossier présenté n'a pas tenu compte de ces avis et études ou très partiellement Mon avis est donc défavorable
Mail 3001						X											R			ANONYME : Gif sur Yvette. Suis favorable à un projet de développement des transports en commun. Néanmoins, le projet présenté par la SGP présente un énorme point négatif: la partie aérienne du métro ! Inconcevable que le métro passe en aérien devant les communes de Villiers le Bâcle et Châteaufort. Nuisances sonores pour les habitants seront évidemment très grandes, sans compter l'impact visuel: comment peut-on sérieusement croire que des gares portées à 10 m du sol par des piliers en béton vont s'insérer en toute discrétion dans le paysage ??? Le surcoût de l'enfouissement paraît supportable étant donné le budget global du projet. Depuis le début, la SGP explique ne pas pouvoir assumer le surcoût de l'enterrement du métro. Pourtant de nouvelles gares ont été ajoutées sur le tracé, sans que cela ne pose de problème de surcoût. Pour un projet de cette ampleur, il faut faire les choses bien toute de suite et avoir une vision à très long terme: c'est une infrastructure construite pour des dizaines d'années. OUI au métro MAIS enterré.
Mail 3002						X											R			M LAUNOY : Contre le métro aérien car celui générer des nuisances sonores importantes aux habitants.
Mail 3003						X											R			Mme ALBRAND : Châteaufort. Contre le métro aérien car celui générer des nuisances sonores importantes. OUI pour le métro, mais enterré.
Mail 3004																	X			M MERY : Palaiseau. AVIS DEFAVORABLE Ligne pas adapté à notre territoire ou les habitats sont dispersés. Elle ne dessert pas l'axe NORD-SUD alors que les habitants résident majoritairement dans la vallée de l'Yvette ou de la Bièvre;
Mail 3005																	X			M FERINO : Etude trop incomplète. La SGP a construit son projet sur le seul critère du coût de construction en écartant les coûts induits mais aussi les mesures compensatoires qui ne sont même pas chiffrées La SGP construit, mais n'exploite pas. Sa performance est évaluée sur le coût de construction, comme elle nous l'a souvent rappelé lors des réunions publiques à Villiers Le Bâcle: "250M€ pour enterrer le métro, mais vous n'y pensez pas!" Pourtant, le budget de la ligne aérienne prend bien soin, sans que la SGP ne le dise, de générer des contraintes de surcoûts de construction et d'exploitation qui ne sont pas pris en compte: Façades sur isolées acoustiquement (et prière de ne pas ouvrir les fenêtres si on veut que ça marche!), aménagements infrastructures phoniques, conditions hivernales en exploitation, usure des rames soumises aux intempéries, nettoyages hebdomadaires des tags sur les piles de béton, ... Tout le monde le dit, les estimations de trafic de la SGP ne tiennent pas la route: CGI, Auzannet, STIF et cour des comptes! et la SGP persiste à "racoler" et vendre

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			du bonheur pour faire passer son projet dispendieux, tout comme elle persiste à ignorer les habitants du plateau aussi bien que leurs élus. Monsieur le président, où est la mesure de la performance globale que l'on peut attendre à juste titre pour un projet public si dépensier? Ou est affiché le coût global calculé sur la durée d'exploitation prévisionnelle de plusieurs dizaines d'années? Faire vite, dans l'urgence, sans anticiper les conséquences de ses actes, est-ce bien sérieux et respectueux des finances publiques (nos impôts) tout aussi bien de nos idéaux de préservation de notre environnement pour les générations futures?	
Mail 3006																	R		ENTERRE LE METRO : Un seul projet partisan, pas d'étude indépendante Que la SGP le présente comme le grand sauveur des transports pour le plateau de Saclay est un abus. Non, l'amélioration des transports n'est pas l'apanage exclusif de ce projet et de son promoteur la SGP. Il y a d'autres solutions bien plus consensuelles que ce métro aérien. Un bus à haut niveau de service bi-articulé, voir un tramway suffiraient à encaisser les cadences de voyageurs attendues. Seulement voilà: la SGP n'a pas su les trouver. Ou plutôt la SGP n'a pas voulu les trouver. Car la SGP préfère gonfler ses estimations de trafic comme le souligne des autorités reconnues, faire de la retape aux entreprises ou aux écoles du plateau, pour encourager les conflits. Alors le projet présenté à l'enquête publique est le résultat d'arrangements qui ont oublié l'essence même du débat démocratique. La litanie d'actions de représentation de la pièce J2 - la concertation ! - est une insulte au débat démocratique et à tout esprit de concertation. Je souhaite que la CNDP se prononce sur ces agissements. Et je pose des questions : est-il responsable de déposer autant de pouvoir dans les mains d'un seul acteur partisan prêt à tout pour imposer SA solution ? Est-il responsable de le laisser persister dans ses choix quand autant d'autorités avisées le mettent en garde contre ses erreurs : CGI, STIF, Cour de comptes,....	
Mail 3007																			ENTERRE LE METRO : Une seule DUP ? Passage en force ? Qui à diviser la population. La tentation va être forte pour la commission d'enquête publique, de suivre les beaux arguments et les assauts la SGP. La commission va-t-elle céder aux pressions des lobbies des entreprises et centres de recherche du Cluster PARIS-SACLAY qui veulent un métro, un métro, VITE, VITE... ? Donc un métro aérien par conséquent..., mais ils se défendent bien de l'affirmer, car ce n'est pas très honorable et charitable de souhaiter le malheur de son prochain. N'est-il pas? Quelle hypocrisie dans laquelle cette enquête plonge les citoyens! Une hypocrisie entretenue par la SGP qui argue de l'URGENCE de la chose. Elle aurait réellement concerté qu'elle n'en serait pas là! Car la SGP, soutenue par L'EPAPS, n'a pas cessé en 5 ans de chercher à vendre sa solution et uniquement sa solution, restants sourde à toute concertation avec le citoyen et avis d'experts et exploitants. Monsieur le Président, le projet de la SGP est un non-sens et une impasse dans laquelle la SGP nous a d'elle-même précipité. Vous pourriez vous sentir acculé à le laisser passer, car la SGP laisse à penser qu'il n'y a pas d'alternatives, à force de les avoir toutes écartées de par sa vue monothéiste des transports. Il y a tant d'autres solutions, et qui ont surtout le mérite de respecter les mises en gardes avisées d'organismes indépendants. Monsieur le Président, la commission va-t-elle accepter dans cette urgence orchestrée de "laisser passer" le seul premier tronçon ORLY-GIF pour répondre à cette PANIQUE ORGANISÉE par la SGP qui étale la démesure de ses estimations de trafic qu'aucun ne corrobore (CGI, CC, STIF,...) et de mettre la partie GIF-VERSAILLES en "option" future, véritable épée de Damoclès pour l'environnement?.	
Mail 3008																	X		M MERY : Palaiseau. Etudiant. AVIS DEFAVORABLE La ligne 18 fera gagner du temps seulement pour les personnes résidant ou travaillant près d'une gare. Par exemple pour aller à ORLY, le RER B et ORLY VAL permettent de rejoindre ORLY en moins de 30 mn depuis LOZERE.	
Mail 3009	X		X									X			X				Mme BOUSSIER : Guyancourt. En soi la ligne 18 est importante pour St Quentin-en-Yvelines; oubliée des transports mais une seule gare à la périphérie-Est comme si seul le Technocentre existait est une aberration pour un territoire de 250 000 habitants, 2ème pôle économique francilien. Le projet ne tient aucun compte des entreprises de la partie d'Elancourt et au-delà, du secteur de Trappes et La Verrière appelé à se développer. La bataille de l'emploi ne se gagnera pas comme cela ! il oublie totalement l'Université liée pourtant à Saclay. Un projet alternatif est possible : Par conséquent, je propose que soit étudié un tracé alternatif consistant au raccordement souterrain, sous l'avenue de l'Europe, depuis la gare de SQY Est jusqu'à la gare SNCF de Montigny SQY. La gare de la ligne 18 Montigny	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				pouvant être étudiée en aérien ou en souterrain suivant le scénario de poursuite sur le réseau ferré existant, en aérien, puis en tunnel pour le franchissement sous la N12, après la gare de Saint-Cyr, pour rejoindre la gare de Satory, tel que prévu dans le tracé alternatif initial. Cette gare pourrait d'ailleurs être envisagée en aérien, afin d'en optimiser les coûts de réalisation. La fin du parcours jusqu'à Versailles Chantiers serait inchangée, par rapport aux études actuelles. Je pense réellement que cette alternative permettra une meilleure intégration de SQY dans l'EPAPS, mais au-delà, avec la connexion directe aux transports existants sans impact important, une meilleure intégration des zones d'activités de l'ouest de SQY, du sud (Rambouillet) et l'ouest (Houdan) des Yvelines, qui accéderont de façon rapide aux zones de développement de Saclay, Massy et l'aéroport d'Orly. Le Vélodrome national sera aussi desservi directement. Ces interconnexions permettront aussi d'accroître la fréquentation de la ligne 18, répondant ainsi à l'une des remarques du CGI, sur le nombre de passagers de cet équipement de transport lourd. Dans la perspective, éventuelle, des jeux olympiques en 2024, tous les sites olympiques seraient quasiment desservis en accélérant le calendrier Ce projet a été fait sans consultation malgré ce qui est dit officiellement. Le nom de "Guyancourt" seul proposé par le maire de cette commune est la traduction concrète que le projet est aujourd'hui conçu pour le secteur du Technocentre uniquement.
Mail 3010																	X			M FOUCHER : Montigny le Bretonneux. Le passage, au plus tôt et idéalement avec 2 arrêts, de la ligne 18 à Saint Quentin en Yvelines est une impérieuse nécessité économique et sociale pour un des pôles majeurs de l'Île de France.
Mail 3011							X										R			M VIRET : Contre la ligne de métro sur pylônes. Les nuisances occasionnées tant au niveau visuel que sonore me semble évitables en optant pour une solution de tranchée couverte. Je pensais jusqu'à récemment que cette solution était beaucoup trop chère. Or, il semblerait que ce ne soit pas vrai et que son cout est sensiblement le même que celui de la solution sur pylônes. Par conséquent, je ne sais pas l'argumentaire pour cette dernière qui est clairement plus invasive..
Mail 3012							X										R			Mme FERINO : Habite dans un village le long du tracé de la ligne aérienne posée sur le viaduc. Je m'attends à de graves troubles sonores au passage du métro à 100km/h comme annoncé par la SGP, et aucun élément du dossier ne vient démontrer de manière fiable la gêne qui sera subie par des habitantes comme moi. Lors des réunions publiques de GIF et de GUYANCOURT, la SGP a évoqué des élévations de niveaux sonores entre 1 et 3 dBA(A). L'élévation de niveau annoncé variant du simple au triple, il est très difficile de se faire une idée exacte de la gêne. D'autant plus que le spécialiste en acoustique de la SGP s'est empressé d'ajouter qu'il s'agissait de niveaux sonores moyennés, correspondant à une norme, et qu'il n'était pas totalement représentatif de la perception réelle. Mais, Monsieur le président, nos oreilles ne sont pas des normes! 3db(A) est la limite acceptable de la réglementation, affirme le spécialiste de la SGP, et c'est la valeur citée dans l'étude d'impact pour la nuit. Et on doit s'attendre à des valeurs supérieures lors des passages de métro selon ce que ce même spécialiste a sous-entendu Je suis encore plus troublée et non informée que d'un côté la SGP compte sur l'augmentation du trafic routier sur la D36 (passage à 2x2 voies) pour dissimuler le bruit de son métro que de l'autre côté elle proclame en même temps les vertus écologiques de son transport qui va participer à faire baisser les transports routier polluants sur la D36. Mais ces arguments s'opposent entre eux et sont totalement incompatibles! Ainsi la SGP récupère le beurre et l'argent du beurre! Je suis totalement opposée à ce projet irrespectueux des habitants et destructeur de santé publique, d'autant plus que les résultats des études acoustiques se révèlent très peu précis, tout comme les hypothèses techniques s'avèrent incohérentes et se révèlent peu fiables et peu sérieuses. Comment un acteur public dépositaire d'autant de pouvoirs et censé se préoccuper de la "chose publique" peut-il se comporter de manière aussi désinvolte? je suis scandalisée Pour le collectif enterrez le métro www.enterrezlemetro.fr
Mail 3013		X															X	X		M. FERINO : J'ai appris que le bus en site propre (TSCP) entre le CEA et GUYANCOURT était abandonné par le conseil départemental de l'Essonne, faisant par la même occasion 10 millions d'euros d'économies. Je ne comprends pas comment agissent les pouvoirs publics: ce TCSP avait pourtant été déclaré d'utilité publique à la suite d'une enquête publique organisée par ce même CD91 en 2010. Ainsi le pouvoir politique peut décider un jour que c'est utile, en faisant plein d'études onéreuses (argent public) pour le prouver, et du jour au lendemain dire que ce ne l'est plus! Mais où est la cohérence de l'action publique?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>Mais où est le sérieux que le citoyen est en droit d'attendre de l'utilisation des deniers publics? TCSP abandonné pour laisser la voie libre au métro? apparemment oui. Alors oui, je m'oppose totalement à ce métro et je réclame que l'autorité publique respecte ses engagements passés et respecte ses propre décisions. C'est un comble tout de même que le citoyen doive opposer ses propres engagement aux pouvoirs publics qui se sont engagés! Oui au TSCP déjà reconnu d'utilité publique, et non au métro qui ne l'est pas!</p> <p>Le TSCP était complémentaire au métro, et l'un ne saurait préjuger de l'utilité de l'autre, pour les liaisons de "cabotage" et l'inter modalité impérative pour prolonger les vecteurs de desserte du métro. Pour finir, quoi bon faire des enquêtes publiques si on ne respecte pas les DUP prises!! Et finalement, quoi bon faire une enquête pour cette ligne 18? Pour "divertir" le citoyen? Pour lui faire croire que son avis compte? AVIS TOTALEMENT DFAVORABLE pour cette ligne 18. On ne doit pas dépenser inutilement de l'argent public pour un projet dont le dossier est si peu convaincant et dont la pertinence n'est finalement pas démontrée et compromise par l'abandon du TCSP.</p>	
Mail 3014						X												X	<p>M. AXIMO: Au même titre que ses Etudes d'impact sur « Le Climat », « Le Relief », « Les Pollutions », « L'Agriculture », « Le Milieu humain », « La Mobilité », « La Santé publique », « L'Habitat animal », etc. la commission d'enquête devrait demander la SGP une étude sur l'évolution de l'immobilier aux alentours des gares de la ligne 18. L'Autorité Environnement rappelle d'ailleurs à la SGP que « Le code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact comprend une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ». Il s'agit d'un point extrêmement important puisque la SGP a fait le choix d'installer ses gares dans des zones peu habitées où il est justement convenu avec les communes de construire massivement des logements.</p> <p>Une expertise immobilière pourrait mettre en lumière des conséquences inattendues. Par exemple, la flambé des prix de l'immobilier ne va-t-elle pas repousser les étudiants en dehors des futurs pôles d'implantation ? Au lieu d'être attractive la ligne 18 pourrait-elle devenir répulsive ? N'oublions pas que les profils attendus sur le plateau de Saclay ou a Satory sont plutôt ceux de cadres et d'ingénieurs. Seulement au moment de signer le bail un propriétaire va plutôt privilégier un ingénieur plutôt qu'un étudiant. D'où l'importance de faire établir une étude de risque par un professionnel de l'immobilier. Il faut trouver les seuils des salaires qui permettent ou non de rester dans la région. Les sources ne sont pas toujours concordantes et il est très difficile pour le public d'appréhender les données immobilières de chaque pôle. D'ailleurs moi-même je n'ai pas réussi à combiner tous les projets immobiliers aux abords des 11 gares de la ligne 18. Il serait bien que la SGP recense et centralise dans cette analyse tous les projets dont elle a connaissance via ses relations avec les communes (12 CDT). Toutefois dans les grandes lignes, on attend plus d'un million de nouveaux travailleurs d'Orly Versailles et près de 800.000 nouveaux travailleurs (étudiants, enseignants ou chercheurs tout confondu) rien que sur le plateau de Saclay.</p> <p>Mais visiblement l'offre immobilière semble sous dimensionnée : 2 200 nouveaux logements Saint-Quentin 4 000 nouveaux logements Satory 400 nouveaux logements Massy-Opéra 4 000 nouveaux logements Massy-Atlantis 1 000 nouveaux logements ZAC de Vilgénis 2 500 nouveaux logements Polytechnique 2 500 nouveaux logements Polytechnique Ainsi de suite, soit environ 29.000 nouveaux logements d'Orly Versailles. On voit donc bien que ces 29.000 logements ne peuvent absolument pas absorber l'afflux des nouveaux travailleurs. Ainsi sans étude approfondie il est impossible de savoir si le choix d'implanter des gares uniquement dans des quartiers neufs suffira à répondre aux besoins du million de travailleurs attendu. L'étude devra également confirmer ou infirmer le besoin de construire des gares supplémentaires dans des zones plus résidentielles et déjà urbanisées (où les loyers sont normalement moins élevés : RD36, Wissous, St-Quentin centre, Massy centre, etc.). Cette même étude pourrait également mettre en lumière la perte d'attractivité des communes qui n'auront pas de gare. Cette baisse d'attractivité pouvant aboutir des déserts ruraux (logements vacants, départs des commerces, réduction des services publics, etc.). Ici encore seule une étude immobilière complète pourrait répondre à cette problématique.</p>	
Mail 3015		X	X														R		<p>Mme WALTSBURGER: Je suis CONTRE le métro dans sa configuration aérienne. Il apparait comme nécessaire d'approfondir toutes les pistes du projet : 1 demander la réalisation, par un cabinet privé, de la possibilité d'éviter que les puits d'aération du tunnel soient dans la zone ZPENAF, entre la gare de CEA St Aubin et celle de St Quentin en Yvelines. Si ce n'est pas possible, étudier avec la profession</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				agricole s'il serait envisageable de faire les puits sur leurs terrains. 2 Envisager une tranchée couverte pour le métro le long du CD36 avant le doublement de celle-ci.
Mail 3016	X															X	X			ANONYME : Je veux bien que cette ligne de métro aide quelques étudiants, mais dans les grandes lignes elle ne répond pas aux problématiques de ce secteur. Sans cabotage cette ligne 18 n'est rien. - Voyez les gens de Wissous qui se plaignent - Voyez les gens de Camille Claudel qui se plaignent - Voyez les gens de Châteaufort ou de Magny qui se plaignent - Même St Quentin réclame plus de gare. Au-delà de 2 km les gares n'attirent plus. On se rabat alors sur sa voiture personnelle. Ou alors on prend le TCSP, mais de Massy St Quentin le TCSP s'arrête aux mêmes endroits que le métro, quel idiot descendrait du bus ? Pourquoi la SGP ne fait rien contre ces aberrations, ces énormités ? Le problème c'est que la SGP n'écoute pas le public. J'ai été un samedi à la rencontre du commissaire enquêteur en charge de ma commune, mais j'ai été dégoûté. Il se contente de chercher dans le dossier d'enquête (sous forme papier donc ça prend de longues minutes). Il est incapable de répondre aux questions qui sortent de l'ordinaire. Pour avoir une réponse il nous invite à poser cette question sur enquetepublicueligne18.fr non mais ce n'est pas un forum ou une hotline, personne ne va nous répondre ! La seule chose qui se trouve au bout de cette enquête publique c'est un avis favorable ou défavorable de la part du président de la commission, éventuellement complété par des recommandations et des réserves. Avis défavorable et éventuellement prenez-moi comme conseiller !
Mail 3017													X			X	X			ANONYME : - En Ile-de-France, la moitié des salariés travaillent moins de 8 kilomètres de chez eux. - L'autre moitié entre 8 et 20 km de chez eux. - Et une minorité entre 20 et 30 km de chez eux. Pour ceux qui vivent moins de 8 km, je ne suis pas certain que le métro les aide beaucoup. Sans doute un peu, mais le bus reste plus pratique car il dessert plus finement le territoire ou bien la voiture qui reste plus confortable (surtout en hiver ou lorsqu'il pleut) Pour ceux qui vivent entre 8 et 20 km, il y a un petit espoir d'utilité publique, mais vu la typographie du Sud-Ouest de l'Ile-de-France rapidement les pôles d'habitation se retrouvent plutôt au nord (petite couronne + paris) ou bien au sud (autour de la francilienne principalement) ; or cette ligne 18 n'est pas faite pour traiter le trafic Nord-Sud. Du coup son intérêt se limite aux correspondances de la gare de Massy-Palaiseau et éventuellement celle d'Orly pour sa correspondance avec la ligne 14. Pour la minorité qui vit à plus de 20 km, c'est la voiture coup sûr. Donc sur le papier cette ligne 18 a l'air assez attrayante, mais dans la pratique elle ne va servir qu'à quelques milliers d'étudiants et d'employés. Mais une ligne de métro n'est rentable qu'à partir de 30.000 ou 40.000 passagers par HEURE ! Je donne donc un avis défavorable à cette ligne 18 et réclame qu'elle soit transformée en un Tram-Train plus léger, moins coûteux et surtout qui fera du porte à porte à l'identique des bus.
Mail 3018																X	X			ANONYME : Concernant la gare CEA-Saint-Aubin qui ne pourra pas être réalisée, la SGP envisage-t-elle de mettre en place une compensation comme par exemple un tapis roulant (comme dans le métro) qui relirait la gare de Gif/Moulon à l'entrée Est du CEA ?
Mail 3019		X						X									R			M. THAON : je suis contre le métro en aérien, qui va dégrader les zones agricoles en ouvrant la voie à une urbanisation qui s'en suivra... je demande que des décisions pour limiter les déplacements soient prises:
Mail 3020		X				X												X		M. BROSTEAUX : 1) par rapport au trafic envisagé, un métro ne peut être rentable 2) si ce projet est proposé, c'est pour installer les bases d'une urbanisation massive du plateau, ce qui n'est pas dit ouvertement (car contraire aux dispositions actuelles). 3) les besoins de transports Est-Ouest sont moins élevés que ceux Nord-Sud et pourtant ces derniers ne sont pas traités par ce projet. 4) tous les projets initiaux de métro étaient présentés enterrés : ne serait-ce pas l'une tromperie délibérée ? En conclusion : NON à ce projet de métro qui ne répond pas au besoin et sera la porte ouverte à une urbanisation massive du plateau de Saclay.
Mail 3021		X																R		MAIRIE DE VAUHALLAN : Exige un passage en souterrain de la ligne 18 sur la totalité du plateau (voir pièce jointe)
Mail 3022		X																R		ANONYME : Pourquoi ne pas avoir fait cette enquête publique sur la base de développements dépassés. En effet s'il ne doit rester que 4km d'aérien où se trouve l'économie. NON AU METRO EARIEN
Mail 3023		X																X		ANONYME : remplacez le métro aérien par un tramway NON AU METRO

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3024																	X		M. BABOLAT : POUR en espérant que les équipements ne seront pas sous-dimensionnés pour des raisons économiques immédiates qui seront déplorées vingt ans plus tard ; il suffit de considérer comment le RER B a suscité le développement économique et social autour de la ligne. Que les tenants du "not in my garden" élèvent leur point de vue et réfléchissent à l'échelle de la région et du siècle !	
Mail 3025		X																X	ANONYME : Je suis opposé au projet de construction du tronçon aérien entre Saclay et Montigny. Je pense que le prolongement de la ligne de bus en site propre entre Montigny et Saclay devrait être réalisé en priorité.	
Mail 3026		X																X	ANONYME : Je demande que la ligne 18 passe par la ville des Ulis et le parc d'activité de Courtabœuf	
Mail 3027													X					X	M. CHARRIERE : Je suis opposé la ligne 18 qui va morceler des terres agricoles et des espaces naturels précieux pour la région. Cette ligne est une dépense inutile car elle ne transportera pas assez de voyageurs pour être rentable. La priorité devrait être d'améliorer l'existant en augmentant les fréquences des RER, Transiliens et bus et en ajoutant des liaisons inter communes. Il est très choquant de voir que des projets inutiles comme celui-ci sont envisagés à une époque de restriction budgétaire et que les opinions et besoins des citoyens sont complètement ignorés.	
Mail 3028		X				X											X	R	ANONYME : Habitant du quartier de la Bretonnière à Voisins, nous ne comprenons toujours pas, malgré la réunion publique du 14 avril 2016 à Guyancourt, les raisons qui ont conduit la SGP à passer sous nos maisons. La seule raison évoquée est la suppression de la deuxième gare prévue à Saint-Quentin obligeant à faire dans l'urgence une modification du tracé initial. Qui a fait ce tracé et qui l'a analysé !!! Aucune étude sérieuse n'a été faite sur l'impact sur le bâti d'un métro passant environ 15 mètres au-dessus de bâtiments. Nous sommes très inquiets sur les répercussions sur notre vie quotidienne notamment sur notre santé (ondes, vibrations permanentes,) et sur les risques de dégradations physique de nos biens sans la possibilité de les sécuriser par des microporeux puisque le tréfonds ne nous appartiendra plus. Par ailleurs lors de la réunion du 14 avril 2016, nous avons la confirmation qu'il n'est pas prévu de parking pour la gare de Guyancourt. Notre quartier du fait de la proximité de cette gare va devenir un « super parking gratuit » avec les conséquences que l'on peut imaginer (circulation importante et dangereuse du fait de rue étroite, disputes entre riverains et usagers du métro sur le stationnement de voitures devant leur maison.). Que compte faire la SGP sur ce point ? Dire que cette ligne va fluidifier le transport routier est mensonger, les habitants de la région souhaitant prendre ce métro devront utiliser leur voiture ou un bus pour se rendre la gare la plus proche. Non au passage de la ligne 18 sous le quartier de la Bretonnière NOUS NE SOMMES PAS FAVORABLES A LA LIGNE 18 EN L'ETAT.	
Mail 3029		X				X												X	M. CHAMEROY : Je soutiens ce projet, cependant je demande ce qu'un trajet alternatif avec contournement du quartier de la Bretonnière Voisins soit adopté. J'espère également que ce projet prévoit de vastes parkings gratuits chaque gare.	
Mail 3030																	X	X	M. GUILLEUS : La ligne 18 est pour moi un élément indispensable du développement du plateau et une infrastructure indispensable. Je ne comprends pas les réticences des autres riverains concernant sa construction	
Mail 3031	X	X					X											X	M. THERRE : Je suis CONTRE la construction d'un métro aérien sur des bonnes terres agricoles du plateau de Saclay, ce métro va créer de nouvelles nuisances sonores et visuelles pour les habitants de Châteaufort, qui n'auront d'ailleurs que des nuisances supplémentaires et aucun avantage en contrepartie (pas de station). D'autres modes de transport en commun plus acceptables d'un point de vue environnementale et durable n'ont pas été étudiés (tramway). Ce n'est pas sérieux pour un projet de cette ampleur qui va impacter les générations futures.	
Mail 3032																	X	X	CONTRIBUTION DE L'Association pour le Développement économique du pôle Orly Rungis : Amélioration de l'accessibilité d'Orly, Importance de la connexion Orly Massy TGV, Développement de Saclay, Respecter les délais et la qualité de l'intermodalité	
Mail 3033																			Idem 3032	
Mail 3034																		X	M. DE OLIVEIRA : On en peut plus des avions qui rendent notre qualité de vie exécrationnelle. Entre pollution et bruit en permanence avion qui passe plein gaz au-dessus de zone habités en forme d'entonnoir. Un jour je pense qu'un riverain excédé s'en prendra directement aux maux de nos douleurs, pour ma part je finirai je pense par déménager.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3035	X	X					X										R		M. STAVRAKY : Suis en parfaite adéquation avec la solution proposée par l'association pour la défense des intérêts des wissousiens "Wissous notre Ville"(pièce jointe : Nouveau tracé)	
Mail 3036	X																	X	M. COUSSEAU : Je rejoins complètement les avis de l'ASEM et déplore qu'une enquête publique soit en cours alors que les principales décisions sont prises. Il est impensable de construire un métro pour une durée minimum d'une centaine d'année et de ne pas se préoccuper des besoins de demain. L'implantation de la gare de Saint Quentin est complètement à revoir puisque dans une zone éloignée de tout et aux limites de zones non constructibles. Il est donc facile de comprendre que de prendre une navette puis la ligne 18 sera plus long que de prendre sa voiture ou l'actuel RER C. Les principales remarques d'une réunion publique à Guyancourt ont soulevé ce problème mais nous avons l'impression d'un dialogue de sourd. Il est insensé d'implanter une station pour desservir au plus 12000 employés alors que Saint Quentin en compte 10 fois plus. C'est un résonnement de fonctionnaire pris par des fonctionnaires dont nous constatons les résultats actuels sur la situation de la France. Il suffit de voyager un peu, je travaille à l'international, pour constater quel point ce projet est obsolète, non abouti et non rentable. Allons réagissons! même si il y a léger surcoût pensons à l'emploi et à demain.	
Mail 3037	X																	X	M. KRUST : Je suis habitant du quartier Camille Claudel Palaiseau et j'aimerais vous présenter quelques arguments pour l'introduction d'une nouvelle gare desservant ce quartier: Les gares prévues actuellement sur le plateau desservent principalement les bassins d'emploi (EDF, CEA), mais moins les quartiers d'habitation. En particulier, l'urbanisation très dynamique de Palaiseau va apporter un nombre conséquent d'habitants au plateau. Plusieurs parcelles sont encore constructibles, mais cette urbanisation ne sera possible qu' condition d'améliorer la desserte des transports en communs (la RD36 et les transports existants étant déjà saturés aux heures de pointe). Le caractère automatique de la ligne 18 en permettra l'exploitation en horaires étendus (soir et week-ends), ce qui n'est pas le cas actuellement avec les bus 91.06 et 91.10. Afin de lisser les pics de fréquentation et augmenter la rentabilité de la ligne, il est important qu'elle desserve les quartiers résidentiels. Le quartier abrite plusieurs résidences destinées aux étudiants et aux chercheurs en déplacement, public particulièrement utilisateurs de transports en communs. Une gare Camille Claudel faciliterait grandement leurs déplacements sur le plateau vers les lieux d'études (grandes Ecoles), de stage (EDF, CEA), de recherche (CNRS...), et également vers l'aéroport d'Orly (beaucoup d'étudiants étrangers). Outre les habitations, cette gare desservirait des infrastructures dont le rayonnement dépasse largement les habitants du quartier: Lycée Camille Claudel, Collège César Frank, crèche d'entreprise Piscine La Vague Gymnase Forêt domaniale	
Mail 3038		X				X	X											R	M. GUYOT : Je suis CONTRE le métro dans sa configuration aérienne, le tronçon Saclay-St Quentin va plus produire de nuisances que d'avantages. Un boulet de plus pour les générations futures.	
Mail 3039	X	X													X		R		Association Voisins Ma Ville M. LHOMME : Nous approuvons bien évidemment le principe de coalition de la ligne 18, même si nous aimerions qu'elle soit prolongée immédiatement jusqu'à Nanterre pour permettre la jonction avec les aéroports du Bourget et de Roissy Charles-de-Gaulle, plus directement et rapidement que par le sud de Paris. Ceci permettrait de mieux rentabiliser les investissements de toute la ligne. Il y a quarante ans, l'Etat investissait massivement dans la création des villes nouvelles. Parmi elles, Saint-Quentin-en-Yvelines est une réussite, en particulier pour son développement économique. Aujourd'hui, sans la deuxième gare de Saint-Quentin Université prévue initialement, Saint-Quentin-en-Yvelines se retrouve en grande partie délaissé par le Grand Paris Express, la gare de Saint-Quentin Est étant excentrée par rapport au centre et à l'ouest de l'agglomération. Saint-Quentin-en-Yvelines, c'est aussi 12000 étudiants qui auront besoin de transports collectifs et de se relier au cluster de Paris Saclay. Nous restons fortement attachés à l'intérêt d'une deuxième gare à Saint-Quentin-en-Yvelines plus centrale et plus accessible pour tous. Il est à noter l'effort très important des entreprises de SQY au financement de ce projet (taxe bureaux) et qui ne bénéficiera qu'à une minorité des 100 000 salariés de notre bassin. Il faut aussi avoir conscience du retard à rattraper suite l'absence de projet structurant desservant SQY depuis 40 ans (à l'exception de la ligne U il y a plus de 20 ans!).	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				Nous sommes persuadés que la mise en service de la totalité de la ligne (Orly-Versailles) dès 2024 est indispensable pour le maintien de la présence des entreprises sur SQY ainsi que pour la fréquentation des hauts lieux sportifs de notre territoire (vélodrome, golf national,). Ce calendrier regroupé sera incontournable en cas d'obtention des JO 2024 et surtout de l'Exposition Universelle dont le site de Paris/Saclay pourrait être une préfiguration. Concernant le tracé, nous sommes défavorables au passage sous le quartier de la Bretonnière: la fragilité des sols argileux, la présence de micropieux de consolidation sous certaines maisons allant jusqu'à -15 mètres, la présence d'une école maternelle et élémentaire sont des risques que vous devez considérer, alors qu'un tracé plus à l'est sous les infrastructures routières en mordant sur une partie du golf ne pose pas de problème. Enfin, il est important, compte tenu des prévisions de fréquentation (30000 voyages/jour, soit presque autant que sur Versailles Chantiers et que sur Massy-Palaiseau), que vous associiez les collectivités, les conseils de quartier et les riverains à l'étude de pôle afin que soient calibrés les parkings, gare routière et prévues toutes les liaisons convergeant vers la gare: transports collectifs et cheminements piétons et cycles
Mail 3040		X															X			ANONYME : Le parcours aérien du métro contre les villages de Villiers et Châteaufort est incompréhensible ! Comment accepter les nuisances sonores d'un métro sur rail ! Comment accepter un viaduc dans une zone protégée de la vallée de Chevreuse ? On ne peut pas changer une tuile sur nos maisons sans demander aux architectes de France et là on balance des centaines de pilotes ? Il y a d'autres alternatives (enterré, changement du tracé, wagon sur pneus,..) mais il faudrait une volonté des décideurs dans le respect des riverains. Aller vite c'est pas faire n'importe quoi. Non avis est plus que DEFAVORABLE.
Mail 3041															X	X				M. LAFFARGUE : Avis FAVORABLE au projet de la ligne 18 enfin un métro en grande couronne et ne plus aller sur Paris pour aller dans des communes de l'est et de l'ouest
Mail 3042		X															X			Mme COPIN : Je suis CONTRE le passage du métro aérien sur le plateau de Saclay
Mail 3043															X	X				ANONYME : En tant que citoyen habitant la Région Parisienne, je suis FAVORABLE au projet de métro de la Ligne 18. Le développement économique d'un pays ou d'une région ne peut se faire sans infrastructures de transport. Des efforts importants ont été faits dans ce domaine après la dernière guerre, et ne sont sans doute pas étrangers au phénomène des « trente glorieuses ». Depuis 40 ans la Région Parisienne a pris un gros retard : très peu de nouveaux chantiers ont été lancés et les infrastructures existantes n'ont pas été modernisées. Le projet du Grand Paris répond à un besoin qui devient urgent pour relancer l'économie en Ile de France. Ce développement économique se traduira par une diminution du chômage et une augmentation du pouvoir d'achat. C'est le modèle lié à la croissance, qui est un choix de société. On peut bien sûr ne pas y adhérer, à condition d'accepter un niveau de vie matériel inférieur à celui des sociétés en croissance. Mais le projet du Grand Paris contribuera aussi, et ce n'est pas négligeable, à améliorer le confort des franciliens et diminuer le stress lié aux heures perdues dans les transports en commun et les embouteillages. Le débat sur la pertinence de la Ligne 18 en particulier et sur son futur taux de remplissage n'a pas de sens, car dans l'optique du développement économique recherché, cette ligne doit créer elle-même ses usagers. Sans compter les nombreux usagers potentiels qui sont déjà en attente de cette ligne. Le débat sur un viaduc qui défigurerait le plateau de Saclay est très discutable. Une œuvre architecturale ne défigure pas un paysage. L'Homme fait partie de la nature, et ses constructions aussi. Elles s'y intègrent depuis des millénaires. Il faut simplement agir pour que ce viaduc soit un bel ouvrage d'art. La Ligne 18 du Grand Paris est donc bien un projet d'utilité PUBLIQUE si l'on se réfère à une société qui veut se moderniser. Cela n'empêche qu'un projet de l'ampleur de la Ligne 18 puisse difficilement être inséré intégralement dans son environnement sans contrarier quelques personnes. C'est le cas notamment de riverains opposés à la construction du viaduc à proximité de leurs habitations. Outre la remarque ci-dessus ce sujet, qui peut ne pas être partagé, cette position peut être considéré comme légitime. Cependant, l'alternative du tunnel proposé augmenterait significativement le coût du projet et en retarderait la réalisation, ce qui ne va pas dans le sens de l'intérêt général. La solution classiquement retenue dans ce genre de situation, rencontrée lors de tous les grands projets, est l'indemnisation des personnes concernées. Cette indemnisation doit être intégrée dans le coût du projet. Pour conclure, la Ligne 18 est

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				un projet d'intérêt général qui doit être réalisé au plus vite, l'architecture du viaduc doit être particulièrement soignée, et les riverains directement concernés par des nuisances liées au projet doivent être indemnisés à un niveau correct.
Mail 3044																	X			Mme BOUROUSSE : Avis TRES FAVORABLE ce projet pour nos enfants et petits enfants
Mail 3045																X	X			M. VANDAME : Impossible de transformer le plateau de Saclay en futurs ghettos de banlieue programmés aux futurs dealers et autres mafias de la finance internationale ... (surenchères avenir des prix au m2 de cette belle plaine)
Mail 3046		X					X	X										X		Mme LESAUNIER : Pourquoi ne pas avoir choisi la solution du TRAM? Avec le TRAM: pas de nuisance sonore, pas de détérioration du paysage visible de loin, et pas de risque de dégradation en sous-sol au risque de mettre en péril les maisons sous lequel le métro enterré passerait, comme cela s'est produit lors de la construction du TGV. A choisir, je suis contre le métro aérien
Mail 3047																X	X			ANONYME : ce projet n'est pas réfléchi. trop de modifications depuis de départ, trop de personnes mécontentes. pour moi, il faut repenser le projet et le faire en bonne concertation avec les habitants et les voyageurs pour trouver un meilleur compromis, je suis défavorable à ce projet
Mail 3048		X																X		ANONYME : Installez un tram ou bien enterrez le, ça fera plaisir tout le monde. tel qu'il est présenté, je suis CONTRE ce projet
Mail 3049								X	X									X		M. VANDAME : Soucieux du respect de l'agriculture, de la faune et de la flore, j'émet un avis défavorable au projet.
Mail 3050																	X			Mme HALIMI : Favorable la ligne 18
Mail 3051							X	X										X		Mme MOAN : Avis défavorable Déjà Ras-le-bol des avions de plaisance alors non plus de nuisances sonores et encore moins visuelles. Non, non, non.
Mail 3052																		X		ANONYME : Avis favorable pour la ligne 18.
Mail 3053		X															X	X		ANONYME : Je suis contre ce métro en aérien. Le budget a été prévu dès le départ en souterrain et nous refusons d'être sacrifiées sur l'autel de la rigidité administrative qui verra, de toute façon, ce budget exploser. Il n'y a vraiment chez SGP aucune considération des riverains et de leur environnement.
Mail 3054																	X	X		M. LOUVEL : Je m'oppose la construction de cette ligne en l'état. En voici schématiquement les raisons : La région parisienne est saturée. D'autres régions mériteraient leur métro aérien sachant que le développement des transports en commun favorise l'implantation des entreprises et de l'emploi. Les espaces verts ou agricoles non-construit se réduisent en Ile de France. L'environnement de la région parisienne est fortement menacé. La ligne ne profite pas assez aux habitants qui devront la supporter. En conclusion, je porte un avis défavorable
Mail 3055													X				X	X		Mme GILLET : Je trouve que ce projet n'est pas d'utilité publique, compte-tenu de son coup financier très élevé et du peu de trafic prévisible sur la ligne. Les gains sur les temps de parcours me semblent très faibles et également surestimés dans le dossier fourni dans les réunions publiques. Gagner dix minutes pour se rendre Orly, quand on sait qu'il faut arriver au moins une heure l'avance pour un vol vers l'Europe et deux heures pour un vol international n'a pas beaucoup de sens. La liaison actuelle Massy-Orly via le RER B et la val prend 20 minutes. J'ai pu l'expérimenter un nombre très important de fois. Il serait plus urgent et plus utile d'utiliser les milliards prévus pour améliorer la ligne du RER B et celle du RER C, cette dernière étant fort utile pour se rendre directement dans certains quartiers de Paris et de banlieue. J'habite Massy.
Mail 3056		X						X									X	X		ANONYME : Je suis contre le métro aérien qui va défigurer le paysage et fera à terme perdre de la plus-value aux maisons proches
Mail 3057	X	X															R			Mme GORCE : J'appuie la préservation du Centre Huit, haut lieu à Versailles de rencontres spirituelles et intellectuelles de très haut niveau.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3058																X	X		Mme DENOO : Je suis tout a fait pour cette ligne. En effet, je n'en vois que du positif. Cela va améliorer l'accès aux entreprises (notamment CEA à Saclay) mais aussi, quand le RER B est trop peu fréquent ou s'il y a des problèmes, il y aura un itinéraire bis pour rejoindre ou revenir de Massy. Cela va améliorer l'employabilité des personnes et c'est très important. Cela réduira aussi le chômage. Et la liaison avec Orly ne nous obligera plus a payer un taxi, à être dans les bouchons.	
Mail 3059													X					X	M. MERY : Pièce H : Evaluation socio-économique Quid de l'internalisation dans la VAN du consentement à payer des riverains (et plus généralement des franciliens) pour préserver les terres agricoles du plateau de Saclay, voire du consentement à recevoir de ne pas voir les sols de leur territoire s'artificialiser (pour une idée du désastre potentiel, voir ce qu'est devenu le Sud-Est du plateau ou encore, en matière "d'excellences architecturales", la récente extension de HEC en bordure de la ferme de Viltain) ?	
Mail 3060								X										X	M. VANDAME : Ce projet détruit inexorablement le paysage et la vocation agricole de ce plateau je suis défavorable au projet.	
Mail 3061		X																R	ANONYME : Nous sommes favorables au changement de tracé de la ligne 18 afin d'éviter le passage sous la Résidence la Bretonnière. Pourquoi passer sous des maisons (au risque d'en fragiliser les fondations) alors qu'il existe des tracés alternatifs qui passent sous des zones non habitées ? Lors de l'achat de notre maison, le constructeur nous avait fortement déconseillé de creuser pour enterrer une cave, le sous-sol n'étant pas suffisamment stable. Le maintien du tracé actuel devrait inclure la sécurisation des sous-sols des maisons concernées, au frais du projet bien entendu.	
Mail 3062								X										X	ANONYME : je suis défavorable ce projet car il va dénaturer le plateau de Saclay	
Mail 3063																X	X		M. CASSE : j'écris en tant que directeur du CFA AFTI, École par apprentissage en alternance dans l'informatique. Nos étudiants (300 environ) se plaignent régulièrement du peu de commodité des transports. Cela d'ailleurs participe au manque d'attractivité de notre École que cette situation de transport, et l'obligation faite pour la moitié d'entre eux de devoir venir en voiture, ce qui est coûteux, pour eux. Le foin fait autour du métro, qui régulièrement apparait comme une arlésienne, nous incite, dans cette période où nous devons quitter les locaux actuels, d'envisager d'élargir notre recherche en nous rapprochant d'une gare, considérant qu'un bail de 9 ans se sera déjà écoulé avec lesdits nouveaux locaux, alors que le métro sera au mieux, en cours de construction et que son raccord vers le secteur de Versailles est encore plus hypothétique, ce qui est vraiment dommage de créer une ligne en cul de sac. Discutant avec une autre Ecole d'ingénieurs, je comprends qu'ils ont renoncé à venir s'installer sur le plateau, aussi pour ce motif de transport et de métro hypothétique	
Mail 3064																X	X		ANONYME : faites déjà en sorte de développer les transports existants avant de vous lancer dans des projets d'une telle ampleur. des trains déraillent en France parce que les rails ne sont vieillissants et il n'y a pas d'argent pour réparer tout ça. par contre, il y en a pour un nouveau tracé et des nouvelles gares !!! c'est le monde l'envers ! je suis CONTRE CE PROJET	
Mail 3065								X										X	ANONYME : Arrêtez le béton. maintenez la culture sur le plateau de Saclay je suis opposé ce projet	
Mail 3066																X	X		M. UDOVC : J'apporte ma pierre à l'édifice en étant POUR la réalisation de ce projet A LA CONDITION d'une réalisation en bonne et due forme, c'est dire une inscription environnementale des plus efficaces et moins perturbantes. Il y aura toujours des citoyens mécontents, mais il faut penser l'avenir et étant dans une politique de croissance, le projet de la ligne 18 doit s'inscrire dans cette ambition de développement économique et durable.	
Mail 3067		X					X	X										R	Mme SCHLUMBERGER : Je suis pour une ligne de métro SOUS TERRAIN mais contre une ligne de métro aérien qui dénaturera à la fois le paysage et la vocation agricole du plateau de Saclay, et qui augmentera considérablement les nuisances sonores.	
Mail 3068		X	X															R	Mme FRAUDEAU : (voir 3015) Je suis contre le réalisation de la ligne 18 du métro dans sa partie et forme aérienne sur le plateau de Saclay. Originnaire de Châteaufort, et concernée par le devenir de cette région, j'estime, suite à différents entretiens et renseignements pris, que toutes les pistes n'ont pas été explorées. Par exemple : - étudier la faisabilité par un cabinet privé, d'éviter, pour un passage	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			souterrain du métro, que les puits d'aération du tunnel soient dans la zone ZPENAF, entre la gare de CEA St Aubin et celle de St Quentin en Yvelines, ce qui est avancé actuellement comme un des arguments pour ne pas choisir cette solution, et qu'il soit envisagé de les placer ailleurs. Si ce n'est vraiment pas possible, étudier avec la profession agricole s'il serait envisageable de faire les puits sur leurs terrains. Il semble qu'elle n'ait pas été consultée sur ce point. - Envisager une tranchée couverte pour le métro le long du CD36 avant le doublement de celle-ci.	
Mail 3069						X	X	X	X				X				X		<p>Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay et des vallées limitrophes (UASPS) : M. MANESSE :</p> <p>En mars 1988, l'Etat ayant demandé aux communes du plateau de Saclay de se regrouper et de proposer un projet d'aménagement, les associations de protection de l'environnement de ces communes ont décidé de former entre elles une union destinée à défendre conjointement l'environnement dans tous ses aspects sur le territoire du plateau de Saclay (de Palaiseau Guyancourt) et des vallées limitrophes. Cette Union, créée le 13 mai 1988, a pris le nom de : « Union des associations de sauvegarde du plateau de Saclay et des vallées limitrophes » Elle regroupe actuellement 19 associations. Elle est agréée au titre de la défense de l'Environnement au niveau régional. Elle est membre fondateur du collectif COLOS (Collectif OIN Saclay) et membre de droite du conseil d'administration de FNE Ile de France. Le présent avis est complémentaire à ceux formulés par COLOS et FNE Ile de France.</p> <p>Contours d'un projet inadapté, destructeur et ruineux Projet d'affichage politique, objet de prestige bien plus que d'intérêt général, la ci-devant Ligne verte du Grand Paris (désormais ligne 18 du GPE) repose sur deux pétitions de principe jamais démontrées : la nécessité de concentrer 20% de la recherche-développement nationale sur quelques kilomètres carrés en plein champs en région Ile de France l'autre "nécessité" de mettre ce "cluster" de dimension mondiale à moins d'1/2 heure de Paris centre et à portée des aéroports internationaux. « Qui peut honnêtement imaginer que nous réaliserions ici un campus d'ambition mondiale sans le raccorder directement, c'est--dire en moins d'une demi-heure, au centre de Paris ? » assénait un président de la République en 2010. D'autant que ce programme de "campus urbain" n'a jamais donné lieu un examen d'ensemble, ni au moindre débat public. Tout au long de l'épais (et bien redondant) dossier d'enquête, la SGP vante les avantages supposés de cette infrastructure avec les mêmes formules incantatoires. On trouvera même des accents épiques sur la contribution des grandes infrastructures la fabrication des paysages (réponse l'AE, pièce J 9). Le sens commun pourrait penser qu'a priori un métro représenterait une alternative intéressante au tout-voiture qui constitue le mode d'accès dominant aujourd'hui. Il n'en est pourtant rien. Le projet qui nous est présenté ne correspond à aucun des critères de l'utilité publique, dont on cherche vainement à le parer, telle que la résume le dossier : « Le projet est déclaré d'utilité publique si l'intérêt général qu'il représente est supérieur à son coût financier, aux atteintes à la propriété privée qu'il entraîne, aux inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'il engendre. » (théorie classique du bilan, comme le Conseil d'Etat vient de le rappeler à propos d'un autre projet d'infrastructure ferroviaire). Le débat public sur le réseau de transport du Grand Paris (fin 2010 début 2011) avait déjà révélé de sérieux doutes sur l'intérêt d'une telle infrastructure lourde en grande couronne peu dense : « Pour que se développe le "cluster" espéré, il convient selon elle (SGP) d'offrir, notamment au secteur privé susceptible d'y investir, un moyen de transport efficace, capable de relier Saclay Paris en moins de 30 minutes et Saclay Roissy en moins de 50 minutes. A l'opposé, la Région juge, au regard du rythme de développement de ce site, qu'il est prématuré de garantir la desserte, celle-ci pouvant être réalisée au fur et mesure des besoins. D'où des propositions, avancées de manière récurrente en réunions publiques, visant à ne pas réaliser ce tronçon, en transférer le financement au profit du nord-est de la région parisienne et renforcer les lignes RER existantes et les liaisons légères entre ces lignes et le plateau de Saclay dont de nombreux intervenants désirent sauvegarder la vocation agricole » Ces mêmes observations ont été notées par la garante de développement renforcée du printemps 2015 qui fait précisément référence à ce passage du bilan. Cette préoccupation a depuis été réaffirmée par de nombreux experts, et très récemment encore par la Cour des comptes elle-même dans une analyse de la situation des transports ferroviaires de la région : « De fortes difficultés techniques Indépendamment de la difficulté à financer tous ces projets, il existe une forte incertitude sur la capacité des opérateurs et de l'industrie à mener de front, et dans les délais actuellement envisagés, la fois les chantiers de</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>renovation, de maintenance et de développement du réseau actuel et d'engager quasi-simultanément la construction des infrastructures nouvelles prévues dans le projet du Grand Paris et de celles programmées sur le reste du territoire. La priorité absolue doit être donnée à l'amélioration du réseau existant, dans la mesure où la performance de l'infrastructure et de certains matériels roulants n'est plus en adéquation avec l'importance du trafic constaté sur le réseau Transilien. » On retiendra que la SGP n'a rien à (re)dire sur ce rapport : C'était également déjà la position de la Région qui avait exclu cette ligne "verte" de l'accord conclu avec l'Etat le 26 janvier 2011 donnant naissance au GPE. Le Cercle des Transports (qui regroupe des personnalités ayant quelques titres en la matière) formule le même constat : « L'urgence absolue dans la Région d'Ile de France est de rendre le réseau existant, RER et Transilien, efficace alors qu'il est actuellement très fragile. Ce constat rejoint celui que la Cour des Comptes a publié en février dernier. Ceci suppose des investissements importants dans la rénovation des infrastructures (12 milliards), la modernisation de l'exploitation et le renouvellement du matériel (4 milliards). » C'est encore ce sur quoi met l'accent le CD 91 (délibération du 11 avril 2016) : « RAPPELLE l'urgence à l'échelle régionale d'améliorer sensiblement la qualité de service des RER B, C et D par une fiabilisation du fonctionnement et une amélioration de l'offre pour répondre aux attentes prioritaires des usagers, des habitants et des entreprises du territoire. » Nous en sommes donc toujours au même point en 2016. Ce projet est inadapté, destructeur et ruineux. 1. il ne rendra pas les services que ses promoteurs lui prêtent 2. il ne répond pas aux besoins des populations et des usagers du campus 3. il arrivera trop tard 4. il ignore délibérément toutes les alternatives raisonnables 5. il représente une menace pour la pérennité de l'activité agricole 6. il coûtera une fortune (pas bien sérieux par les temps qui courent) et sa rentabilité n'est nullement assurée (au contraire) 1- Le projet ne résout qu'un problème marginal Abordant le plateau par l'Est (Orly, Massy) le projet suppose une majorité d'usagers arrivant de Paris et/ou de la petite couronne. Première erreur. Cette provenance ne concerne qu'un petit cinquième des utilisateurs qui sont massivement originaires de l'Essonne (70%) et des Yvelines (8%). Il privilégie les liaisons entre pôles d'activité (liaisons travail/travail) dont il est prouvé qu'elles ne représentent qu'une fraction marginale des déplacements régionaux (3 à 5%). Dans cette optique, le prolongement hypothétique dans une phase ultérieure (2035 au mieux) vers Nanterre-La Défense sert à justifier un surdimensionnement de l'ouvrage dont la fréquentation attendue reste bien faible. De plus il ignore l'existence des moyens de transports lourds qui mettent tout point du plateau à moins de 3 km d'une gare : les RER B et C dont la modernisation en cours pourrait être compromise par le coût de cette nouvelle infrastructure. Le RER C va être transformé en tram-train Evry-Massy-Versailles. Le RER B Sud serait peut-être, mais très modestement, soulagé, mais pas sa partie centrale la plus surchargée et tendue. Quant à la circulation automobile elle ne serait que marginalement réduite compte tenu de l'impossibilité d'un réseau dense en grande couronne. Comme le souligne le Commissariat Général aux Investissements (CGI) : « Il est encore plus urgent que soit améliorée l'accessibilité du Plateau de Saclay par le Sud et par le Nord. D'autant plus qu'il ne semble pas possible de soulager la RN 118 saturée par une circulation qui est pour 70 % du trafic de transit Nord Sud. » C'est donc avec une vision déformée que la SGP énonce les objectifs de la ligne 18 (Pièce D 1 p. 12) : « - Désenclaver le plateau et le relier aux quartiers et aux communes environnantes - relier les zones d'habitat et d'emplois » C'est ce qu'on pourrait en effet attendre d'un moyen de transport. Mais ce qui vaut peut-être pour les zones denses ne correspond pas la situation du plateau. 2- Le projet ignore les vrais problèmes et les vrais besoins Enseignants-chercheurs, techniciens, agents de service, Etudiants, employés des entreprises actuels ou venir viennent essentiellement des vallées limitrophes, soit qu'ils y résident, soit qu'ils arrivent par l'un des deux RER. Ce métro de luxe ne leur sera d'aucune utilité pour gagner leur lieu de travail, surtout quand on sait que s'il voit le jour, ce sera plusieurs années après les nouveaux peuplements. Jusqu'à présent la route reste le mode d'accès privilégié (mais pas forcément choisi). La topographie rend celui-ci délicat (routes étroites, sinueuses, escarpées). Une seule voie grande capacité, la RN 118, traverse le plateau du Sud au Nord. Elle est régulièrement encombrée. Un besoin urgent se fait sentir de liaisons vallées-plateau et de réunion des deux "étages" de l'Université par des moyens la fois pratiques, d'un prix abordable et non pénalisant pour un environnement à protéger. Cette exigence élémentaire n'est pas examinée par le schéma d'ensemble et ses postulats contestables. 3- Un calendrier non crédible et de toute manière inadéquat Le calendrier, dont le STIF (et toute personne d'expérience) doute de la</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>crédibilité, rend plus pressante encore la nécessité de solutions adaptées. Le scénario optimiste envisage l'ouverture du tronçon Orly-Saclay en 2024. En la matière on a rarement vu des délais arbitrairement fixés être tenus. Cette échéance, qui a peu de chances d'être respectée, interviendra une dizaine d'années après l'installation programmée des Etablissements dont beaucoup ne sont d'ailleurs pas des créations mais des délocalisations imposées qui vont aggraver les problèmes de déplacements. En attendant, on fait comment ? Asphyxie routière garantie. Beau bilan carbone ! Une solution partielle, déjà en partie opérationnelle, pourrait prendre de l'ampleur et trouver un avenir. Le TCSP Massy-Saint Quentin en Yvelines rendra, presque, les mêmes services, avec une desserte plus fine et des temps de parcours à peine plus élevés. N'attendons pas l'arrivée d'un hypothétique métro pour s'apercevoir qu'il est inutile. Le Cercle des Transports attire également l'attention sur ce décalage : « Les 3 premières opérations du Grand Paris, prolongement de la ligne 14, ligne 15 Sud et EOLE Ouest, vont être mises en service au moins 2 ans plus tard que la date annoncée lors de l'enquête publique. Au-delà de ce phénomène classique de biais « optimistique » qui peut aussi concerner la ligne 18, le contexte financier donne penser que le décalage de la mise en service sera encore plus important pour cette ligne. Cela nous paraît un élément indispensable de l'information qui doit être apporté au public. »</p> <p>4- Des alternatives crédibles existent Le métro, s'il devait entrer en service, doublerait donc ce TCSP (bus haut niveau de service) sur l'emprise duquel la possibilité d'un tram est réservée. Et ce, sans résoudre le problème du "dernier kilomètre", ni apporter le moindre commencement de réponse à la question des liaisons vallées plateau. N'étant pas socialement conçu pour les besoins des usagers, et en décalage avec les programmes de constructions, il risque fort d'être délaissé au profit de mauvaises habitudes automobiles, ce que personne ne peut honnêtement vouloir. Heureusement des alternatives fiables, (beaucoup) moins coûteuses et plus respectueuses de l'environnement sont parfaitement concevables. Navettes à partir des gares RER, transport à la demande, auto partage sont aujourd'hui rendus plus simples d'utilisation avec les NTIC. Les modes "doux" ou "actifs" de déplacements (marche, vélo) doivent être encouragés. Ils ne nécessitent pas d'importants aménagements. Le plateau (rigoles et cheminements) et ses abords s'y prêtent. Enfin, si le relief (et l'exigence écologique) écarte l'ouverture de nouvelles voies routières d'accès, les mêmes contraintes rendent particulièrement pertinente la solution du transport par câble qui pourrait être étendue à la desserte de la zone d'activait complémentaire de Courtabœuf et des Ulis. Tout cela peut être mis en œuvre beaucoup plus rapidement et à moindre coût. Et il ne s'agit pas simplement de solutions complémentaires, elles constituent une réelle alternative. Mais cela suppose que l'effort principal porte dans les prochaines années sur la mise à niveau des lignes de RER et pas sur une chimère pour le prestige. De plus, la mise entre parenthèses (pour combien de temps ?) de la gare CEA-Saint Aubin compromet la deuxième phase du projet (Saint Quentin, Versailles Chantiers), envisagée à partir de 2030 et sur laquelle les avis sont généralement défavorables en raison de la très faible fréquentation attendue. Or c'est justement ce prolongement (et à plus long terme encore vers Nanterre-la Défense) qui sert à la SGP de justification au surdimensionnement de la ligne (réserve de capacité). Allez comprendre.</p> <p>5- Une menace pour la pérennité du plateau agricole La qualité des milieux naturels et la vocation agricole du plateau de Saclay sont une réalité historique. La pérennité de cette dernière et son évolution constituent une exigence sociale, économique et écologique. Au moment où l'attention est régulièrement attirée sur la disparition accélérée des terres agricoles, le maintien de cette activité en zone périurbaine est un impératif. Le législateur en a pris conscience en créant une Zone de protection naturelle agricole et forestière. Alors, pourquoi en compromettre l'existence par ce type d'infrastructure dont les avantages supposés sont loin de compenser le coût et les nuisances ? A qui fera-t-on croire que cette entreprise pharaonique ne débouche pas sur une urbanisation complète du plateau destinée à terme à justifier la dépense engagée ? ou épousser les dettes accumulées ? A cela s'ajoute le mode de réalisation prévu : construction en viaduc sur le plateau. Outre les nuisances esthétiques et sonores, cette solution (soi-disant plus économique que le souterrain) ne peut que représenter une gêne pour le fonctionnement des exploitations. Où est la cohérence ? On ne peut se satisfaire des réponses apportées l'avis de l'Autorité environnementale (pièce J 9) qui, trop souvent, renvoie à des études ultérieures à conduire au fur et mesure de l'avancement des opérations. Ni de lire que les évaluations de la SGP ne peuvent être comparées à celles effectuées localement et dans le cadre du CDT.</p> <p>6- Un projet ruineux pour les finances publiques Enfin, le coût de l'opération est disproportionné au</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				regard de son utilité réelle. L'estimation, non révisée à ce jour, le chiffre 2,9 Mds (hors matériel roulant). Comme en matière de délais, on ne connaît pas d'exemple de respect des enveloppes prévisionnelles. Certains évoquent même un facteur p et les plus optimistes une multiplication par 2. Déjà les demandes conjointes du STIF (qui émet une réserve sur ce chapitre), de la RATP (futur gestionnaire) et de la SNCF laissent présager des dépassements non négligeables. Est-ce bien raisonnable en ces temps de vaches maigres et de compression des dépenses publiques ? D'autant que, même si la rentabilité n'est pas le seul critère à retenir pour un investissement, les prévisions de trafic (que la SGP gonfle) sont très inférieures aux normes habituelles pour un équipement de ce genre. Le STIF (7 octobre 2015) souligne la faiblesse de la rentabilité économique du projet comparée aux autres projets du Nouveau Grand Paris déjà étudiés. Le trafic de la ligne 18 est limité, environ 100 000 voyageurs journaliers sont attendus en 2030, au regard d'un coût d'investissement de l'ordre de 3 Mds. Le CGI déjà cité fait état d'un bilan défavorable : « Si le programme complet est bien évalué et réalisé comme prévu, le tronçon étudié représente 12,7 % des investissements du Grand Paris Express et fournira à terme 5,5 % des avantages attendus du programme complet. » Le Cercle des Transports se projette un peu plus loin : « Le financement de l'exploitation à l'horizon 2025 n'est pas assuré. En retenant un taux de croissance économique de 1,5% par an, les ressources, en provenance des entreprises, des voyageurs et des collectivités ne permettent pas de couvrir des dépenses de fonctionnement en forte expansion. Ces difficultés apparaissent dès 2017 avec la diminution des recettes du Pass Navigo. Même si une ligne automatique comme la ligne 18 est plus économe que les lignes classiques, elle provoque quand même un surcroît de dépenses dont le financement n'est pas assuré. » et conclue sa contribution : « Nous émettons donc un avis très défavorable à l'utilité publique de la ligne 18. » Le CGI émet un avis défavorable à la deuxième phase du projet, à savoir la section ouest Orsay-Gif < > Versailles-Chantiers, et favorable à la première phase du projet, à savoir la section est Aéroport d'Orly < > Orsay-Gif, avec les réserves suivantes : renforcer au plus vite la réflexion et la concertation avec les acteurs du Plateau de Saclay ainsi que les moyens de mise en œuvre d'une stratégie ambitieuse de déplacements tous modes dans le périmètre d'influence de cette section de la ligne 18, réaliser des analyses complémentaires pour lever les difficultés de desserte du plateau de Saclay et faire face à la saturation de la RN 118 et du réseau routier, maîtriser les coûts en commençant par une meilleure estimation des risques qui pèsent sur les coûts de conception, des travaux et d'exploitation de la section. Aujourd'hui la sagesse, qui peut s'appuyer sur les experts cités, de l'IAU IdF et quelques voix au STIF, commande de diffusera toute décision sur cette opération, en "mettant le paquet" sur la modernisation du réseau existant (+ lignes 14 et 15) ... jusqu' ce qu'on s'aperçoive que les solutions de substitution ont fait leur preuve à la plus grande satisfaction des usagers ... et que la ligne 18 n'a jamais eu de raison d'être. A mal poser les problèmes, on ne peut apporter que de mauvaises solutions. Avis défavorable à la déclaration d'utilité publique de la ligne 18. Pour le Conseil d'administration, le 22 avril 2016
Mail 3070	X	X															R		M. RAMARO : 1) Je suis contre la solution proposé d'emplacement de la gare de la ligne 18 pour Versailles chantiers sur l'emplacement du Centre Huit. 2) L'enquête publique ne prend pas en compte suffisamment l'impact social pour la Ville de Versailles de la disparition du Centre Huit (salles disponibles mises la location, conférences, vie de quartier). 3) L'enquête publique ne propose pas de solution de substitution satisfaisante la disparition du Centre Huit, alors qu'il est le siège de l'Eglise protestante Unie de Versailles et ses environs, le centre paroissial où ont lieu les grands cultes festifs, la catéchèse, les Etudes bibliques, l'Entraide et le scoutisme, rendant impossible l'exercice de ce culte par rapport à l'importance de notre communauté. 4) Le bâtiment a été classé au titre du patrimoine religieux du 20ème siècle. 5) Le Centre Huit (communauté protestante) et nos sœurs diaconesses forment une communauté indissociable. 6) L'aspect pratique de venir au Centre Huit avec la proximité de la gare Versailles Chantiers.	
Mail 3071		X															R		ANONYME : J'émet un avis DEFAVORABLE au tracé tel qu'il est proposé: - il n'y a PAS ASSEZ D'ARRETS, il en faudrait 3 fois plus. - Le tracé ne dessert pas du tout les zones d'habitations. A quoi sert de revendiquer un record de vitesse, si ensuite il faut des	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			correspondances en bus pour pallier au manque d'arrêts? La station Orsay-Gif ne dessert ni Orsay ni Gif, qui sont mal reliés au plateau. La station CEA-St Aubin, ne dessert ni le CEA ni St Aubin, mais le Christ de Saclay ou il n'y a rien: il faudra prendre un bus... Ce qui manque de façon cruciale: des transports rapides pour monter d'Orsay et Gif sur le plateau.	
Mail 3072								X									X		Mme BENOIT : Votre projet initial paraissait raisonnable. Une ligne aérienne à contribuera ce qu'Edouard Leclerc avançait voici 20 ou 25 ans: la France en état de pénurie alimentaire. Supprimer la ceinture verte autour de Paris ne peut que réduire la qualité de vie de ces chers franciliens.	
Mail 3073							X	X									X		M. LEA : Non au METRO AERIEN Il serait bien plus judicieux de développer, d'améliorer les transports existants, au lieu de dénaturer notre cadre de vie, terres agricoles... Ce projet va détériorer la qualité de vie de milliers d'habitants. Aucune véritable étude a été réalisée pour étudier les nuisances sonores, visuelles qu'un METRO AERIEN va engendrer! Nous subissons déjà les nuisances de l'Aérodrome de Toussus le Noble. Sans parler de pollution! Pourquoi dépenser tant d'argent dans un projet qui va laisser des traces irréversibles sur l'environnement proche de la vallée de Chevreuse!	
Mail 3074	X	X															R		Mme NICOLAS : Je reformule mon observation ne sachant pas si mon mail précédent est bien parti..... Le projet de la ligne 18 me paraît un grand projet, mais s'installer la place du CENTRE 8 c'est à dire la place de l'Eglise Protestante Unie de Versailles me paraît surprenant. Pourquoi ne pas utiliser les terrains Snec qui sont tout proches...Colline boisée en face de la gare des Chantiers ??? Je rappelle également que la maison 'Claire Demeure' qui prodigue des soins palliatifs, si peu nombreux de nos jours, fait partie de l'Eglise protestante. Ils forment un tout, rappelant l'importance de la liberté de conviction dans notre pays.	
Mail 3075												X					X		M. MOENS : Je constate que toutes les stations envisagées pour le super métro sont en correspondance avec le bus express 91.06 qui disposera bientôt de sa voie en TCSP. . POURQUOI NE PAS UTILISER CETTE VOIE DE BUS AVEC DES BUS "EXPRESS" DE GRANDE CAPACIT PLUTT QUE DE FAIRE UN METRO QUI SERA VIDE PLUS DE 95% DU TEMPS (c'est dire en dehors des heures de pointes). Autant utiliser la voie du TCSP (qui est pas mal d'ailleurs, pour l'avoir emprunté ce week-end vélo). En plus, il sera facile d'adapter le trafic de ces navettes aux heures de pointes. Si c'est uniquement la liaison St Quentin / Versailles, je pense que a devrait pouvoir se faire moindre coût. Bref, je suis plutôt contre cette ligne du point de vue économique, sachant que des voies alternatives ne vont pas tarder exister sur le Plateau.	
Mail 3076								X							X		X		ANONYME : NON AU PROJET DE LIGNE 18 DESTRUCTEUR D'ENVIRONNEMENT Nous les ruraux, nous sommes les oubliés des concertations, les oubliés quand il s'agit des impacts sonores et visuels. La SGP n'a pas réalisé de véritables réunions de concertation, on nous impose ce projet! Il y aurait tellement de solutions pour éviter ce saccage, mais la démocratie n'est pas respectée! L'impact sur la population locale sera terrible en termes de santé, pour les générations à venir...	
Mail 3077								X									X		Mme JEANNOT : Je suis totalement opposée à un projet de métro aérien sur le plateau de Saclay. En ce début de XXIème siècle, l'expérience et le recul dont nous bénéficions en matière d'environnement devraient nous garder d'erreurs de ce genre, mutilant les rares espaces de campagnes aux alentours de Paris de façon irréversible. Les décisions prises sont lourdes de conséquences, la transformation de l'ensemble du Plateau et ses alentours jusqu'à Massy est massive. STOP!	
Mail 3078												X					X		M. LE HENAFF : Je souhaite soutenir ce projet qui est un formidable levier de développement économique et un moyen d'accessibilité incomparable au profit des massicots et autres essonniens	
Mail 3079								X									X		Mme LAMBERT : non a ce projet qui défigurera notre beau paysage	
Mail 3080		X						X									X		Mme LEMAITRE : Je suis totalement opposée à un projet de métro aérien sur le plateau de Saclay qui défigurera notre bel environnement	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3081													X					X	M. LAFAURIE : Idem M. MOENS (3075)	
Mail 3082		X					X	X										X	M. LAMBERT : Non au METRO AERIEN Développer, améliorer les transports existants est une nécessité mais pas au détriment du notre cadre de vie, terres agricoles... l'impact environnemental de votre projet est trop important sur le paysage mais aussi le climat du plateau (vents)	
Mail 3083		X						X										X	Mme TRAVERSE : Je suis opposée au projet de construction du tronçon aérien entre Saclay et Montigny. le prolongement de la ligne de bus (ou tram) en site propre entre Montigny et Saclay devrait être réalisé en priorité avant d'envisager autre chose. NON ce projet qui va défigurer la plaine entre SACLAY et MONTIGNY	
Mail 3084															X	X			M. WEILL : Je suis favorable au projet. L'éternel argument de la "défiguration du paysage" voudrait effacer toute trace de présence humaine de nos perspectives ! On peut tenter de faire à confiances nos architectes et ingénieurs, capables de chefs d'œuvres comme le pont de Millau. Posons-nous une question : "De quels progrès, pourtant invasifs tels que le métro, l'avion, la voiture etc. accepterions-nous de nous passer aujourd'hui ?" Et puis ces développements sont aussi à l'Echelle européenne.	
Mail 3085													X					X	ANONYME : ce projet me paraît inutile et très coûteux. je suis contre ce gaspillage des deniers publics	
Mail 3086													X					X	ANONYME : Je ne suis pas sûr que ce métro soit autant utilisé. quand on voit les bus ou le RER sur cette portion, c'est presque vide sur certains horaires. développez les transports existants pour les rendre plus efficaces, cela coutera bien moins cher je suis contre ce projet	
Mail 3087		X					X	X					X					X	Collectif MOULON 2020 : Monsieur le Président de la commission d'enquête, Mesdames et Messieurs les membres de la commission d'enquête, Pour «s'aérer» un peu des documents du dossier d'enquête (que, nous le répétons, nous ne pourrions tous lire... et travailler dans le délai imparti), nous proposons un petit panel d'éventuels contributeurs... <i>Point de vue du promeneur</i> Evidemment défavorable pour la vue sur le viaduc... mais surtout pour le bruit subi, alors que le plateau, longeant au sud-ouest le PNR de la Haute Vallée de Chevreuse, est traversé par plusieurs GR et chemins de petite randonnée... et l'est également par la Véloscénie (route cyclable Paris Mont Saint-Michel) Le promeneur est également un observateur de la flore (par exemple la recherche de la massette feuilles étroites / doc G-4-1 page 34) et de la faune (par exemple la linotte mélodieuse / pièce G-2 partie 2 page 532)... <i>Point de vue de l'habitant du territoire</i> Les habitants du plateau se sont exprimés... et s'expriment, ainsi que leurs élus contre ce projet, bien différent de celui qui avait été acté la fin du débat public. Pour les habitants des vallées, ce projet n'apporte aucune plus-value, d'autant plus que les liaisons vallée-plateau restent, si l'on ose dire, en friche, et que l'amélioration tant promise sur la circulation du RER B tarde à se concrétiser. <i>Point de vue de l'agriculteur du plateau</i> La ZPNAF ne serait-elle qu'un miroir aux alouettes? Sanctuariser des terres, c'est très bien, mais en entraver l'exploitation dans le même temps avec le projet de métro aérien, cela s'appelle une injonction contradictoire... et impose un avis défavorable. <i>Point de vue de l'Essonnien</i> Ce déploiement de moyens sur un secteur déjà très favorisé (puisqu'aucun point du plateau n'est plus de 3 km d'une voie de transport lourd... et que des solutions s'appuyant sur l'existant devraient primer sur une création) ne peut que contrarier la majeure partie de la population... Pour les habitants de l'Arpajonnais par exemple, nombreux à travailler actuellement sur le plateau, quelle amélioration à leurs déplacements quotidiens apporte ce projet? <i>Point de vue du Francilien</i> C'est le point de vue du contribuable, qui ne peut que souhaiter que la ponction opérée sur son impôts foncier soit la plus utile possible, c'est à dire, que cet argent profite réellement à la collectivité... et lorsqu'il lit l'avis des experts du CGI et du STIF, il ne peut émettre qu'un avis défavorable, au moins sur la partie au-delà de Massy	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				<i>Point de vue du provincial</i> Les gares ont fermé, ainsi que de nombreuses lignes ferroviaires (si elles n'ont pas fermé, les liaisons sont beaucoup moins nombreuses), c'est maintenant le tour des agences postales ou des bureaux de poste, se connecter à internet est toujours aléatoire pour de nombreux ruraux... et ils constatent que les orientations d'aménagement du territoire déséquilibrent encore plus un pays déjà en voie de désertification pour plus de la moitié du territoire...
Mail 3088		X					X										X			ANONYME : tout le paysage va être dénaturé. il faudrait le passer en sous-terrain. non à ce projet en aérien. je suis contre ce projet tel qu'il nous est proposé
Mail 3089																X	X			ANONYME : je suis contre ce projet je suis surprise qu'un tel projet puisse voir le jour dans la mesure où toutes les infrastructures existent et qu'elles ne sont pas entretenues. il n'y a qu'à voir l'accident de Brétigny Sur Orge... c'est la ligne B ! garde l'argent pour refaire la ligne correctement et rajouter des voies de bus électriques, ça ira bien !
Mail 3090																X	X			M. PESME : POUR LE PROJET : car pour l'avenir économique en France pour nos enfants. Assurer collectivement les moyens de rejoindre les entreprises, écoles et autres lieux de "vivre et grandir ensemble". Oui pour des transports publics fiables, exploités par des personnes au service des gens qui ont besoin de se déplacer.
Mail 3091		X						X										X		M. BURTIN : CONTRE LE PROJET Ce projet de ligne en viaduc va dénaturer le paysage et je souhaiterais que l'engagement d'une ligne souterraine soit respecté. pourquoi revenir sur CET ENGAGEMENT ????????
Mail 3092																X	X			M. LEGUILLETTE : Plutôt POUR. Pour autant, compte tenu des délais de mise en œuvre de cette nouvelle ligne, il ne faudrait pas oublier de travailler sur l'amélioration de la ligne RER B.
Mail 3093		X																X		M. DELORT : J'ai assisté la réunion publique du 14 avril 2016 à Guyancourt. J'ai bien noté que le maire de Guyancourt, selon ses dires, avait fait part la SGP de son exigence qui était que le métro ne devait pas passer sous les habitations de Guyancourt. Il a manifestement été entendu ... et la SGP s'est empressée de détourner le tracé en le faisant passer sous les habitations de la commune voisine (Voisins le Bretonneux) sans que cela ne soulève de protestation de la part de la mairie de Guyancourt qui a même fièrement fait état de ce nouveau tracé dans "cahier d'acteurs dès 2011". J'ai également noté l'affirmation de Madame le maire de Voisins : ce sont bien les habitants de Voisins le Bretonneux et non le maire de Guyancourt (contrairement ce qu'il affirme) qui l'ont informée du passage du métro sous la Bretonnière. Pas grand-chose de respectable dans ces manœuvres et silences. Non au passage du métro sous la Bretonnière.
Mail 3094		X																X		M. DELORT : Je suis ingénieur à la SGP. Je dois tracer la nouvelle ligne de métro aux abords de Voisins le Bretonneux. J'ai le choix de passer sous le golf national (nuisances potentielles pour les golfeurs qui passent 4 h par semaine sur le green) ou de passer sous les voies routières dont celles du TCSP (nuisances possibles pour les passagers et automobilistes qui passent 10 mn par jours au-dessus du métro) ou de passer sous les habitations et sous l'école de la Bretonnière (aucune nuisance pour les habitants et leurs enfants qui vivent quotidiennement 20 m du tunnel du métro). Mon expertise m'oriente tout naturellement vers la troisième alternative. Quel savoir-faire, quelle clairvoyance et surtout quel mépris! Ce choix incompréhensible n'est aujourd'hui partagé par personne; même pas par les élus, c'est dire! Et aucun argumentaire sérieux de la SGP ne le justifie, comme si la véritable motivation était inavouable. Pour autant ce tracé n'est pas retiré de l'EUP. Ce dossier bâclé comporte de nombreuses lacunes et incohérences en particulier sur les risques et l'étude d'impacts. La SGP s'en remet à la commission d'enquête. Un peu facile. La commission d'enquête doit être ravie de se voir refiler la patate chaude. Vous l'avez compris, mon avis est résolument négatif.
Mail 3095		X														X	X			ANONYME : NON, au métro aérien !! Le projet du Grand Paris, n'est pas abouti, en effet : l'objectif principal du projet du Grand Paris est le développement durable de l'économie et de l'emploi dans la région afin de maintenir, voire de renforcer, la position de l'Île-de-France parmi les métropoles les plus attractives au niveau international. FAUX !! Difficile de tenir un tel pari !! A l'heure où, nous pensons écologie, et aux effets négatives des pollutions diverses tel que : pollution de l'air ambiant, nourriture, etc. Mais aussi aux pollutions visuelles, le métro aérien en fait partie !!! Sachant que les transports actuel, ne fonctionne pas : train jamais à l'heure, un train toute les % heure, pas de place pour s'asseoir, insécurité dans les wagons, etc. Pourquoi ne pas

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			réhabiliter/transformer/améliorer ce qui existe déjà. Qui va en profiter de ce Grand Paris ?? Les grandes firmes !! C'est pourquoi je dis NON au métro aérien !!	
Mail 3096		X															X		M. DELORT : La SGP a rempli ses obligations légales à la réunion publique du 14 avril 2016 à Guyancourt mais l'absence de réponses apportées aux nombreuses questions légitimes est affligeante et ne fait que conforter l'inquiétude des riverains dont je fais partie. Je souligne que cette réunion s'est tenue l'écart des "terres hostiles" (Châteaufort, Villiers, Voisins); en terrain neutre et favorable en quelque sorte. Les premiers mots qui me viennent à l'esprit pour qualifier cette réunion publique est "langue de bois". J'aurais aussi apprécié que les élus respectent l'objectif déclaré en ouverture de séance : laisser la parole aux citoyens et riverains de cette ligne de métro et ne pas se servir de cette réunion des fins politiques et monopoliser la parole trop longtemps. Il y avait d'autres questions qui n'ont pu être posées. Déplacez le tracé du métro hors des habitations de la Bretonnière.	
Mail 3097		X														X	X		M. DEPIENNE : Je suis totalement contre un métro aérien qui va défigurer le paysage, inévitablement être tagué, détruire le bien être des habitants de Magny, déjà souvent mis mal par la "faune" de certains quartiers que tout le monde connaît. Plus ce n'est pas nécessaire...	
Mail 3098	X	X														X	X		Mme DELORT : La question qui est posée est "la ligne 18 du métro du grand Paris est-elle utile"? Non car cette ligne n'est pas Equilibrée : 3 gares dans les Yvelines (dont deux Versailles), 7 dans l'Essonne. Non car elle crée deux pôles de transport dans St Quentin, un l'est et l'autre l'ouest, avec des interconnexions chronophages par voie routière (augmentation du trafic routier prévisible). Non car elle fait miroiter l'échéance des jeux olympiques de 2024 mais s'ils devaient être attribués à la France, le public serait écartelé entre le Golf National l'est et le vélodrome à l'ouest sans connexion ferroviaire. Par ailleurs la capacité de la SGP d'accélérer les travaux (de 15 ans à 8 ans) est peu crédible quand on voit qu'il leur faut plus d'un an pour faire une étude afin de savoir s'il convient de maintenir le tracé sous la Bretonnière ou le déplacer sous le golf national. Elle le serait si elle se prolongeait de St Quentin Est vers St Quentin Ouest avec une connexion au RER C + SNCF. On nous oppose que cela ferait une gare supplémentaire. C'est faux car elle se substituerait aux gares de Satory et de Versailles dont la gare des chantiers est déjà saturée. Dans l'état actuel, le projet de ligne 18 n'est pas d'utilité publique.	
Mail 3099		X														X	X		ANONYME : Je suis très favorable au déploiement de la ligne 18 étant moi-même salariée du CEA Saclay. La création de l'Université Paris Saclay est porteuse de développement économique et doit pouvoir bénéficier d'infrastructures qui faciliteront l'accès au plateau de Saclay dont les conditions de circulation sont particulièrement difficiles aujourd'hui. L'arrivée du métro sur le plateau de Saclay est un gage de réussite pour ce cluster de rang mondial porteur d'avenir, d'innovation et de rayonnement pour la France. De plus le métro aérien s'inscrira parfaitement dans le paysage du plateau de Saclay	
Mail 3100																X	X		ANONYME : Monsieur le Président de la commission d'enquête, Visiblement ce projet auto génère un monceau de mensonges de la part notamment des directeurs des différents établissements d'enseignement ou de recherche. Sans doute l'opacité des documents joue-t-elle en ce sens au même titre que la subordination tant de la SGP et des dits établissements aux pouvoirs politiques en place. En effet, où est-il écrit qu'une gare va exister au Christ de Saclay? nulle part, la zone est dite Non Aedificandi. Aucune construction n'est autorisée. Le Directeur du CEA mène en bateau ses employés. C'est moche. En effet, où est-il mentionné que le plateau de Saclay et ses Ecoles vont être reliés à Paris? Nulle part, car il est nécessaire de subir soit une connexion avec le RER B soit avec la ligne 14. Bref, le directeur de centrale Supélec mène en bateau ses étudiants. Idem pour les directeurs du nouveau site EDF... Globalement, tout le monde le sait, la seule ligne qui aurait été bienvenue, c'est celle qui devrait longer la N118 pour relier Paris / Vélizy / Saclay / Courtabœuf. Mais ça, c'est quand on connaît la réalité des transports, or la SGP évolue dans le monde de oui-oui. En substance, je suis formellement contre le projet.	
Mail 3101																X	X		ANONYME : Ce projet et le nombre d'avis contradictoires ne m'évoque qu'une seule chose : de l'amateurisme. En tant qu'architecte urbaniste, ce projet tel que présenté ne valorise ni la SGP ni ma profession. J'encourage la commission d'enquête à demander la refonte totale de cette ligne 18. Il serait temps que les décideurs et les conseillers revoient leur copie.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				Je suis donc contre le projet car il n'est ni crédible ni visionnaire.
Mail 3102		X															R			Mme CROS : AVIS FAVORABLE mais je demande la révision du tracé sous-terrain au niveau du quartier de La Bretonnière pour ne pas passer sous des habitations et sous le groupe scolaire des 40 arpents. Ce tracé pourrait passer plus à l'Est, sous la zone d'activité ou en bordure du golf sans pour autant nuire au projet. En effet, dans le document de l'EUP, le groupe scolaire des 40 arpents n'est pas répertorié, alors que tous les établissements scolaires d'Orly Versailles le sont, pourtant celui-ci est le seul à se trouver la verticale du tunnel. Il y a des risques d'effondrement mettant en danger la vie des enfants. De plus le passage incessant des métros en heure de pointe toutes les 45 secondes et les vibrations associées perturberont le bon fonctionnement de l'école et la santé des enfants (stress, perte d'attention).
Mail 3103	X	X						X		X							X	X		Mme MELLINA : Je suis favorable la construction de la ligne de métro n 18 qui me semble indispensable pour poursuivre l'aménagement du plateau de Saclay et répondre aux impérieux besoins de transports en commun, générés par l'installation des centres de recherche, des logements et des centres universitaires. Il est en effet primordial de faire baisser le nombre de voitures sur le plateau et de soulager la ligne B qui est actuellement saturée. En revanche, je souhaiterais que soient respectées quelques précautions ou conditions : - qu'il s'agisse d'un métro léger circulant sur une ligne en tranchée couverte de Palaiseau Magny-les-Hameaux - que les gares soient multimodales : correspondance avec les lignes de bus, parking de rabattement - que soit respectée la zone de protection naturelle agricole et forestière, obtenue en 2013 - que cette construction se double d'investissements sur le RER B et que soient améliorées les liaisons vallée-plateau en continuant à développer les lignes de bus - que soit revu l'emplacement du centre de maintenance du métro, actuellement prévu à l'entrée du quartier Polytechnique. Cet emplacement me semble constituer une véritable hérésie urbanistique, en entrée de ville et au centre d'établissements universitaires et de recherche
Mail 3104	X						X	X										X		M. LEGRAND : AVIS DEFAVORABLE Motifs : si l'on regarde la ligne 18 nous devons supporter / la nuisance sonore nuisance visuelle dans un site protégé de la vallée Chevreuse nous sommes en effet mal desservi mais le comble AUCUN ARRET à Villiers le Bâcle alors que Palaiseau Massy Orsay bénéficient déjà de la LIGNE B ; ce sont ceux qui vont venir travailler sur le plateau qui bénéficieront des avantages mais les habitants du lieux n'en auront aucun avantage
Mail 3105		X					X											X		Mme CROS : (voir mail 3101) AVIS FAVORABLE mais je demande la révision du tracé sous-terrain au niveau du quartier de La Bretonnière pour ne pas passer sous des habitations et sous le groupe scolaire des 40 arpents. Ce tracé pourrait passer plus à l'est, sous la zone d'activité ou en bordure du golf sans pour autant nuire au projet. En effet, il existe risque important de nuisances associées aux bruits et vibrations car la SGP n'a pas étudié le bâti de la Bretonnière qui est considéré comme une zone faible risque dans l'enquête d'utilité publique. Il n'est pas fait mention des dalles flottantes, amplificateurs des bruits solidiens. Les études de la SGP sont basées sur des constructions avec fondations et dalles au premier étage. Dans le cas des maisons de la Bretonnière, la dalle flottante, directement au contact du sol est un récepteur qui multiplie par un facteur 100 la perception des vibrations (rapport surface des fondations / surface dalle). Les études sont basées sur des erreurs, notamment sur la profondeur du tunnel qui est annoncée de 25-30 m alors que la plateforme des rails n'est qu'à 22 m et le toit du tunnel sera entre 12 à 15 m sous les maisons, dans le passage sous la Bretonnière. Dans le cas de maisons posées sur micropieux dans le fuseau d'étude, le tunnel est susceptible de passer sous les micropieux une distance très faible entre 1 et 2 m. La transmission de bruits solidiens se fera par les micropieux rendant la vie impossible dans ces habitations. Le dossier d'EUP prévoit ce cas de figure de nuisances futures et parle d'indemnisation des propriétaires qui pourraient être concernés : Le risque est bien réel ! Par ailleurs, la proximité d'ouvrages d'art sur le parking de la Sochata-Safran et dans la coulée verte provoquera des nuisances de bruit dues au système de ventilation fonctionnant 24 H sur 24. Les distances sont insuffisantes.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3106		X															X		M. SPANNEUT : Nous sommes contre le métro aérien Si la version enterrée est trop coûteuse, pourquoi ne pas s'intéresser la tranchée couverte ?	
Mail 3107		X															X		M. SPANNEUT : idem précédent	
Mail 3108		X					X	X									X		ANONYME : Je suis catégoriquement contre la ligne 18 en aérien entre Saclay et le Golf. Celle-ci n'apportera que nuisances sonores et visuelles pour les communes de Châteaufort, Villiers le Bâcle et Magny.	
Mail 3109	X																	X	M. FOILLARD : Le Centre 8 situé 8 rue de la porte de Buc Versailles est un centre chrétien, lieu paroissial des protestants de Versailles, qui offre beaucoup d'ouvertures œcuméniques et culturelles pour tous (conférences sur des sujets de société, pas de politique; un vestiaire pour les personnes très défavorisées, ventes diverses par ex Artisans du Monde, etc..). Pour raison d'un agrandissement de la gare de Versailles-Chantiers, il est menacé de destruction sans qu'une solution de remplacement satisfaisante soit proposée. Il semble qu'un tel agrandissement ne soit pas justifié	
Mail 3110		X															X		ANONYME : Ne pourriez-vous pas suggérer fermement à la SGP que le tunnelier qui vient de Voisins le Bretonneux passe sous le golf afin d'éviter le quartier de la Bretonnière et continue son chemin jusqu' Saclay en souterrain, là le métro pourra alors sortir de terre le long de la n118 en direction d'Orsay. Je suis certain que cette solution médiane pourrait satisfaire les opposants de Saclay jusqu' Voisins. Sans cela je suis défavorable au projet qui génère un tel affrontement entre les gens.	
Mail 3111																X	X		ANONYME : Lors de la réunion publique à Supelec, vous avez indiqué prendre en compte les avis de la population. Savez-vous qu'il n'y a pas eu de concertation au sens littéral du terme et que la SGP s'est contentée d'informer et encore avec des données aux origines douteuses... Je suis contre le métro qui visiblement s'appuie sur une étude déficiente et approximative	
Mail 3112															X	X			M. COUSIN : Je suis POUR le métro aérien à Palaiseau. Cela désengorgerait le RER déjà bondé!	
Mail 3113		X					X	X									X		M. BONNET : Je suis totalement opposé au métro aérien. Celui-ci ne sera que sources de dégradations de l'environnement entre Saclay et le Golf national. -nuisances sonores -nuisances visuelles	
Mail 3114															X		X		M. DAGLISH : La rentabilité de la ligne 18 implique un vaste projet d'urbanisme sur le plateau Saclay, plus grand qu'indiqué par la proposition actuelle. Sachant qu'il existe des réserves de terrains (ex industriels) plus proches Paris il est triste de bétonner davantage de terrains agricoles et continuer l'étalement de ville. L'idée d'une grande zone universitaire de très basse densité (type Park office américain) avec le déménagement des plusieurs institutions est une idée du passé. La séparation en zones d'habitation, éducation, commerce et industrie légère promeut l'utilisation excessive d'espace (étalement) et de temps (perdu dans les bouchons), de pollution, transports (mobilité vs accessibilité), d'infrastructures, ... Aujourd'hui, écologiquement, il est mieux de considérer la mixité - une ville dense mais plate, sans tours avec espaces verts et une vie dynamique comme le centre-ville traditionnel. Nous créons la ville traditionnelle par réplique... voir L'On Krier "The Architecture of Community". Une vaste zone éducationnelle monoculturelle et bas densité est une aberration. Plutôt que de créer une nouvelle rame de métro il serait préférable de mettre à jour la ligne de RER B* ainsi que d'installer des lignes de transport en commun appropriés à la topographie. Un réseau Tram est particulièrement approprié pour les plateaux, par ex Tram power City tram qui est moins cher, léger, avec de rail préfabriqué type LR55 (https://en.wikipedia.org/wiki/Tram_Power). La difficulté ici est la connexion entre les gares RER B de la vallée et du plateau. Une possibilité est une série d'escalators avec toit comme à Medellin, Colombie. (http://www.lejournalinternational.fr/Medellin-l-investissement-public-pour-lutter-contre-la-criminalite_a1471.html). Une téléphérique est approprié à l'escarpement du plateau (comme T010val (94) https://fr.wikipedia.org/wiki/T%C3%A9l%C3%A9val), certainement moins cher que l'infrastructure lourde que serait le rail de métro et facilement extensible avec une capacité variable heures de pointe. Avis défavorable ligne 18.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			*RER B avec des rames deux étages, aménagement du tunnel Chatelet-Gare du Nord	
Mail 3115		X					X	X										X	M. BIOU : AVIS TOTALEMENT DEFAVORABLE NUISANCES SONORES et VISUELLES; PENSER UN PEU PLUS A NOTRE ENVIRONNEMENT; LE METRO DOIT ETRE ENTERRE	
Mail 3116							X	X					X					X	M. MAITRE : Totalement opposé à ce projet pharaonique qui n'apporte aucune amélioration mais multiplie les nuisances à outrance. Les auteurs ont dû prendre au sérieux Alphonse Allais...	
Mail 3117		X					X	X										R	M. PAUL : - Métro aérien NON; trop de nuisances. - Métro enterré OUI: Pour financer un métro enterré, récupérons de l'argent en ne faisant pas une 4 voies en plus (si l'on veut que les personnes prennent les transports en commun, il ne faut pas en même temps développer des routes) - Sur le plateau de Saclay, il y a déjà le TCSP qui aurait une longue portion commune avec cette ligne 18; pourquoi ne pas faire Évoluer le bus TCSP en un tramway?	
Mail 3118		X					X	X										R	M. PAUL : idem précédent	
Mail 3119		X					X	X										R	M. PAUL : idem précédent	
Mail 3120																X	X		Mme CARMELLE : Nous soutenons le projet de la ligne de métro 18 car la mise en place de cette ligne de métro est un enjeu majeur pour notre centre car elle contribuera activement renforcer les échanges entre les établissements, les entreprises et développer l'activité économique des entreprises y compris avec l'université Paris Versailles dont l'accès sera direct. Avec le développement du cluster Paris/Saclay, les échanges pôle universitaire/recherche/entreprises vont s'accroître et la D36, N118 seront complètement insuffisantes à absorber les flux car déjà saturées. Ce nouvel axe est indispensable pour nos salariés en favorisant leurs conditions d'accès aux campus et sites et renforcera l'attractivité et la mobilité. La mise en service de la ligne de métro 18 permettra ainsi de favoriser l'attractivité, de désenclaver les sites, améliorer l'accueil de nos visiteurs notamment étrangers depuis les aéroports de la région et/ou les gares tout en renforçant les accès avec l'université Versailles Saint Quentin	
Mail 3121																X	X		Mme CARMELLE : Favorable : La question des transports est un enjeu majeur dans le développement du cluster Paris Saclay et permettra de développer les relations Universités/Recherche/entreprises/PME. Il profitera à nos salariés qui disposeront de modalités d'accès rapides et diverses en transport en commun. Nous soutenons le projet de la ligne de métro 18 qui permettra ainsi de renforcer l'attractivité du centre, d'améliorer l'accueil des visiteurs notamment étrangers arrivant depuis les aéroports ou les gares et de relier directement l'université Versailles Saint Quentin Les conditions d'accès au campus Paris/Saclay sont en effet aujourd'hui déjà très difficiles et le développement du cluster rend indispensable la réalisation d'une infrastructure de transport complète incluant des transports en commun permettant de désenclaver les sites.	
Mail 3122																		X	Commune de Bièvres : Avis favorable	
Mail 3123																		X	Mme CARMELLE : idem 3121	
Mail 3124																X		X	M. ROQUIER : Il faut arrêter le bétonnage de l'Essonne mais optimiser et améliorer les transports existants EXEMPLE : Le parc d'AIRFRANCE de Vilgénis va être détruit mais Monsieur le Maire de Massy a déclaré les nouvelles constructions de 6 étages ne dépasseront pas les arbres existants ! ((sic) LES RESCAPES ???	
Mail 3125																		X	Commune de Bièvres : idem 3122 : Avis favorable	
Mail 3126																		X	Commune de Bièvres : idem 3122 - Avis favorable	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3127		X					X	X								X	X		M. MARTIN : Avis défavorable Je suis contre la ligne 18 dans sa configuration actuelle. - le métro doit être enterré sur l'ensemble de la ligne - l'impact visuel va dégrader le paysage et n'est pas compatible avec l'activité agricole du plateau - le bruit généré par le passage incessant des rames n'est pas acceptable pour les riverains (problème de santé à court terme) - le plateau de Saclay est protégé par la ZPNAF , de ce fait la SGP devrait avoir l'obligation de trouver une autre solution que le viaduc Conclusion Pour préserver la santé des habitants concernés et l'environnement magnifique du plateau agricole de Saclay le métro doit être enterré	
Mail 3128												X				X	X		M. GONGUET : Le projet porté par la SGP s'intéresse au développement économique et propose une nouvelle ligne 18. Par contre la rentabilisation n'est pas prouvée et ce sont encore les communes riverains et les contribuables qui seront sollicités pour couvrir les frais...! Je m'oppose absolument dans l'état ce projet qui de plus apportera des modifications sensibles dans le fragile écosystème du plateau de Saclay et impactera de manières irréversibles les zones naturelles et agricoles	
Mail 3129	X																X		M. LAFON : Je suis habitant du quartier Camille Claudel Palaiseau et j'aimerais vous présenter quelques arguments pour l'introduction d'une nouvelle gare desservant ce quartier : Les gares prévues actuellement sur le plateau desservent principalement les bassins d'emploi (EDF, CEA), mais moins les quartiers d'habitation. En particulier, l'urbanisation très dynamique de Palaiseau va apporter un nombre conséquent d'habitants au plateau. Plusieurs parcelles sont encore constructibles, mais cette urbanisation ne sera possible qu'à condition d'améliorer la desserte des transports en communs (la RD36 et les transports existants étant déjà saturés aux heures de pointe). Le caractère automatique de la ligne 18 en permettra l'exploitation en horaires étendus (soir et week-ends), ce qui n'est pas le cas actuellement avec les bus 91.06 et 91.10. Afin de lisser les pics de fréquentation et augmenter la rentabilité de la ligne, il est important qu'elle desserve les quartiers résidentiels. Le quartier abrite plusieurs résidences destinées aux étudiants et aux chercheurs en déplacement, public particulièrement utilisateurs de transports en communs. Une gare Camille Claudel faciliterait grandement leurs déplacements sur le plateau vers les lieux d'études (grandes écoles), de stage (EDF, CEA), de recherche (CNRS...), et également vers l'aéroport d'Orly (beaucoup d'étudiants étrangers). Outre les habitations, cette gare desservirait des infrastructures dont le rayonnement dépasse largement les habitants du quartier : Lycée Camille Claudel, Collège César Frank, crèche d'entreprise Piscine La Vague Gymnase Forêt domaniale	
Mail 3130	X															X			M. LAFON : Idem précédent	
Mail 3131		X														X	X		M. LAVILLE : Avis défavorable dans l'état actuel du projet Une étude complémentaire doit être conduite pour le tronçon St AUBIN/SQY EST; la ligne droite est le plus court chemin surtout si on enterre le métro à 30m sous terre; les Travaux publics savent faire. Ensuite il faut diviser la ligne en deux: une branche vers Versailles, une branche vers SQY OUEST et la gare SNCF de SQY Montigny avec un raccordement vers Saint Cyr grande ceinture et la TGO Cette ligne doit desservir les pôles d'activité de Montigny et de SQY et non le désert.	
Mail 3132																X	X		M. ARTHUIS BOUILLET : J'ai un avis défavorable pour ce projet, il me semble que la Ligne 18 n'est pas ce que l'on appelle d'utilité publique ! Elle ne va pas améliorer la circulation sur le plateau qui est généré par les habitants des villages limitrophes qui ne bénéficieront pas de ce service pour se déplacer sur le secteur. C'est inadéquat au site.	
Mail 3133																X	X		M. ARTHUIS BOUILLET : idem précédent	
Mail 3134																X	X		M. ARTHUIS BOUILLET : idem précédent	
Mail 3135																	X		ANONYME : Je suis opposé à cette ligne complètement inutile : encore de l'argent gaspillé mais pas perdu pour tout le monde (SGP)...	
Mail 3136																	X		ANONYME : idem précédent	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3137																			X Collectif MOULON 2020 : Quelques questions que le collectif soumet la commission d'enquête... 1) Le bruit a déjà été maintes fois évoqué par les actuels habitants du plateau... mais, page 527, on découvre que, concernant les futurs occupants de Moulon et de la ZAC Polytechnique, il existe un risque de non-conformité pour les futurs bâtiments proches du viaduc... Devra-t-on déménager, non seulement la salle blanche de Thales, mais TOUS les bâtiments prévus en bordure du viaduc? (voir panoramique joint) 2) 2 interrogations budgétaires. La SGP parle de budget contraint... et comme il s'agit d'argent public, nous partageons ce souci d'intérêt public. (d'ailleurs, nous sommes favorables de réelles économies, en émettant des avis défavorables...) Néanmoins, nous nous étonnons que la SGP finance sans tiquer une nouvelle salle blanche pour Thales (en raison des problèmes vibratoires dus au choix du métro aérien) : il serait bon de connaître le montant de cette sur-dépense. Nous nous interrogeons également, lorsque nous lisons (page 524 de la pièce G-2 partie 2), concernant les mesures compensatoires pour l'agriculture «Soutien financier pour compenser la perte pérenne de résultat des exploitations». Quel montant est provisionné? Comme ce financement est annoncé pérenne, qui l'assurera lorsque la ligne 18 aura été remise l'exploitant? Nous remercions la commission d'enquête d'éclairer nos lanternes citoyennes...	
Mail 3138																			X Idem ci-dessus	
Mail 3139		X																X	ANONYME : Non au métro aérien pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ! Qu'il soit enterré sur toute la ligne ! Quel projet scandaleux !	
Mail 3140		X																X	ANONYME : Un tel projet sera nuisible aux habitations de Châteaufort et Villiers le Bâcle mais qui s'en soucie certainement pas les politiques qui n'habitent pas là .non au métro. Non au métro aérien, .oui à la tranquillité que nous sommes venus chercher en nous installant là.	
Mail 3141															X		X	Les Citoyens actifs et solidaires : Voici (en pièce jointe au format PDF) la contribution des Citoyens actifs et solidaires à l'enquête publique sur le métro ligne 18. On n'argumente moins sur le projet de métro en lui-même que sur ce qui devrait en motiver le besoin, savoir le projet de cluster scientifique. Et l'on tente modestement de réunir des analyses de spécialistes de la notion de cluster qui font fortement douter du bien-fondé de ce projet.		
Mail 3142																			M. PAUL : voir mails 3117 et 3118	
Mail 3143		X																	X ANONYME : Sur le principe même, la solution enterrée doit être retenue: -pas d'impact visuel, en particulier sur la qualité des paysages. -pas d'impact sonore. Les vibrations que certains évoquent sont insignifiantes courte distance et inexistantes au-delà de la centaine de mètres. -pas d'impact sur les surfaces stérilisées -pas d'impact sur l'activité agricole	
Mail 3144					X													X	M. COURTY : La ligne RER B étant très peu empruntée dans le sens Paris-St Rémy, il serait opportun et beaucoup moins onéreux de faire des jonctions entre les gares RER et les sites du plateau, accompagnés d'un service de bus. Ce pourrait être des cabines à crémaillères. Cela permettra de limiter les travaux et les déplacements automobiles	
Mail 3145															X	X			Mme GESBERT : Le métro facilitera les déplacements qui seront de plus en plus compliqués en voiture. L'arrivée de nouvelles entreprises telles qu'EDF sur le plateau de Saclay nécessite de nouveaux aménagements. Le métro est la solution aux futurs problèmes qui vont se poser.	
Mail 3146																			COMMUNE DE BIEVRES : idem 3125, 3126	
Mail 3147		X					X	X										X	M. THEVENOT Député des Yvelines : Le Plateau de Saclay est un territoire à fort potentiel économique avec l'implantation d'un pôle d'enseignement et de recherche d'envergure nationale, la création dans son sillage de centres de recherche et développement privés mais	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				avec aussi des terres agricoles particulièrement riches et un site naturel forte vocation récréative et touristique. La ligne 18 est un formidable atout pour ce territoire et pour la création de richesse de notre pays. J'aurai tout de même 3 exigences pour sa parfaite intégration et son optimisation: - Les habitants du Plateau et des vallées adjacentes (Bièvre, Morantaise, Chevreuse), les associations et les élus sont désireux de voir le sud du Plateau desservi en transport publics rapide, de façon à éviter la thrombose des voiries du secteur tout en permettant l'accélération du développement de richesse de ce formidable pôle économique déjà en construction. Tous les acteurs sont donc favorables la ligne 18, métro automatique rapide reliant Orly Versailles par les zones de développement urbain de Massy, Palaiseau, Orsay, Saint-Quentin-en-Yvelines et Satory. Nous ne pouvons pas imaginer un transport arriver plus de 10 ans après la réalisation de Paris Saclay. une mise en service en 2030 retarderait le pôle de Satory et handicaperait le développement de Saclay car nous ne pouvons pas nous passer d'un lien avec la plus grande gare d'Ile de France qu'est Versailles Chantier. Vous comprendrez que le lien Saclay Versailles doit aussi être opérationnel en 2024. - Les habitants, les associations et les élus sont en revanche soucieux que cette nouvelle ligne n'empiète pas sur la Zone de protection naturelle, agricole et forestière qui protège de toute construction 2 300 ha du Plateau de Saclay ce qui est garanti mais Ils sont également soucieux quelle ne vienne pas couper l'horizon paysager du Plateau sur sa frange sud. De même que les contraintes scientifiques ont été prise en compte au niveau du cluster de Saclay, les contraintes environnementales doivent être prises en compte au niveau de Châteaufort. Une telle réalisation ne pourra pas se faire sans l'adhésion des habitants et en dénaturant l'atout majeur de cette entrée du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse. La mise en sous terrain de ce tronçon ou par défaut sa réalisation en surface permettrait une réalisation soutenue par tous et avec une grande plus-value tant économique que touristique et environnementale. - Les habitants de Voisin Le Bretonneux semblent avoir soulevé un réel problème au niveau du tracé au droit de La Bretonnière. Les nouvelles études que la SGP est en train de mener devraient permettre d'éviter ce quartier en choisissant un tracé plus court et moins couteux. Des raisons suffisantes pour revoir ce tracé et dégager quelques "économies" pour engager le tunnel de Châteaufort... Vous comprendrez qu'avec ces ajustements la ligne 18 devrait être portée par tous les acteurs de notre territoire et participer au retour de la croissance de notre pays.
Mail 3148	X																X			M. MOTTEZ : La construction du nouveau métro sera une nuisance pour les riverains. Elle ne sera pas acceptable à moins que les riverains bénéficient d'avantages en retour. Et l'avantage évident, et sans doute le seul, serait de disposer d'une gare permettant un accès dans des zones d'emploi environnantes et Paris. Ce n'est malheureusement pas le cas pour les riverains du quartier Claudel Palaiseau. C'est pourtant un quartier nouveau, et dont il ne faudrait pas rater le développement sur le plan de la qualité de vie. Pour le moment, rien ne garantit qu'il sera agréable d'habiter ce quartier. Si par exemple les habitants doivent compter sur la 118 saturée pour leurs déplacements, ou la ligne de RER B avec ses incidents à répétition, dont les gares sont joignables par des bus passant une fois toutes les 30 minutes, les choses sont très mal parties. Il faut donc une gare qui desserve le quartier Claudel, et le lycée. L'absence d'une gare serait encore plus inacceptable s'il devait y avoir en plus un dépôt pour l'exploitation de la ligne : une nuisance de plus sans contrepartie. (NB : je n'habite pas ce quartier).
Mail 3149		X																X		ANONYME : AVIS DFAVORABLE NON au métro en aérien sur pylône de 10 mètres de hauteur devant des fenêtres des habitations sur le plateau de Saclay Améliorer l'existant et arrêtez de gaspiller l'argent des contribuables.
Mail 3150		X																X		Mme THERRE : Ce projet de métro aérien est réellement absurde Il est bien-sûr nécessaire de développer les transports dans cette région mais il y a d'autres solutions beaucoup plus logiques sans abîmer le cadre de cette belle région et en préservant l'environnement d'une pollution qui serait réelle dans ce secteur
Mail 3151																	X			M. SIFAOUI : La ligne 18 sera une bonne chose pour Massy

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3152		X					X										R		ANONYME : Faudra-t-il que les oublies du plateau et les citoyens ignorés aillent jusqu' bloquer la N118 afin que la région, la SGP et l'Etat revoient leur copie afin que ce métro soit enterré entre Saclay et Voisins? Je suis contre la Metro aérien pour des raisons de nuisance visuelle	
Mail 3153		X											X					R	Mme DUDAY : admet que l'idée fondatrice à savoir « desservir les pôles économiques du sud parisien par des transports en commun » suscite l'envie et l'espoir, mais juge le dossier non conforme. Comme beaucoup de mes voisins et amis je donne un avis défavorable à ce projet tel qu'il est présenté aujourd'hui. Toutefois je me rallierai à une contre-proposition qui commence à faire son chemin, à savoir transformer cette ligne 18 en un tram-train. Un tram est aussi rapide qu'un métro, il dispose d'une capacité horaire identique à celle d'un métro, on peut ajouter ou retirer des wagons selon les besoins futurs, il est électrique comme un métro, mais par contre il ne coûtera certainement par 3 Md.	
Mail 3154		X					X									X		X	ANONYME : Ce projet s'arrête a quelques kilomètres d'une ville desservie par le RER D et du terminus du RER A, ce tracé doit s'étendre aux villes après Orly, Villeneuve le roi, Villeneuve Saint Georges, Valenton, Limeil -Brevannes et Boissy Saint léger. Le tracé ne peut être que souterrain compte tenu de la densité et des nuisances actuelles	
Mail 3155		X															X		M. COLLET : Favorable à un prolongement car le déplacement de banlieue à banlieue en transport est très difficile	
Mail 3156		X		X									X					X	M. HULNE : Non à ce projet agressif et inutile. Je suis opposé ce projet de gaspillage de l'argent public alors que d'autres solutions moins coûteuses, moins nuisibles et plus respectueuses de l'environnement existent. Il est déjà prévu de doubler la RDV. Parallèlement à cela, une ligne de tramway me semble être la solution idéale.	
Mail 3157																		X	ANONYME : » Supplique pour ne pas être enterré sur le plateau de Saclay ». Par le biais d'un poème, l'intéressé s'insurge contre les détracteurs qui rejettent ce projet en prétextant des nuisances paysagères ; pour lui à l'avenir, le viaduc fera la renommée du plateau de Saclay	
Mail 3158		X					X						X					X	ANONYME : Un manque de clarté (volontaire ou pas), notamment concernant le projet de gare au Christ de Saclay. Un intérêt économique très discutable avec des arguments d'utilité et de rentabilité qui sont loin d'être convaincants. Ce projet est désastreux pour l'environnement. D'autres solutions moins coûteuses et plus satisfaisantes existent. Les réunions de "concertation" qui ont eu lieu n'étaient que mascarade. De l'information (ou plutôt de la désinformation) tout au plus.	
Mail 3159		X					X	X					X					X	Mme BONNETAIN : Cette proposition de métro sur le plateau de Saclay est absurde dans de telles conditions et semble inadaptée aux besoins. Par ailleurs, cela est une nuisance importante pour tous les habitants de cette région (sonore, visuelle).	
Mail 3160		X		X									X					X	ANONYME : Si j'en crois mon vécu sur ce plateau depuis plus de 50 ans, je reste plus mesuré sur le soutien d'un projet aérien qui défigurerait notre plateau. Je suis donc défavorable au projet qui nous est présenté ; les lignes circulant de part et d'autres dans les vallées pourraient moyennant de véritables améliorations et accompagnées d'un sérieux drainage local de transports en commun en site propre suffire amplement. D'autant que ma lecture du dossier me permet d'affirmer que les habitants de Saclay ne subiront aucune amélioration en mesure de temps pour se rendre Paris ou en revenir en supposant que la construction de la gare CEA St Aubin non concernée par l'enquête reçoive par la suite un avis favorable.	
Mail 3161	X	X											X					X	Mme. RIBON (Directrice générale de l'ESTACA) : La ligne 18 est indispensable la réussite du développement de l'université Paris Saclay. Le projet actuel qui favorise la partie essonnoise du campus à la fois au niveau du nombre de gares et du planning, n'est pas adapté aux enjeux. En effet les campus essonnien (plutôt académiques) et yvelinois (plutôt industriels) sont complémentaires et doivent s'articuler de façon efficace pour former un écosystème d'innovation. Il me parait donc nécessaire que soient reconsidérés : -le planning et le nombre de gares sur les Yvelines	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			-L'enterrement de la ligne sur une partie actuellement non urbaine du parcours qui va couter très cher au regard de l'intérêt de mobiliser ces moyens sur une accélération du projet - l'ouverture d'une gare au niveau de la gare centrale de St Quentin, gare qui permettrait de mieux relier l'ensemble de l'agglomération.	
Mail 3162		X		X												X		X	M. GRAVELLE : Il me semble opportun de prolonger la ligne 18 d'Orly à Boissy Saint- Léger. En effet, Boissy- saint- léger est la porte d'entrée de Paris par le RER A, ce transport est complètement saturé et le développement des logements dans cette partie Sud-Est de Paris ne fait qu'augmenter, le prolongement de cette ligne permettrait aux habitants de rejoindre le centre d'activités de Rungis, Senia et autres sans utiliser la RN86 et viendrait compléter le TCSP 393, ainsi que l'aéroport d'Orly.	
Mail 3163		X		X								X					X		Mme TRECA : l'intéressé a déposé un document visant à prouver l'inutilité de la ligne à travers plusieurs aspects en réfutant les arguments avancés par la SGP: <u>Les flux</u> : ces chiffres démontrent que les voyageurs se feront en grande majorité (70.1%) à l'intérieur de l'Essonne : 1 voyageur sur 5 vient de Paris ou de la proche couronne quant aux arrivées via les aéroports elles sont inférieures à 1%. <u>Le plateau</u> : cette zone n'est pas enclavée, elle est desservie au sud par le RER B et au nord par le RER C La distance, entre les gares du RER B et les pôles de la frange sud du plateau (Polytechnique, Moulon), est inférieure à 1,5 km. <u>Territoire plateau-vallée</u> : l'accès au plateau est difficile en raison des dénivellés entre les vallées. <u>Circulation sur le plateau</u> : Les déplacements se font toujours majoritairement en voiture personnelle : environ 80% Certaines routes d'accès au plateau sont trop chargées aux heures de pointe (une vingtaine de minutes juste pour monter sur le plateau). • La RN 118, déjà saturée aux heures de pointe, voit ses mêmes plages s'élargir de plus en plus (désormais pendant 2h30 le matin, 3h le soir) hors départ en week-end ou en vacances où l'on ne compte plus. <u>la Ligne 18</u> , par définition, cette ligne de métro est un des éléments du Grand Paris Express (GPE), elle a « pour ambition de relier entre eux les grands pôles stratégiques de la région Île-de-France ». donc ne peut ni ne doit, traiter du cabotage Par ailleurs, s'appuyant sur les avis négatifs du CGI et du Cercle des transports, l'intéressée pense que l'urgence est d'améliorer, de moderniser les RER B et C et d'aménager le cabotage sur le plateau. Financièrement c'est possible, ce n'est qu'une question de choix d'utilisation des fonds nécessaires. suggestions : téléphoniques pour faire lien entre le plateau et les gares B et C <u>en conclusion</u> Ce projet, conduit par la SGP, est inadapté, destructeur et gaspilleur d'argent public : - il ne rendra pas les services que ses promoteurs lui prêtent - il ne répond pas aux besoins des populations et des usagers du campus - il ignore délibérément toutes les alternatives raisonnables- - il représente une menace pour la pérennité de l'activité agricole - il représente une menace pour la pérennité de la ZPNAF - il est incompatible avec le principe de nécessité de transports inscrit dans la charte du PNR - il coûtera une fortune (ce n'est pas sérieux par les temps qui courent) et sa rentabilité n'est nullement assurée (au contraire), cf. différents rapports : Auzannet, STIFF, Cercle des Transports, CGI ... Ce projet ne répond qu'à une question marginale : rallier les pôles franciliens. La L18 n'est pas d'utilité publique, et elle est d'autant plus chère qu'elle ne répond pas aux besoins et ne désengorgera pas le plateau, au contraire.	
Mail 3164		X															X		M. LE MAIRE : Pour préserver les terrains agricoles et pour l'aspect il est nécessaire qu'elle soit enterrée	
Mail 3165		X		X				X										X	ANONYME : J'admets que les étudiants ont besoin de transports. Il serait plus judicieux de développer les voies de bus ou d'améliorer les services déjà mis en place notamment le RER B. En effet, le projet actuel défigure notre paysage, notre agriculture local et engendrera des embouteillages	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3166		X					X	X									R		M. MARTIN : ne veut pas « être sacrifié sur l'autel de ce que l'on nous présente comme étant un "progrès", réclame le retour au projet initial en souterrain. en raison du niveau de nuisances sonores, visuelles et polluantes qui ne cesse de s'accroître d'année en année	
Mail 3167		X					X	X									R		M. GUEYE : Je suis opposé l'idée de faire un train en aérien. Cela va se traduire par des nuisances sonores et de rendre une très grande partie de la zone impropre des habitats de qualité. Le plateau de Saclay est une ressource rare et ne pouvoir l'utiliser correctement est un gâchis. Sans parler évidemment des nuisances pour nous habitants de Villiers.	
Mail 3168		X		X			X	X									X		ANONYME : conteste l'utilité publique du projet qui obligera les habitants des vallées à rejoindre la ligne avec leur véhicule. Ne veut pas de nuisances sonores et visuelles et souhaite le respect des terres agricoles	
Mail 3169																X			M. AKNIN : attend ce projet depuis 30 ans	
Mail 3170	X	X					X	X									R		M. SOMMEREAU : défavorable au projet aérien ; nuisances sonores et visuelles, impact sur le paysage ; Nous serons toujours obligés de prendre notre voiture ou un bus pour aller prendre le métro, pas de gare de prévue proche de chez nous malgré l'existence du site de Safran.	
Mail 3171		X													X		X		M. GRAVELLE : renforce mail 3162 ; souhaite une liaison à l'est de la ligne après 2027 ou 2030 pour mieux relier les réseaux C et D voire A ; propose différents arrêts d'Athis-Mons à Boissy-st-Léger RER A) via Ablon (RER C) Villeneuve St Georges (RER D)	
Mail 3172								X									R		ANONYME : Je suis fils d'agriculteur, et il faut cesser de prendre des terres agricoles. Dans notre pays tous les 10 ans nous perdons l'équivalent d'un département en constructions, routes, autoroutes, lignes de chemin de fer, LGV, parking, centres commerciaux,...	
Mail 3173		X					X	X									R		M. IEHL : Un métro enterré ou minima en tranchée ouverte comporterait tellement d'avantages pour tout le monde sans pourrir la vie de ceux qui ont la malchance d'habiter à côté ; l'aérien est la pire des solutions	
Mail 3174		X		X									X				X		M. RENAULT : La construction de la Ligne 18 ne se justifie pas alors qu'il en existe deux : le RER C au nord et le RER B au sud, moins de 6 km l'un de l'autre. Des navettes ou autres téléphériques peuvent assurer la desserte du plateau. Pourquoi alors qu'on nous parle économie et déficit, dépenser des milliards d'euros pour construire cette ligne dont l'utilité est contestable ?	
Mail 3175		X					X	X									R		CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE SAINT AUBIN : dépose une délibération demandant le retrait du projet de réalisation de la ligne aérienne en raison : des nuisances sonores et visuelles, de l'atteinte à la zone de protection naturelle agricole et forestière, des conséquences économiques néfastes sur les exploitations agricoles traversées	
Mail 3176	X	X															R		Mme BEJON : conteste la disparition du centre Huit	
Mail 3177																			Mme ROSETTI : Maire de la commune de Voisins le Bretonneux : cf. mail 35	
Mail 3178		X															R		ANONYME : avis favorable mais demande la révision du tracé sous-terrain au niveau du quartier de La Bretonnière pour ne pas passer sous des habitations et sous le groupe scolaire des 40 arpents. Ce tracé pourrait passer plus à l'est, sous la zone d'activité ou en bordure du golf sans pour autant nuire au projet	
Mail 3179		X							X						X		X		ANONYME : Avis très défavorable ; L'un des arguments pour faire passer la ligne 18 le long du RD36 est que ce tracé n'empiète aucunement sur la ZPNAF. Bien entendu et sur le papier la SGP aura raison, mais c'est sans rappeler que cette ZPNAF exproprie une bande de 60mètres de large tout le long du RD36. Croyez-vous que Villiers, Vauhalla, Saclay, Palaiseau et Châteaufort auraient validé la DUP de requalification de la RD36 si elles avaient su qu'un métro aérien allait y passer. Visiblement non, car à part Palaiseau, les 4 autres communes viennent de porter plainte contre la SGP contre cette ligne 18.	
Mail 3180																	X		M. BIRON : favorable compte tenu de la saturation du réseau RER existant	
Mail 3181		X					X	X									R		M. CREUTIN : contre le passage sous la Bretonnière et sous l'école maternelle des 40 arpents	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE DEFAVORABLE NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3182		X					X	X					X				X	<p>ADVMC (association pour la défense de la vallée de la Mérançaise et de l'environnement de Châteaufort) : L'ambition affichée par la création de cette ligne automatique et légère est de :</p> <p>—contribuer à résoudre le problème des transports au bord de l'asphyxie</p> <p>Selon une étude de l'INSEE, 21 % des personnes travaillant sur le plateau de Saclay viennent de Paris et la petite couronne alors que les 79 % restantes sont originaires, pour 70 % de l'Essonne et 9 % des Yvelines. Les 79 % de personnes, habitants limitrophes du plateau, continueront par conséquent à prendre la voiture car la ligne 18 ne leur sera d'aucun secours.</p> <p>—inciter à recourir aux transports en commun en délaissant la voiture individuelle.</p> <p>Comme indiqué par l'étude de l'INSEE ci-dessus et les projections chiffrées des faibles besoins de déplacements entre les pôles de recherche et d'enseignement de Saclay/Palaiseau et les zones d'emploi de St. Quentin/Versailles/Satory, l'existence de la ligne 18 ne participera pas de façon significative à l'abandon de la voiture individuelle</p> <p>—faciliter l'accès aux aéroports et aux gares TGV.</p> <p>Cet avantage vanté et vendu par le GPE, est exclusivement axé sur le temps de déplacement gagné par rapport à la situation actuelle du réseau de communication. Si l'on compare ce temps de déplacement en tenant compte des projets alternatifs, il devient insignifiant, et ceci d'autant plus qu'il se situe au départ d'un trajet sensé être d'une relative longue durée</p> <p>—lutter contre le réchauffement climatique par une baisse des émissions des GES</p> <p>Comme le relève l'Autorité Environnementale dans son avis délibéré : « la seule prise en compte des émissions évitées grâce au report modal induit par le projet, ne permet pas de compenser, sauf peut-être à un horizon extrêmement lointain, les émissions associées à la construction » ! Donc tout transport en commun n'est pas synonyme de lutte efficace contre le réchauffement climatique.</p> <p>—développer les économies locorégionales</p> <p>Entre les deux pôles « recherche/enseignement » et économie » se développe l'activité économique historique du plateau de Saclay, à savoir son agriculture nourricière de proximité. La ligne 18 n'est pas le moteur du développement des économies locorégionales mais le fossoyeur potentiel des terres agricoles nourricières</p> <p>—limiter l'étalement urbain</p> <p>Selon les estimations prospectives de la fréquentation attendue sur la ligne 18 / tronçon aérien, le problème de sa rentabilisation se posera très rapidement. Pour augmenter le nombre de passagers, l'urbanisation de proximité constituera la solution la plus immédiate.</p> <p>—préserver l'environnement</p> <p>Avec ses nuisances sonores et son impact paysager, la ligne 18 impactera gravement et définitivement la qualité de la vie de Châteaufort</p> <p>En conclusion considérant toutes ces inutilités, l'ADVMC se prononce contre ce projet</p>
Mail 3183		X						X									R	M. ENJOLET : refus d'un métro aérien que rien de justifie et qui défigurerait les paysages
Mail 3184		X															X	M. GABILLOT : Le métro sur le plateau de Saclay est un doublon avec le TCSP Massy-Polytechnique qui est opérationnel.
Mail 3185		X													X		X	ANONYME : Je suis pour la création d'une taxe Grand Paris prélevée sur les droits d'inscription aux grandes écoles. On parle d'une future élite internationale, qui aura des prétentions salariales bien au-dessus de la moyenne. A terme, le projet Paris/Saclay vise la présence de 30 000 étudiants sur le plateau. 30 000 x 20 = 600 000 600 000 x 5 ans = on a trouvé le financement pour l'enterrement du métro !
Mail 3186		X					X	X									R	M. NEVEU : il s'agirait dans le cas de l'aérien d'une dévastation du site protégé du plateau et du parc régional de la haute vallée de Chevreuse. Enterrez le métro comme prévu au départ.
Mail 3187		X	X														X	M. COLIN : Au niveau de la gare de Massy Palaiseau, ou plus exactement du pôle Massy-Palaiseau, il me semble que ce pôle devrait, dans les phases ultérieures, attirer d'autres lignes pas encore en projet. Il vaudrait mieux laisser la place pour les gares correspondantes,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				ce qui me parait un peu oublié dans le projet actuel.
	Mail 3188		X				X	X										R		M. MILLET : défavorable au projet dans sa configuration actuelle, nuisances sonores et visuelles, paysages.
	Mail 3189												X					X		M. CARLO : Projet démesuré au coût exorbitant et totalement inutile.
	Mail 3190		X				X	X										X		M. NEVEU : pollution visuelle nuisances sonores
	Mail 3191		X					X										X		ANONYME : Un métro aérien passant au ras des habitations et de sites classés ou exposés est une aberration au XXème siècle. Il faut un projet alternatif. Le projet existant est un déni de démocratie.
	Mail 3192	X		X															x	ANONYME : l'intéressé dépose une contreproposition visant à réutiliser l'aérodrome de Toussus -le -Noble pour y implanter le SMR prévu à Palaiseau. Cet aérodrome ne présente plus de réelle utilité publique ; la SGP bénéficierait d'un terrain de 167 ha entièrement plat proche de la ligne 18 le long de la D36 L'emplacement libéré à Palaiseau permettrait la construction d'une nouvelle ZAC et justifierait alors pleinement l'implantation d'une gare sur Camille Claudel.
	Mail 3193		X				X		X								X		R	ANONYME : contre le passage sous la Bretonnière. Au-delà des risques forts que nos habitations auraient à subir d'un point de vue physique, les nuisances durant les travaux et en période d'exploitation seraient trop importantes à plus d'un titre. Nuisances sonores évidentes mais également nuisances électromagnétiques générant des impacts sur la santé des habitants, qui plus est pour les élèves de l'école des 40 Arpens. Enfin la servitude sur les tréfonds nous interdiraient tous travaux de type géothermie et déprécierait ainsi la valeur de notre bien.
	Mail 3194																	X		ANONYME : Tout d'abord je souhaite préciser que je soutiens le projet de la LIGNE 18, que je considère comme un projet d'utilité publique. En dehors de toute considération liée aux nuisances sonores éventuelles et la préservation des terres agricoles, qui sont des sujets à traiter, je suis très favorable à la construction d'un beau viaduc sur le plateau de Saclay. Ce viaduc sera le fil conducteur menant au campus de Paris Saclay, dont l'architecture doit être la hauteur des ambitions de l'université
	Mail 3195												X						x	M. COLIN : appelle l'attention sur la présence de munitions qui pourraient subsister dans les zones bombardées durant la 2 ^{ème} guerre mondiale ; il précise : Orly, 700 tonnes, Massy-Palaiseau 900 tonnes, Buc/Versailles 200 tonnes, Trappes 3000 tonnes
	Mail 3196				X									X					X	ANONYME (vivant et travaillant sur le plateau) : tributaire de la mauvaise qualité des transports existants se déclare favorable à un développement adapté des transports. Toutefois pour lui, ce projet de métro archaïque, va l'encontre d'un objectif de transport efficace, moderne et écologique. Les documents de cette DUP confirment, qu'il n'est ni rentable économiquement, ni vertueux écologiquement
	Mail 3197	X																	x	Mme MEURY : demande le maintien du centre Huit
	Mail 3198																		X	ANONYME : contre car projet « mal pensé »
	Mail 3199		X				X	X											X	ANONYME : Pour ceux qui imaginent une prouesse architecturale concernant le viaduc, l'argument unique est économique un point c'est tout. La SGP ne s'en cache pas. Dans ces conditions on peut aisément comprendre que tout sera fait l'économie : ce sera gros, laid et bruyant
	Mail 3200		X																R	M. LABARRE : Je suis contre le projet actuel. Je suis pour un métro enterré
	Mail 3201		X		X														R	M. JOURDAN : Il est à craindre que la création de deux gares et leurs quartiers situés sur la RD91 à proximité du débouché de la rue Quatremaire engendre un enfer routier dans ce secteur très résidentiel. Par ailleurs, la voirie déjà régulièrement endommagée par le passage non autorisé des poids lourds sera encore plus impactée. Ce projet de ligne 18 doit donc absolument être accompagné par la réalisation du barreau sud (liaison RD91/RD 938) pour désengorger la commune de Buc. Sinon nous ne saurions être favorables à ce projet

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3202		X																R	M. FONTAINE : idem mail 3200	
Mail 3203		X																X	ANONYME : Le métro ne nous apporte que les inconvénients ; nous ne pourrions même pas l'utiliser... Je refuse le projet actuel. Je suis pour un métro enterré.	
Mail 3204																			ANONYME : Je suis contre le projet présenté.	
Mail 3205		X																R	ANONYME : idem mail 3200	
Mail 3206		X														X			ANONYME : conteste l'arrêt de la ligne à Orly ; préconise le prolongement vers l'est en connectant aux lignes existantes RER C, RER D, RER A	
Mail 3207		X																X	ADHAVE (association de défense des droits) : l'association se positionne contre le tunnel entre Magny les Hameaux et Guyancourt sous la Bretonnière et l'école des 40 arpents, ainsi qu'au passage à quelques dizaines de mètres de la crèche Babilou en raison de la nature des sols argileux, des poches souterraines et des nappes phréatiques Propose un tracé alternatif qui passerait plus à l'est ; ce tracé respecte le rayon de courbure tolérable pour le tunnelier, comporte une partie droite de 100 mètres au passage de la gare. Par ailleurs cela raccourcirait le tracé de 450 mètres (suppression d'un ouvrage annexe) et ne remet pas en cause le positionnement de la gare de SQ Est dans la friche Thalès et permet de déplacer la sortie du tunnel au-delà du golf national en évitant les nuisances et les sites historiques.	
Mail 3208	X																	X	M. CARRIAT : souhaite une deuxième gare dans la zone SQY. Une seule gare pour desservir le second pôle économique d'IDF seulement en tangentiel, ne répond pas aux objectifs du Grand Paris en matière de desserte des zones économiques et d'inter modalité.	
Mail 3209																			M. JOURDAN : idem mail 3201	
Mail 3210		X																R	M. JOURDAIN : se fait l'écho des nombreux mails de l'ADHAVE pour refuser le passage sous la Bretonnière, l'école des 40 arpents et la crèche Babilou. L'intéressé illustre ses craintes quant à la fragilité des sols par le fait qu'un résident a subi des dommages sur sa véranda suite au forage OA17 réalisé par FONDASOL ; l'association n'exclut pas qu'il y ait un lien direct avec ce sondage. Cf. collectif Bretonnière ligne 18 ADHAVE joint au courriel	
Mail 3211											X							X	M. SEBILLEAU : s'inquiète quant à la sécurité de la ligne et à son coût d'exploitation	
Mail 3212	X																	X	M. COULON : expose qu'il manque des stations : à Wissous (la gare Antonypôle à 1,5km de Wissous n'est pas crédible: ce n'est pas une rue mais une route passante sans trottoir et éclairage) sur le plateau vers Châteaufort et à SQY Université. Il juge qu'il n'est pas trop tard pour modifier les choix.	
Mail 3213				X														X	ANONYME : Il faut des moyens d'accès et des parkings aux stations. Il faut des rabattements des lignes de bus. Il faut des garages à vélo et moto, gardiennés Il faut des "déposes minutes" sinon les gens viendront quand même et se poseront n'importe où. Il faut donc organiser cela. Il faut des stations de taxi, de location de voiture (Autolib) . Le projet est insuffisant sur ce point.	
Mail 3214	X			X														X	M. COULON : A Massy-Palaiseau, il est indispensable d'avoir 2 passerelles, donc de conserver la passerelle initiale Sud, et donc de la réhabiliter. Il faut améliorer la sortie vers la gare routière, côté Sud, l'escalier devrait être doublé d'au moins un escalier mécanique	
Mail 3215		X																X	M. DERRIEN : Il est inadmissible que le métro soit aérien sur le plateau de Saclay, au mépris des habitants	
Mail 3216																		X	M. DUMOULIN : défavorable en raison du manque d'écoute de la SGP	
Mail 3217												X				X	X	ANONYME : l'intéressé se référant aux conclusions d'une commission d'enquête parlementaire sur évaluation du nombre d'étudiants en France refuse de financer une infrastructure de 3 milliards d'euros pour que les étudiants du plateau de Saclay finissent par aller massivement travailler l'étranger ou rentrer dans leur pays avec les connaissances acquises gratuitement en France.		

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3218		X					X	X									X		M. RICHARD : nuisances sonores et visuelles	
Mail 3219								X									X		Mme MONDESIR : Le passage du métro est vraiment un non-respect des droits des citoyens notamment celui du droit européen au paysage	
Mail 3220		X						X									X		ANONYME : il est inadmissible de faire passer un métro dans ce lieu de la Vallée de Chevreuse qui a des sites protégés	
Mail 3221		X														X	X		Mme VALENTIN : je suis pour ces relations transversales dans la banlieue parisienne, elles permettront l'accès aux aéroports sans être obligés de passer par Paris. Je suis pour la prolongation de la ligne 18 vers l'est pour desservir des stations des RER D et A	
Mail 3222		X						X									X		M. TRAN : contre le passage sur le plateau de Saclay	
Mail 3223																	X		M. LEBIENVENU : permettra le désengorgement des routes, facilitera l'accès à Orly	
Mail 3224				X				X					X				X		<p>COLLECTIF DE MUTUALISATION : assortit son avis défavorable d'un projet alternatif. Si les lignes 15 sud et nord présentent un intérêt sérieux, il n'en est pas de même pour la ligne 18 qui serpentera au milieu de 4115 ha d'espaces naturels agricoles et forestiers ; de plus cette ligne suivra le trajet du bus 91-06 qui sera prolongé jusqu'à SQY.</p> <p><u>Alternatives possibles</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> --Réaliser un meilleur maillage routier et bus sur le plateau, l'expérimentation des PDI (plan de déplacements interentreprises), -Optimiser des infrastructures ferroviaires déjà existantes entre Versailles et Massy par la fusion-modernisation-mutualisation des 2 projets indépendants de Tram-Trains TGO et TTMV Versailles-Chantiers pour en faire un vrai projet unique et structurant entre les Yvelines et l'Essonne -Réaliser les projets « Massy-Valenton » et à plus long terme l'interconnexion Sud LGV » pour desservir directement l'aéroport international d'Orly par l'interopérabilité ferroviaire (en TGV et si possible aussi en RER) – l'intérêt d'un métro (ou VAL) dans le secteur de Massy Orly peut à la rigueur se poser pour la desserte de l'Aéroport d'Orly avec la nouvelle gare de la ligne 14. – Le Collectif propose aussi de réaliser des téléphériques urbains sur le Plateau sur les axes Nord-Sud entre les RER C et B ce qui a l'avantage d'être bien plus souple, flexible et bien moins cher que le métro. <p><u>Les questions se posent : la véritable rentabilité socio-économique du projet actuel de la ligne</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Les besoins initiaux sur ce territoire ont-ils tout d'abord été bien évalués dans des études -Y a-t-il y eu d'abord un Plan Local de déplacement réalisé à l'échelle de tout l'OIN, des CDT 78 et CDT 91 ou de la seule Communauté Paris Saclay (CPS1) à ce sujet. – <p><u>La ligne 18 serait-elle une vraie alternative face à la route</u></p> <p>préconisations :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réaliser d'abord un Plan Local de déplacement à l'échelle de tout l'OIN : CPS+VGP+SQY pour bien comprendre les besoins réels de transports de ce territoire. -Réfléchir à un meilleur maillage routier et bus : - Prolonger le TCSP 91-06 jusqu'à SQY et le renommer avec un nom plus parlant et accessible. – -Réfléchir à la réalisation du Barreau d'interconnexion routier au Nord de Toussus-le-Noble entre les RD91, D938 et D446. - - Développer les PDIE (Plans de Déplacement Interentreprises) qui sont beaucoup plus simples mettre en place <p>Notre alternative ferroviaire : un tangential ouest prolongé de VERSAILLES à MASSY</p> <p>Préconisations :</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				la liaison entre les 2 pôles importants de Versailles et Massy existe déjà via le RER C (branche 8) il suffit de le moderniser par la fusion des 2 projets de Tram-Train-Massy-Versailles (TTMV au Sud) et la Tangentielle Ouest (TGO au Nord) avec au centre de cette fusion le PEM important de Versailles-Chantiers.
Mail 3225																	X			ANONYME : J'espère que ces décisions, prises selon les règles de la démocratie, seront appliquées, et pour alimenter le débat je me prononce en FAVEUR DU PROJET DE LIGNE 18. Les franciliens attendent depuis trop longtemps la réalisation de grandes infrastructures de transport, dont la déficience sclérose depuis des années la circulation et le développement économique de la région. La Ligne 18 doit être réalisée au plus vite et au meilleur coût.
Mail 3226				X														X		M. Mme CHARPENTIER : préféreraient la réalisation d'un réseau de tram (ou de type VAL) sur le même tracé dont une partie emprunterait la chaussée du TCSP actuel ; pour relier les plateaux environnants il serait nécessaire d'implanter rapidement d'autres moyens innovants tels que téléphériques, trottoirs roulants etc...
Mail 3227		X					X	X											R	M. FRICHET : non au métro aérien ; nuisances sonores et visuelles
Mail 3228													X						X	ANONYME : considère une absence d'études relative à l'analyse fonctionnel du besoin, redoute qu'une fois encore les deniers de l'Etat soient très mal utilisés tant l'utilité de ce projet a été mal évaluée. Où est le Cahier des Charges Fonctionnel du besoin (pas de la solution) listant les fonctions, les performances, leur hiérarchisation ? Où est l'Analyse de la Valeur de toutes les solutions (utilité/coût de chaque fonction de finalité) : matrice de transfert, diagramme utilité/coût) ? Si malheureusement la solution métro lourd persiste, il conviendrait d'en accroître la valeur pour les usagers et les riverains en choisissant une solution enterrée sur le plateau de Saclay car son faible surcoût est inférieur à l'amélioration de la satisfaction.
Mail 3229		X					X	X											R	Mme PANETIER : Il est inadmissible de faire passer un métro sur un viaduc dans un site protégé (Parc Naturel Régional)
Mail 3230		X					X	X											R	M. FLORENT : Je suis contre la ligne 18 sur viaduc sur les communes de Châteaufort de Villiers et de Magny les Hameaux, car cela apportera des nuisances sonores et visuelles toute une population qui devra supporter les dépenses supplémentaires faites pour la construction de gares non prévues sur le projet initial qui devait être construit entièrement en tunnel.
Mail 3231		X					X	X											R	M. VONARB : Ce projet aura, de façon définitive, des conséquences destructrices sur l'environnement de la commune et de sa région. De plus, son implantation à proximité des habitations générera des nuisances sonores insupportables pour les habitants.
Mail 3232		X																	R	M. PICAUD : idem mail 3231
Mail 3233		X																	R	ANONYME : non à la ligne sous la Bretonnière
Mail 3234		X																	R	M. CONSTANT : idem mail 3232
Mail 3235		X						X											X	HABITANT DE MAGNY LES HAMEAUX : expose que le passage en aérien sur les communes de Chateaufort et Magny les Hameaux n'est pas compatible avec la Charte du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse qui s'engage à garantir «Maintenir la vocation agricole, forestière et naturelle des espaces non-urbanisés et garantir leur continuité» ce qui se décline entre autres comme suit : - Maintenir les espaces naturels et agricoles ouverts et fonctionnels - Veiller à conserver la vocation naturelle et agricole de ces espaces - Préserver les paysages des espaces naturels -S'engager pour des infrastructures de transport respectueuses de la biodiversité et du paysage» -Garantir l'intégration environnementale et paysagère des nouvelles infrastructures de transport Le passage en souterrain de cette portion de ligne leverait cette incompatibilité
Mail 3236																				ANONYME : En référence à l'annulation de la DUP de la ligne TGV POITIERS/LIMOGES l'intéressé fait un parallèle avec les deux

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				projets ; il met en lumière l'aspect négatif socioéconomique du projet
Mail 3237	X																		X	M. MARCHAND : fait référence à la proposition de l'association WISSOUS NOTRE VILLE traitée ci-après
Mail 3238	X	X																	X	WISSOUS NOTRE VILLE : Après avoir participé aux réunions publiques, pris connaissance des documents de l'enquête publique et débattu avec ses membres, l'association constate qu'en l'état actuel, le projet « L 18 » rajoute des nuisances aux Wissousiens sans leur apporter aucun avantage ; elle propose un tracé alternatif, plus au Nord évitant toutes les zones habitées. Ce tracé, à peine plus long évite aux habitants les risques d'éboulements et fissures durant la construction, les vibrations et les risques de fissures durant l'exploitation, donne une plus grande latitude pour l'implantation des ouvrages techniques. Par ailleurs l'association déplore l'absence de gare sur sa commune ; elle propose la réalisation d'un arrêt du VAL à Wissous dès 2018 à l'issue de la concession en cours. Cette solution présente de multiples avantages, pour la collectivité (pérennise l'investissement du VAL dispense la construction d'une gare à Wissous) pour les habitants en donnant un accès direct au centre d'Antony, au RER B à L'aéroport aux lignes 14 et 18 au T7 au TGV d'Orly.
Mail 3239																	X		M. DURIEU : Le développement des transports en commun sur le plateau de Saclay est indispensable pour que tous les personnels (enseignants, chercheurs, personnels techniques et techniques), les étudiants et les visiteurs des établissements d'enseignement supérieur et de recherche de l'Université Paris/Saclay puissent y accéder facilement et se déplacer entre les établissements. La création de nouveaux quartiers urbains agréables à vivre, indispensables la réussite du campus Paris/Saclay, passe aussi par le développement de nouveaux transports en commun. En tant qu'enseignante et chercheur l'ENS Cachan, je considère qu'il est prioritaire de réaliser au plus vite la ligne 18 du Grand Paris et que les délais annoncés soient respectés	
Mail 3240												X							X	M. MANCEAU : Ce projet de ligne 18 est très coûteux et économiquement déficitaire comme l'a montré le rapport Auzannet. Toutes les études convergent en effet pour prédire une exploitation économique déficitaire en raison d'un nombre insuffisant de passagers transportés. Ce sont les études du STIF, du Cercle des Transports, du CGI (Commissariat Général l'Investissement) ou encore le rapport Auzannet déjà cité qui le montrent.
Mail 3241		X						X											R	M. NEVEU : contre le projet du métro aérien
Mail 3242																				M. NEVEU : idem mail 3241
Mail 3243																				M. NEVEU : idem mails précédents
Mail 3244																				M. NEVEU : idem mails précédents
Mail 3245																				M. NEVEU : idem mails précédents
Mail 3246																				M. NEVEU : idem mails précédents
Mail 3247			X																	M. NEVEU : idem mails précédents + ce métro fait doublon avec le TCSP
Mail 3248												X								M. NEVEU : idem mails précédents + gabegie des dépenses publiques car il vient en doublement de la RD36
Mail 3249												X								M. NEVEU : idem mails précédents
Mail 3250																				M. NEVEU : idem mails précédents + danger associé à la proximité du réacteur nucléaire Osiris
Mail 3251							X													M. NEVEU : idem mails précédents + proximité du monument historique de la Porte de Mérançais et du Château de Villiets le Bacle

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE DEFAVORABLE NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3252		X				X	X										X	ANONYME : Revenez au projet initial et enterrez le métro
Mail 3253			X					X					X				X	<p>COSTIF (Coordination pour la solidarité des Territoires d'IDF et contre le Grand Paris : La COSTIF, considère que le projet du Grand Paris, qui poursuit la concentration de l'activité et de l'emploi sur l'IDF au détriment des autres régions, va renforcer la saturation et la congestion de l'IDF, détériorant encore les conditions de vie des Franciliens/nes ; l'empreinte écologique démesurée du Grand Paris n'est pas en cohérence notamment avec les contraintes qu'impose la lutte contre le réchauffement climatique. ; il n'était donc pas pertinent de déplacer les écoles universités et autres organismes sur le plateau de Saclay. Les demandes des associations de saisine de la CNCP sont restées sans suite. La CNDP a elle-même, dans le bilan du débat public sur le réseau de manière récurrente en réunions publiques, a indiqué qu'il y avait de nombreuses propositions visant à ne pas réaliser ce tronçon, et à renforcer les lignes RER existantes et les liaisons légères entre ces lignes et le plateau de Saclay. La COSTIF demande donc qu'un réel débat public soit engagé sur l'aménagement du plateau de Saclay qui prenne en compte l'ensemble des enjeux et permette de disposer d'études d'impacts globales.</p> <p>La COSTIF constate que la disparation de terres agricoles se poursuit, Les transports des habitants se dégradent Le projet de ligne 18 ne répond pas aux besoins actuels de la population, aussi bien en temps de transport qu'en tracé des trajets :</p> <p>La COSTIF souligne donc l'absence d'information de la population sur les évolutions à venir ni sur les choix financiers qui en résultent et les hausses de tarif à prévoir.</p> <p>La COSTIF souligne également les incohérences et le flou du dossier présenté en matière de financement.</p> <p>Il est craindre que la zone de protection naturelle agricole et forestière du plateau de Saclay ne soit pas respectée.</p> <p>Les propriétaires actuels ne sont pas informés de l'éventuelle expropriation qui les touchera.</p> <p>La dégradation irréversible des paysages si le métro aérien était construit</p> <p>La population n'a aucun moyen de connaitre les impacts sur l'environnement pour le territoire du plateau de Saclay</p> <p>S'appuyant sur le constat de l'AE, la COSTIF dénonce l'absence d'étude d'impact globale</p> <p>La COSTIF est défavorable au projet de métro de la ligne 18, gaspilleur d'argent public et inadéquat pour répondre aux besoins des populations. La priorité doit être de satisfaire les besoins actuels par le financement de l'amélioration du réseau existant et le développement d'alternatives beaucoup moins coûteuses et plus adaptées à la réalité des attentes. Les engagements de la COP 21 doivent conduire les pouvoirs publics, au regard des risques de réchauffement climatique, favoriser des projets d'ampleur raisonnable, économes en ressources et respectueux de l'avenir. Ces 20 dernières années, plus de 1000 hectares de terres agricoles ont déjà disparu sur le plateau de Saclay, 400 devraient encore être urbanisés par le cluster Paris/Saclay, la COSTIF demande l'arrêt de l'artificialisation des sols et de la destruction de l'agriculture sur le plateau de Saclay, qui vont de pair avec l'arrivée du métro sur le plateau de Saclay. En outre, la COSTIF considère que les nombreuses imprécisions (financement, alternatives, zones agricoles concernées, impacts environnementaux, etc.) ne permettent pas d'apprécier réellement l'utilité publique du projet</p>
Mail 3254																	X	COSTIF : Idem mail 3253
Mail 3255		X															R	ANONYME : Je ne vois pas l'intérêt de saccager l'environnement du plateau de Saclay pour du transport public, surtout quand aucun problème technique n'empêche l'enfouissement du tracé : je suis contre un métro aérien sur le plateau de Saclay.
Mail 3256															X		x	M. PAYSANT : est défavorable à tous les projets qui auraient pour conséquence de supprimer la piste cyclable existante du Christ de Saclay au rond-point de Corbeville
Mail 3257		X						X							X		X	M. DELAUNAY : défavorable en raison des risques de vandalisme et d'insécurité
Mail 3258		X						X							X		X	M. DELAUNAY : idem mail 3257
Mail 3259																		M. DELAUNAY : idem mails précédents

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3260	X						X	X										X	M. LEGRAND : nuisances et absence de gare à proximité de son domicile	
Mail 3261		X					X	X										X	M. MONVILLE : contre le métro aérien Cela dégraderai et diminuerai l'espace agricole pour notre future production agricole	
Mail 3262		X					X	X										X	M. BOBET : idem mail 3261	
Mail 3263		X					X	X										X	ANONYME : ce projet est pour nous inutile, trop couteux et très nuisible	
Mail 3264		X					X	X										R	M. LACROIX : Je suis totalement défavorable au projet actuel avec sa partie ouest aérienne.	
Mail 3265		X														X	R		M. COUVREUR : Avant même de prendre votre décision finale, le STIF devra absolument vous communiquer une première analyse de la fréquentation du TCSP Massy-Saclay. Cette portion correspond au taux de remplissage le plus élevé de la future ligne 18 et après quelques semaines de mise en service, nous devrions déjà atteindre 50 à 60% de son potentiel final. Pour l'instant nous somme le 24 avril et la ligne 91.06 n'est en service partiel jusqu'à St-Aubin que depuis le 4 avril (soit à peine 20 jours de production + quelques jours de test) ; mais ma première impression est que les bus sont plutôt vides tous les matins entre Moulon et St-Aubin. J'ai compté environ 15 personnes seulement pour les bus les plus remplis et à peine 5 personnes dans les bus les moins remplis. J'avoue que ça m'inquiète tant ce TCSP était demandé et attendu. Et j'ai le sentiment qu'il y a une effervescence identique pour l'enquête de la ligne 18, mais qu'une fois en production, cette ligne ait elle aussi du mal à décoller. Il faudra probablement prévoir un budget communication pour bien informer les voyageurs en jonction à Massy. Ce budget sera à rajouter dans les analyses de dépenses du dossier d'enquête. Il ne fait aucun doute qu'il y a une période de rodage, mais j'ai l'impression que ce TCSP pourrait bien suffire à absorber le flux des voyageurs en provenance de Massy. A la lueur des premiers jours d'exploitation je me pose donc la question de la nécessité de la ligne 18. J'espère que cet avis vous alertera sur la nécessiter d'une pré-analyse avant que vous ne validiez un projet à plus de 2,7 milliards d'euros. Bonne continuation à tous les membres de la commission. --- Oui au métro mais uniquement s'il est souterrain sur l'ensemble du tracé. Dans le cas contraire j'y suis défavorable.	
Mail 3266		X					X											R	Mme BORDAS : Je suis contre le métro aérien car il va venir gâcher le paysage que nous avons et qui est si difficile à garder par les temps qui courent. J'ai habité Villiers le bâcle pendant 23 ans et j'y viens très régulièrement pour voir ma famille. Ce qu'il y a de très plaisant c'est cette proximité avec Paris tout en gardant un côté un peu plus nature, "campagne Essonnoise" avec ses champs, ses forêts, le calme et la sérénité sonore. Je n'aimerais absolument pas que tout soit gâché par un métro aérien, pour développer encore plus de transport en commun alors qu'actuellement nous nous débrouillons très bien et cela depuis des années. Enterrez le métro !!!!!!!!!	
Mail 3267		X					X											X	M. MARTIN : Le tracé de la ligne 18 présenté dans cette enquête public compromet à terme la pérennité de l'activité agricole sur le plateau de Saclay dans la mesure où pour qu'un tel équipement lourd de transport en commun soit rentable il faudrait qu'il y ait beaucoup plus de voyageurs et donc beaucoup plus de constructions sur le plateau de Saclay, qu'il s'agisse d'habitations ou de logements. Par ailleurs, sachant que le plateau de Saclay est censé accueillir de nombreux organismes de formations et héberger les élèves sur le campus, la ligne 18 ne peut pas se justifier au regard des besoins de transport des étudiants qui logent et étudient sur place. Ensuite, il m'arrive de parcourir les routes du plateau de Saclay en vélo le WE et l'arrivée d'un métro aérien ou souterrain s'accompagnant d'une urbanisation à grande échelle, l'intérêt touristique et comme lieu de ballade / randonnée du Plateau de Saclay disparaîtrait peu à peu, ce qui nuirait à l'attractivité de ce territoire. Enfin, parce qu'elle condamne à long terme l'activité agricole sur le plateau de Saclay, la ligne 18 est contraire au SDRIF dont un des objectifs est la souveraineté alimentaire de la région. Pour toutes ces raisons, mon avis sur la ligne 18 est négatif.	
Mail 3268							X											X	Mme DEVEMY : Bonjour, nous avons choisi d'habiter à Châteaufort il y a une quinzaine d'années et nous y revenons régulièrement pour retrouver une nature préservée, de vrais espaces agricoles, le calme à quelques kilomètres de Paris...	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires			
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel	
																				Pourquoi nos enfants et les générations futures ne pourraient-ils plus bénéficier d'un environnement de qualité au nom du développement urbain effréné ? Je suis contre le projet de métro aérien ! AVIS DEFAVORABLE	
Mail 3269		X						X									R			Mme TARTAGLIONE : Le métro aérien va défigurer le plateau de Saclay, il est inconcevable d'ériger une telle structure dans l'une des dernières zones agricoles près de Paris. Que laisserons-nous à nos enfants? Il faut l'enterrer.	
Mail 3270		X					X	X									R			Mme STRIOLO : Le métro aérien va défigurer le plateau de Saclay, il est inconcevable d'ériger une telle structure dans l'une des dernières zones agricoles près de Paris. Par ailleurs, les nuisances sonores devraient être très importantes. Il faut l'enterrer.	
Mail 3271															X		R			M. MARTIN : Je suis un utilisateur des transports en commun en ile de France depuis 30 ans et j'observe que la SNCF et la RATP n'arrivent pas à assurer un service correct à un cout raisonnable (nombreux retard sur le réseau RER). Cette ligne est intéressante sur le papier malgré des impacts écologiques à réduire. J'y suis opposé tant que la RATP et la SNCF ne sont déjà pas capables de faire fonctionner correctement le réseau ile de France	
Mail 3272		X					X	X									R			Mme DOURIN : Le métro aérien va défigurer le plateau de Saclay, il est inconcevable d'ériger une telle structure dans l'une des dernières zones agricoles près de Paris. Par ailleurs, les nuisances sonores devraient être très importantes. Il faut l'enterrer.	
Mail 3273	X																		X	Mme LAGROYE : Je suis contre la construction de la gare de la ligne 18 pour Versailles Chantiers sur l'emplacement du Centre Huit. Le centre Huit est un haut lieu de rencontres spirituelles et intellectuelles de très haut niveau et doit continuer d'exister sur son emplacement actuel.	
Mail 3274	X																			X	M. DORAND : La station Palaiseau-Polytechnique est selon moi trop éloignée à pied ou à vélo des quartiers Le Pileu, Camille Claudel et Joncherettes pour être utilisée tous les jours par les habitants de ces quartiers, qui sont usagers des lignes 91.06 et 91.10. Une gare à la sortie du tunnelier, près de la piscine la Vague du quartier Camille Claudel, aurait le mérite d'accueillir tous les habitants des quartiers de Palaiseau situés sur le Plateau. Par ailleurs, en accueillant un parking assez vaste, elle pourrait drainer nombre de voyageurs réguliers du plateau. Enfin, elle donnerait une dynamique évidente à la vie de quartier avec la proximité des écoles et des équipements sportifs, et à la ville de Palaiseau par extension.
Mail 3275		X						X									R			Mme JAN : Le métro aérien va défigurer le plateau de Saclay, il est inconcevable d'ériger une telle structure dans l'une des dernières zones agricoles près de Paris. Par ailleurs, les nuisances sonores devraient être très importantes. Il faut un réseau enterré.	
Mail 3276															X		X			M. BESCO : Les évolutions (ajout de gares, passage en aérien,...) entre le projet initial (métro rapide et sous terrain) ont totalement dénaturé le projet. Il en résulte un impact environnemental inacceptable et un rapport cout / service attendu totalement dégradé. Il faut le stopper et reprendre des études sérieuses avec une autre équipe sur les bases suivantes: Utilisation et rénovation des lignes existantes, Desserte du plateau à partir des lignes existantes et utilisation du TCSP sur le plateau avec la possibilité d'une évolution en tram train si la nécessité s'en fait sentir dans l'avenir	
Mail 3277																				M. MOUGEOT : Il est important d'avoir un transport en commun qui circule tôt et tard, pour que les passagers qui enregistrent à 3h30 ou 4h du matin ou ceux qui arrivent à Orly à 23h30 et qui sortent après minuit (le temps de récupérer leurs bagages) aient une alternative au taxi ou à la voiture particulière. Idem pour le personnel qui travaille à l'aéroport. Le bus est soumis aux aléas du trafic, alors que le train est plus régulier et pollue moins.	
Mail 3278		X						X									R			M. BENOIST : Pas de métro aérien pour préserver l'environnement... et les zones de cultures...	
Mail 3279															X			X		M. BESCO : Le processus dit "de concertation publique" se révèle être en fait un écran de fumée qui a permis à l'équipe porteuse du projet d'avancer sans ne tenir aucun compte des avis émis par la population et les élus à partir du moment où cette équipe restreinte ne partageait pas les avis émis. Caricaturer et dénaturer la démocratie à ce point est dangereux. Il faut reprendre ce projet et examiner avec une autre équipe toutes les pistes pour aboutir à un service public de transport qui réponde réellement aux besoins et respecte l'environnement et la qualité de vie des riverains	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3280		X						X								X	X		M. GUILLAN : AVIS DEFAVORABLE AU METRO. Car Il faut une amélioration de l'existant (RER B/C, prolongement de certains Tram) et un Respect de l'agriculture, de la faune et de la flore (Droit Européen au paysage) ET si le métro devait exister il ne peut être qu'un Metro ENTERRE.	
Mail 3281	X															X		X	M. BOESPFLUG : Le projet actuel d'implantation de la nouvelle gare menace l'existence du Centre8. Le Centre 8 est un lieu d'exercice du culte dans le cadre de la loi 1905 et fait partie du Pôle Protestant avec les Diaconesses et l'EHPAD "Claire Demeure" dont le rayonnement est reconnu bien au-delà de Versailles. En déplaçant la gare de quelques mètres vers le terrain de la SNCF, on ne rallonge pas le temps de connexion entre la ligne 18 et la gare des Chantiers et on sauve le centre 8. Le Centre 8 a reçu en 2012 le Label "Patrimoine religieux du XXème siècle.	
Mail 3282		X						X										X	Mme BOUTIN : Non au métro aérien. Il faut l'enterrer et par la suite comme ce métro sera déficitaire et continuera de construire pour rentabiliser nous en avons assez du bétonnage au détriment de nos bonnes terres agricoles.	
Mail 3283		X														X	X		M. BESCO : Les études fines des besoins de desserte (traversée nord sud et/ou desserte du plateau) en transport public n'ont jamais été menées et ce malgré les demandes des élus. Il faut stopper le projet actuel devenu totalement incohérent et inadapté et le reprendre sur la base d'études de terrain et non pas d'une vision lointaine déconnectée de la réalité.	
Mail 3284							X	X										X	Mme TOUFLET : Je suis défavorable au projet. je pense que nous le regrettons plus tard !!! Au point d'esthétique le devenir du paysage, la nuisance sonore. Ce budget est-il plus conséquent ?	
Mail 3285		X						X									R		Mme BUISSON : Je ne souhaite pas que cette ligne soit construite en détruisant nos terres agricoles à proximité de nos villes où faudrait-il aller pour se nourrir correctement ? Au pire pas de métro aérien. COP 21 on en est loin des projets de respect de l'environnement et réduction des pollutions !!!!!!!!!!!	
Mail 3286		X														X		X	M. WEIDER : Après ma 1ère contribution en note 62, j'ajoute et j'abonde dans le sens de la note 3279 ci-devant: "...un écran de fumée qui a permis à l'équipe porteuse du projet d'avancer sans tenir compte des avis émis par la population et les élus, dans la mesure où ceux-ci ne partageaient pas les avis émis par l'équipe porteuse. Caricaturer et dénaturer la démocratie à ce point est dangereux et inacceptable ! Il faut reprendre ce projet et examiner avec une autre équipe TOUTES les pistes objectives (donc faire comparatif technico-économique, pas choix par postulat!), pour aboutir à un service public de transport qui réponde réellement aux besoins et respecte l'environnement et la qualité de vie des riverains: mise à niveau de l'existant et extension judicieuse par des compléments adaptés, comme par exemple des dessertes par téléphériques entre vallées et Plateau, BUS électriques ou hybrides ou/et tramways en TCSP, tout ceci pouvant être MOINS CHER, PLUS EFFECTIF et surtout OPERATIONNEL bien AVANT 2024. (Ils disent 2024, mais...voire plus tard, si l'on en juge par les dérives typiques de ce genre de projets pharaoniques) ! YA+KA A bons entendeurs...Salutations	
Mail 3287								X										X	M. BOUTIN : Non au métro aérien. Il faut l'enterrer nous en avons assez du bétonnage et de l'enlaidissement de notre paysage avec toutes ces constructions sites Oui aux terres agricoles nous en avons assez de manger de la merde nous voulons manger sainement	
Mail 3288		X					X											X	M. MADER : Le passage et positionnement de la gare ont été décidés « visiblement » sur un coin de table, sans étude préalable, entre la SGP et le maire de Guyancourt et nous vous en donnons les raisons ci-après. <u>1. Contexte géologique</u> Le lotissement de la Bretonnière a été construit sur des terrains comportant des marnières peu ou mal remblayées. Les marnières sont des exploitations faites par les agriculteurs de marnes, utilisées comme engrais, marnes qui sont comprises entre les argiles à meulière et le sable de Fontainebleau. Les maisons du lotissement ont subi des tassements différentiels dus à la dessiccation, engendrée par la sécheresse, des limons et argiles sur lesquels elles sont fondées. Ces désordres ont justifié plusieurs déclarations en catastrophe naturelle et la consolidation d'un certain nombre de pavillons par des micropieux ou injection. Sur le toit des argiles des nappes d'eau ou des lentilles d'eau peuvent aussi exister de manière aléatoire et tout percement de ces lentilles, par exemple lors de l'excavation des puits de ventilation, peut entraîner des tassements différentiels affectant les maisons situées à proximité.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p><u>2. Conception des maisons</u> Les maisons ont été fondées sur des semelles filantes en béton ancrées de 60 cm dans le limon, la mise hors gel de 80 cm étant assurée par un ajout de 20 cm de terre végétale. Aujourd'hui les règles actuelles exigent pour ce type de terrain des fondations à plus de 1m de profondeur, permettant ainsi de mettre les maisons à l'abri des variations du taux d'humidité des terrains... Au-dessus des semelles en béton, les maisons se continuent par 2 rangées d'agglô ou de briques et un chaînage périphérique horizontal. Elles peuvent aussi comporter en partie intérieure des semelles isolées. Donc ces maisons ne comportent pas de longrines ou de voiles périphériques susceptibles de les rigidifier pour résister aux effets de tassements différentiels. Les rez de chaussée sont constitués d'un dallage très faiblement armé incapable de résister, lui aussi, aux effets d'éventuels tassements.</p> <p><u>3. Risques de désordres pouvant être engendrés par la réalisation et l'exploitation de la ligne 18</u> Des risques pour les maisons situées à proximité du tunnel dus soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - A des marnières mal remblayées - A un effondrement ou tassement des couches superficielles si le sable de Fontainebleau s'écoule dans l'excavation comme dans un sablier - A une profondeur insuffisante du tunnel entraînant des contacts ou coupures des micros pieux mis en œuvre pour consolider certaines maisons- <p>Des vibrations émises lors du passage du tunnelier soit lors des passages des rames de métro d'autant plus que les roues des wagons seront en métal et que le tracé est courbe sous le lotissement L'exécution des 2 puits de ventilation à moins de 20m des maisons pourra entrainer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'assèchement des lentilles d'eau perchées sur les argiles. - Des risques de nuisances acoustiques et de pollution <p><u>4. Notre maison 10 rue Van Gogh</u> Notre maison a subi des tassements différentiels entraînant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des fissures dans les murs de façades - Des tassements compris entre 1 et 2 cm du dallage- Des tassements des semelles isolées situées au centre de la maison entraînant des flèches dans les planchers et le décollement des revêtements de sol collé dans la salle de bains parentale De ce fait nous avons procédé à une déclaration en catastrophe naturelle, mais nous attendons la stabilisation des mouvements entreprendre des travaux de consolidation. <p><u>5. Solution alternative</u> Pourquoi ne pas modifier l'orientation de la gare de ST Quentin Est et faire passer le tunnelier au droit de la voie de transport du site propre Avenue de l'Europe et du practice du Golf National ? Ce tracé éviterait le passage sous les constructions existantes et permettrait, puisque plus court, l'économie d'un puits de ventilation et d'environ 400 mètres de tunnel.</p> <p><u>CONCLUSION</u> En résumé, cette partie du tracé n'a pas été étudiée et a été définie en dépit de tout bon sens. Pourquoi prendre des risques alors qu'il existe une alternative moins risquée et plus économique ?</p>	
Mail 3289	X	X		X	X											X		X	<p>M. MADER : Ligne 18 – Pas de gare au centre de St Quentin 1. Pas de 2^{ème} gare à St Quentin = Erreur historique 12 communes, 227 000 habitants, 16 609 entreprises, 145 000 emplois desservis par une seule gare positionnée à l'extrême Est de cette agglomération économique très importante.</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>La gare positionnée ainsi desservira une zone qui ne peut plus s'étendre et se développer car il n'y a plus de terrains disponibles puisqu'ils sont utilisés par le Technocentre Renault, le Golf National et les terrains de l'INRA.</p> <p><u>Nota :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - La brochure de l'ENQUETE PUBLIQUE diffusée par SGP est particulièrement mensongère en minimisant l'importance de ST Quentin: - 150 000 habitants au lieu de 227 000 habitants - 7 500 entreprises au lieu de 16 609 entreprises - 100 000 emplois au lieu de 145 000 emplois (voir pièce jointe) - Il y a, de plus, un grand déséquilibre entre la desserte du bassin d'emplois de Saint Quentin et les autres bassins desservis par la ligne 18 qui, pour la plupart, sont en devenir mais très loin de l'importance économique de Saint Quentin. - Un grand déséquilibre aussi est créé par le nombre de gares sur le plateau de Saclay (3) sur une courte distance pour 71 000 chercheurs et salariés et 15 000 habitants à terme en 2025 et les 145 000 salariés et 227 000 habitants de ST Quentin en 2016 qui auront droit à une seule gare. - Une gare qui favorise le Technocentre Renault, quand on sait historiquement ce que sont devenus, 70 ans plus tard, les sites de Renault de Boulogne Billancourt et de l'île Seguin pour lesquelles avait été créée la station de métro du pont de Sèvres. Quelle sera la durée de vie du Technocentre de Renault ? - Quel est le pourcentage d'employés Renault susceptibles d'utiliser la ligne 18 ? <p><u>2. Une gare sans parking</u> Comment peut-on imaginer une gare sans parking pour desservir une agglomération de 227 000 habitants ? Seule une voie de bus en site propre relie la future gare à celle de ST QUENTIN centre.</p> <p><u>3. Une ligne déficitaire (dite déficitaire par la SGP lors de la réunion à Guyancourt) se privant des voyageurs du RER ou de la SNCF s'arrêtant à ST QUENTIN</u> Une seule gare pour la ligne 18 ne permettra pas facilement aux utilisateurs du réseau SNCF venant de Rambouillet ou de plus loin de prendre cette nouvelle ligne pour gagner Massy TGV ou l'aéroport d'Orly. Ils seront obligés : - soit de descendre à St Quentin centre et de prendre le bus, - soit d'aller jusqu'à Versailles Chantier pour prendre la Ligne 18.</p> <p><u>4. Une ligne « déficitaire » se privant des voyageurs de la tangentielle Ouest TGO dont le terminus est à ST CYR</u> Les utilisateurs de cette nouvelle ligne seront eux aussi obligés de prendre le RER jusqu'à Versailles chantier pour accéder à la ligne 18 et rejoindre ainsi Massy TGV et l'aéroport d'Orly ...</p> <p><u>5. Enquête publique Préalable à l'approbation du contrat de développement territorial (CDT) Paris/Saclay / Versailles Grand Parc / St Quentin en Yvelines / Vélizy-Villacoublay - Arrêté inter préfectoral n°14-086 du 31 décembre 2014 « Rapport et conclusion de la commission d'enquête »</u> Ce rapport qui analyse l'ensemble des besoins de cette zone importante, en particulier pour les transports en commun, précise p 58/62 dans le chapitre « appréciations et arguments motivant l'avis de la commission » « La commission note également une lacune importante, à savoir le manque de connexion entre la ligne 18 et le projet de TGO. Cette connexion nécessiterait le prolongement de la TGO jusqu'à SQY Université et l'adoption de la variante à 2 gares pour la ligne 18.» Et dans la 5ème recommandation : « La commission souhaite que les études de faisabilité du prolongement du TGO jusqu'à SQY Université soient engagés au plus tôt et aboutissent à une solution concrète pour assurer la connexion avec la ligne 18. »</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				<p><u>6. Passage sous la Bretonnière</u> Une 2^{ème} gare à St Quentin entraînerait la modification de l'orientation de la gare de St Quentin Est et éviterait le quartier de la Bretonnière et ses maisons classées en catastrophe naturelle pour la plus grande partie. Proposition de solution alternative Il y a des coûts certes mais il y a aussi les besoins d'une population à prendre en compte sur du long terme. On ne construit pas une ligne de métro pour 10 ans, ne pas prévoir une gare dans le centre de St Quentin et les besoins inhérent à l'importance de cette population est une aberration. Nous pensons qu'il serait possible : - de relier le gare SNCF/RER de ST Quentin par une ligne enterrée sous les voies du transport en site propre, loin de toute habitation et de rejoindre les voies SNCF/RER soit en souterrain soit au niveau des voies ferrées existantes et de créer une gare à ST Quentin centre, soit en souterrain soit en utilisant les quais existants. - de prolonger ce tracé soit en souterrain, soit en utilisant les voies ferrées existantes jusqu'à St Cyr en prévoyant une interconnexion avec la TGO. - de continuer au niveau du sol ou en enterré vers Satory. Cela éviterait que le tracé direct en souterrain sous la Bièvre entre ST Quentin –Est et Satory conduise à une gare très profonde) à Satory avec pour conséquences des temps d'échange relativement longs et une incertitude sur la faisabilité d'une telle gare au regard des règlements de Sécurité. ---- Cette solution ou une solution voisine permettrait de désenclaver St Quentin et permettrait aux habitants et travailleurs de l'Ouest parisien d'accéder plus rapidement et confortablement à Massy TGV et à l'aéroport d'Orly.</p>
Mail 3290		X						X										X	<u>M. VIENNE</u> : Je suis absolument contre le bétonnage du plateau de Saclay et l'implantation d'un métro, notamment aérien. Conserver la biodiversité de ce plateau, son agriculture, sa faune et sa flore est une obligation envers nos enfants et petits-enfants.	
Mail 3291	X												X					X	<u>M. COUSSEMAEKER</u> : Habitant de Versailles, je suis défavorable à la variante Porte de Buc de la gare de Versailles Chantiers. Dans sa définition actuelle, cette variante amène un certain nombre d'expropriations dont la destruction du Centre 8, sans qu'une solution de remplacement satisfaisante soit proposée. Cette ligne étant par ailleurs contestée vis à vis de sa justification économique (avis négatif du Commissaire Général à l'Investissement sur la partie de la ligne Orsay-Gif-Versailles), il est nécessaire de ne pas rajouter en plus la destruction de ces lieux de vie : une réévaluation complète de ce projet s'impose.	
Mail 3292								X										X	<u>M. ANGERARD</u> : Un tel projet va à l'encontre de la préservation de la faune, de la flore et ferait perdre à la région une surface agricole particulièrement fertile. Avis défavorable.	
Mail 3293		X					X											X	<u>M. NEVEU</u> : Habitant de cette commune Châteaufort limitrophe de la ligne de métro que certains projettent de faire passer en aérien sur le plateau de Saclay, je suis CONTRE le métro. Je refuse l'augmentation substantielle de bruit à toute heure qui m'atteindra, sans compter l'émission de particules fines nuisibles pour la santé non indiquées aujourd'hui. J'émet donc un avis très défavorable sur le métro en l'état.	
Mail 3294		X																X	<u>M. NEVEU</u> : Habitant Châteaufort je suis CONTRE le métro aérien. au nom de l'égalité des citoyens, le métro doit être enterré. J'émet un avis DÉFAVORABLE au métro sur pylônes.	
Mail 3295				X												X	X		<u>Mme BEUNEU</u> : Ceux qui nous parlent du calme de la nature préservée du plateau ne l'ont sans doute pas beaucoup fréquenté en semaine ! Pendant plus de 12 ans j'ai traversé le plateau à vélo, en semaine matin et soir pour aller travailler (et le dimanche en loisir !). Nous sommes nombreux à en faire autant, car il y a (heureusement) de nombreuses personnes qui travaillent sur ce plateau (et aussi parce que Saint Quentin et Massy sont 2 bassins d'emploi... et de logement ! Je fais confiance aux personnes concernées pour avoir fait le maximum pour se rapprocher de leur travail, mais ce n'est pas toujours possible). Et à vélo sur le plateau en semaine, c'est actuellement risqué car les aménagements vélos sont maigres et souvent mal conçus et pas entretenus (voir la piste actuelle le long de la N118, ou celle d'Igny, coupée -avec marche- tous les 30m, ou la future piste le long du TCSP qui traversera 3 fois la voie de bus sur une courte portion!).	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				<p>Ceux qui viennent travailler en voiture (ou en bus) sur le plateau savent les difficultés chaque année plus grandes pour y arriver et les embouteillages aux heures de pointe. La desserte en transports en commun, quoique bien améliorée, reste pauvre (quelques bus), et ceux qui proposent de remplacer le métro par des bus ont-ils essayé d'évaluer le trafic nécessaire aux heures de pointe ?</p> <p>J'étais favorable au métro enterré, projet d'il y a quelques années, mais il a été refusé par les mêmes qui ne veulent pas de l'aérien aujourd'hui (plus ceux qui n'avaient pas de gare prévue près de chez eux, c'est plus cher en enterré !).</p> <p>Ce métro est nécessaire à beaucoup de monde, et beaucoup moins nuisible pour la nature que l'actuelle circulation automobile, qui serait appelée à exploser sans transports de forte capacité. J'y suis très favorable. Mais j'espère que la situation des cyclistes sera bien prise en compte (possibilité de prendre le vélo dans le métro pour le dernier kilomètre, respect des pistes existantes, etc.).</p> <p>Bien cordialement</p> <p>PS : Est-il sain pour la pluralité des avis de pouvoir déposer plusieurs avis par personne ?</p> <p>PPS : je suis moi aussi très attachée au climat et donc au contenu carbone de notre alimentation (et donc je mange local le plus possible), mais quand je vois des personnes venir de Paris en 4x4 pour récolter leurs quelques kilos de légumes (la très utile Ferme de Viltain ne me semble pas menacée, d'ailleurs), ou venir acheter -toujours en voiture !- des légumes hors saison poussés en serres chauffées sur le plateau, je me dis que la tomate poussée au soleil et venue en 35t d'Espagne ou de Provence puis par centaines de kilos dans la fourgonnette de mon marchand de légumes (chez qui je vais à pieds) a sûrement un contenu carbone moins élevé !</p>
Mail 3296																	X			M. NEVEU : Même si je n'habitais pas Châteaufort, je serai contre le métro aérien sur le plateau de Saclay. Ce projet est l'exemple-type du déni de démocratie; lorsque des fonctionnaires non élus ont la haute main sur un projet à l'encontre de l'intérêt général, peut-on encore dire que nous vivons en démocratie ? Il faut revoir ce tracé en aérien qui est une aberration de n'importe quel point de vue où l'on se place. J'envoie un avis plus que DÉFAVORABLE au métro.
Mail 3297																	X			M. GRAS : La ligne n°18 entre les villes de Palaiseau et Guyancourt ne dessert que des zones d'activités. Les habitants situés entre ces deux villes sont comme les bovins dans les prés "ILS REGARDENT PASSER LES TRAINS" Je suis défavorable à cette ligne n°18
Mail 3298		X																X		ANONYME : Privilégiez le projet initial. Non à la ligne aérienne
Mail 3299							X	X									R			M. et Mme MAGINOT : Nous tenons à vous exprimer notre total désaccord avec le passage en aérien de la ligne 18 sur le plateau de Saclay entre le CEA et le Golf National où la ligne 18 repasse en souterrain. Les nuisances sonores et visuelles induites par ce choix ne correspondent au choix de vie de la population des communes impactées par cette décision (Villers le Bâcle, Châteaufort, Magny les Hameaux). Si nous pouvons comprendre que la ligne 18 soit aérienne sur la zone d'activité entre Polytechnique et le CEA de Saclay pour des raisons pratiques et techniques, le maintien de cette disposition au-delà ne correspond à aucun de ces critères. Ce choix semble purement financier mais comme le tunnelier sera utilisé à partir du Golf National, je ne pense pas que le surcoût soit tel que l'on ne puisse pas trouver le budget sur un projet d'une telle ampleur. Le propre d'une bonne politique est d'être en accord avec les intéressés par les décisions prises. La bonne politique dans ce cas serait de répondre favorablement à l'ensemble des citoyens du Plateau de Saclay qui se sont exprimés contre ce projet de métro aérien au niveau de leurs communes.
Mail 3300							X						X				X			Mme LARCHER : Cette ligne n°18 outre son coût exorbitant (on nous rabâche à longueur de journées que la France est en faillite!) fait double emploi avec le TCSP Ceci sans compter les nuisances engendrées pendant la durée des travaux (évacuations des déblais, circulation des engins de chantier, etc.) JE SUIS DEFAVORABLE AU PROJET ACTUELLEMENT PROPOSE
Mail 3301															X		X			M. DEGAS : Le suis totalement opposé à ce saccage du plateau par ce projet de bétonneurs les 2 lignes RER des vallées suffisent largement à desservir cette région un aménagement avec des téléferiques et des navettes serait 5 fois moins onéreuses.
Mail 3302		X															R			AVIS FAVORABLE mais je demande la révision du tracé sous-terrain au niveau du quartier de La Bretonnière pour ne pas passer sous des habitations et sous le groupe scolaire des 40 arpents. Ce tracé pourrait passer plus à l'est, sous la zone d'activité ou en bordure du golf

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			sans pour autant nuire au projet. En effet, ce tracé engendrera une servitude sur les tréfonds à 15 m sous toutes les maisons situées dans le fuseau d'étude. La nouvelle loi 2015-992 du 17 août 2015 autorisera la SGP à l'issue de la Déclaration d'Utilité Publique à faire annexer au PLU de Voisins-le-Bretonneux une servitude sur les tréfonds de la Bretonnière. En absence de tracé précis déterminé à l'issue de l'enquête publique, cette servitude s'appliquera sans nul doute à la zone de travaux. De fait, cela interdira une installation de chauffages écologiques à base de géothermie encouragée de dans le cadre de la transition énergétique. Et ce même dans le cas où le tracé du tunnel serait déplacé, car la servitude est créée de fait par la DUP.	
Mail 3303							X	X								X	X		<p>Mme BAZIN : Avis très défavorable pour ce projet de métro sur le Plateau de Saclay, aérien ou souterrain. Comment déclarer d'utilité publique un projet pharaonique pour qu'une centaine d'utilisateurs par mois gagnent quelques minutes, tandis que localement des milliers continueront à galérer pendant 1h30 2 fois par jour pour faire 5 à 10 km ? C'est une opération de prestige trop onéreuse dans un contexte géographique totalement incompatible.</p> <p>Ceinture Verte d'Ile de France : il traverserait le poumon vert d'une région dont la pollution devient de plus en plus préoccupante, sans résoudre les problèmes de déplacements locaux : il entrainera une augmentation de la pollution atmosphérique par la suppression inévitable des espaces verts agricoles, et ne diminuera pas les déplacements d'automobiles locaux. De plus il entrainera inévitablement, à long terme l'urbanisation sur les terres parmi les plus riches d'Europe.</p> <p>Proximité d'installations dangereuses : ce projet ne tient pas compte des risques liés aux passages près de sites de danger pourtant nombreux le long du parcours.</p> <p>Il est inacceptable de faire croire à un message soit disant de développement durable avec des transports en commun, qui se révèlent en contradiction avec le Grenelle de l'environnement, la COP 21 et toutes les bonnes déclarations ... et de gaspiller l'argent public alors qu'on découvre, entre autre, l'état lamentable des finances du Conseil Départemental.</p> <p>La préoccupation majeure actuelle est d'utiliser les fonds disponibles pour remettre en état l'existant : - restaurer les pistes cyclables trop dangereuses dans l'état actuel, établir des liaisons entre elles sécurisées, et concevoir des liaisons nord-sud pour les déplacements locaux.</p> <p>- remettre en état le RER B, modèle d'efficacité il y a 10 ans, mais actuellement perturbé car à rénover. - réaliser le tram-train entre Massy-Versailles-Chantiers par la voie existante dans la vallée de la Bièvre.</p> <p>-réaliser un tramway Massy- Saint-Quentin sur l'emprise du bus en site propre en cours d'aménagement.</p> <p>- créer des navettes régulières électriques entre les différentes gares, villages des 2 vallées et centres d'activités, emplois, universités, lycées, ...</p> <p>- Réaliser un téléphérique pour relier la zone d'activité de Courtabœuf existante : celle-ci est en déclin par faute de moyen d'accès; cela diminuerait la pression sur la zone de Corbeville et du Moulon et relancerait l'activité dans un espace déjà existant. Mme BAZIN : Circulations douces à L'UASPS ((Union des associations du Plateau de Saclay</p>	
Mail 3304																	X		Mme COLLARD : Avis défavorable. Le parcours aérien représente avec ses pylônes une incitation au graphisme sauvage de type « tags » de nature à défigurer l'environnement au voisinage du Parc Naturel Régional.	
Mail 3305												X			X	X	X		M. ou Mme BEAUVAIS : Le problème de cette ligne 18 c'est qu'on lui a attribué un budget initial (pas forcément très élevé) et qu'après on tente de relier 2 points géographiques avec ce budget. Il en résulte des choix techniques désastreux (viaduc) et des choix de gares éloignés des habitations. Il me semblait que la SGP travaillait sur un mode "d'aller-retour". On constate très bien cet aller-retour lorsqu'elle a reçu le rapport de l'Autorité Environnementale (Ae). On ressent dans le dossier d'enquête des modifications ajoutées hâtivement par la SGP pour se conformer à l'Ae. Par contre avec la population et les collectivités cet aller-retour est plutôt à sens unique. Ah si, la SGP a tout de même entendu, que si elle passait sous le quartier de la Bretonnière, cela lui coûterait très cher en frais d'avocat ou en assurances, si la moindre fissure apparaissait sur les maisons. Au-delà de ce point positif pour les gens du quartier, le reste des avis et propositions exprimés par la population sont totalement méprisés.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				<p><u>Pour la commission d'enquête</u> :</p> <p>Ne pourrait-on pas tracer dans un premier temps une ligne Orly-Versailles "parfaite" (qui réponde donc parfaitement aux besoins et aux volontés de la population), puis seulement après calculer son coût de revient. Et à ce moment-là seulement l'Etat ou la Cours des Comptes indiqueront si le projet est tenable financièrement ou pas.</p> <p>Pour ma part le budget alloué à cette ligne 18 est trop faible pour aboutir à un métro pérenne. Ne vaut-il pas mieux avoir un métro qui a fait consensus et qui sera difficilement critiquable après sa mise en production ? Plutôt qu'un métro qui sera sans cesse critiqué et dont la réputation pourrait même nuire gravement à sa fréquentation et à son exploitant le STIF ?</p> <p>Et cette réputation n'est pas qu'un élément subjectif, il suffit de voir le nombre important de personnes qui ne souhaitent plus prendre le RER B (rames trop vieilles, retards quotidiens, sécurité faible, incivilités, etc.).</p> <p><u>Conclusions</u> :</p> <p>Le budget de la ligne 18 est trop faible pour aboutir à un tracé qui fasse consensus parmi la population locale et les collectivités. En l'état, mon avis ne peut être que DÉFAVORABLE. L'utilité publique de cette ligne n'est justifiée que pour un court tronçon.</p> <p>Document à produire :</p> <p>Merci à la commission d'enquête de bien vouloir demander à la SGP d'ajouter au dossier son Cahier des Charges Fonctionnel afin que le public prenne connaissance de l'objectif initial du projet tel que demandé par le gouvernement.</p>
Mail 3306																		X		M. ABIDI : PAS D'OBSERVATIONS. POURQUOI FAIRE ? NOUS SAVONS TOUS QUE NOUS ALLONS A LA CATASTROPHE
Mail 3307		X					X	X										R		ANONYME : Nous tenons à vous exprimer notre total désaccord avec le passage en aérien de la ligne 18 sur le plateau de Saclay entre le CEA et le Golf National. Pourquoi ne pas tout faire en sous-terrain ? Il faut se donner les moyens financiers pour un projet digne de ce nom. Cela va détruire l'environnement visuel et écologique des villages aux alentours (Villers le Bâcle, Châteaufort, Magny les Hameaux) et induire de nombreuses nuisances dont sonores !
Mail 3308																X		X		M. GUILLAN : La ligne 18 est parfaitement injustifiée. La seule motivation de ce projet au coût monstrueux, c'est, à terme, une urbanisation intensive à laquelle on ne peut que s'opposer. Le Plateau de Saclay doit garder son caractère naturel et agricole, car ce sont des terres parmi les plus productives de France, sans aucun besoin d'apport supplémentaire en eau. On a plus besoin aujourd'hui de terres nourricières de proximité que d'une concentration d'établissements pour la création d'un campus à la réussite illusoire. <p>Pour les besoins en transport sur le Plateau, aujourd'hui et demain, c'est :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'amélioration des RER C et D existants • La mise en place d'un tram-train sur le trajet du TCSP • Le développement des transports en commun dans l'axe nord-sud (et non est-ouest avec la ligne 18) • Le développement des liaisons plateau-vallée avec des moyens innovants <p>Conclusion: je suis parfaitement OPPOSE au métro de la ligne 18</p>
Mail 3309								X										X		Mme PEROU : Il faut sauver le peu de terres agricoles qui restent c'est primordial pour les générations à venir La nature recule et on parle de réchauffement climatique on se fout de notre gueule!
Mail 3310															X		X			Mme STONNER : J'habite le secteur et utilise le RER B (qui dessert Orly et Roissy). Je suis favorable à l'amélioration de l'existant. En plus l'arrivée du TCSP va modifier la donne. Attendons de voir les effets pour mieux analyser les besoins. Mon avis concernant la coûteuse ligne 18 est défavorable
Mail 3311							X											X		Mme LEFEBVRE : Pollution visuelle, auditive grand gâchis du plateau et inutile
Mail 3312	X	X					X									X				M. COYETTE : Messieurs les Commissaires Enquêteurs, ne vous laissez pas influencer par toutes ces personnes bien pensantes qui, sous prétexte qu'elles ont besoin d'un transport pour rejoindre leur lieu de travail ou d'étude, trouveraient normal que les riverains se

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>sacrifient pour leur bien-être et subissent tous les désagréments : bruit récurrent et assourdissant, environnement massacré, paysage défiguré.</p> <p>Messieurs les Commissaires Enquêteurs, ne vous laissez pas influencer par toutes ces personnes qui veulent ce métro aérien en viaduc pour profiter du paysage lors de leurs déplacements alors que justement ce viaduc va défigurer à jamais le paysage avec ses 600 piliers et ses 14 km de tablier voués aux tags et autres insalubrités. Je doute en effet que le viaduc reste aussi blanc immaculé que sur les différentes figures du dossier d'enquête.</p> <p>Messieurs les Commissaire Enquêteurs, ne vous laissez pas influencer par toutes ces personnes qui affirment que ceux qui veulent un métro souterrain n'ont qu'à le financer. L'histoire est en effet tout autre. Ce métro souterrain faisait partie intégrante du projet initial de la « ligne verte » qui comportait 7 gares. Ce métro souterrain, ce sont les communes qui ont demandé quatre gares supplémentaires qui l'ont volé et il semblerait normal que ce soit elles qui en assument les conséquences financières afin d'éviter un massacre écologique et environnemental d'envergure.</p> <p>Messieurs les Commissaires Enquêteur, où est l'utilité publique de ce projet pour les riverains ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les habitants du plateau de Saclay sont contre le métro aérien à cause des nuisances engendrées, tant pour les humains que pour l'environnement. - Les habitants de Versailles sont contre l'arrivée du métro qui va supprimer le Centre Huit. - Les habitants de Montigny-le-Bretonneux sont contre le passage du métro sous leurs maisons situées en terrain instable. - Les habitants du quartier Camille Claudel se plaignent de l'absence de station de métro à proximité. <p>En conséquence, je ne peux qu'être contre ce projet de métro aérien sur le plateau de Saclay d'autant qu'il existe des solutions alternatives:</p> <ul style="list-style-type: none"> - une ligne souterraine de bout-en-bout, d'autant plus facile à réaliser que les tunneliers seront sur place ; - si cela est trop cher, une ligne souterraine de bout-en-bout avec 7 gares comme le prévoyait initialement la « ligne verte » ou bien, comme le préconisait le rapport Auzannet, le réaménagement du tronçon Orly Val / Antony qui permettrait d'économiser un nouveau tunnel entre Orly et Antony et ainsi de financer celui sur le plateau de Saclay, - un tramway à la place du métro que l'on pourrait qualifier « d'utilité publique » puisqu'il aurait l'avantage de desservir à la fois les entreprises, les écoles et les riverains, la somme ainsi économisée permettant la réhabilitation des RER B et C avec création de téléphériques pour relier le plateau aux stations en vallée. 	
Mail 3313		X					X										R		<p>M. MATHONNIERE : Je suis favorable à la ligne 18, tout en regrettant fortement qu'elle ne passe pas par la gare actuelle de St Quentin en Yvelines,</p> <p>Par contre, je suis totalement opposé à son passage actuel sous la Bretonnière, pour les deux principales raisons suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) mon pavillon a été construit sur un sol argileux et la dalle flottante s'est déjà légèrement affaissée jusqu'à 2 mm par endroits. La construction du tunnel risque d'aggraver cette situation tout en m'empêchant d'y remédier par des micropieux puisqu'il y aura expropriation des tréfonds 2) la limite du bruit a été fixée à 35 dBA pour le projet. Si elle est atteinte c'est énorme pour une zone pavillonnaire très calme et diminuera fortement la valeur de mon bien. 	
Mail 3314							X										X		<p>Mme STONNER : Préserver un cordon de terres agricoles près de Paris avec les terres parmi les plus fertiles de France pour les générations futures, voilà un projet d'intérêt public ! L'autonomie alimentaire devrait être une préoccupation de nos dirigeants. On peut construire un métro, des routes...mais pas des terres fertiles...Les chinois (entre autre) le savent et rachètent les terres fertiles sur la planète. je conteste donc l'intérêt public de la ligne 18, mon avis est défavorable.</p>	
Mail 3315																	X		<p>M. BOSSEBOEUF : Bonne initiative pour faciliter l'accès au plateau de Saclay et ajouter une liaison transverse ans le sud parisien</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3316								X					X				X		M. ou Mme CHEMARDIN : La ligne 18 est un non-sens économique et environnemental. Les concepteurs de ce projet confondent ligne de métro et TGV. Comment accepter que les riverains du plateau voient passer un train toutes les deux minutes sous leur fenêtre alors même qu'ils seront obligés d'utiliser leur voiture pour se rendre sur le cluster Paris Saclay puisque le conseil département du 91 a déjà annoncé l'abandon du projet TCSP pourtant bien moins coûteux, respectant bien plus les riverains et l'environnement, et permettant aux habitants du plateau d'utiliser les transports en commun. Avis définitivement défavorable ! Non au métro. Oui au TCSP.	
Mail 3317		X																X	M. SCHMITT : Je suis contre le métro aérien à cause de l'importante vulnérabilité de l'ouvrage aérien dont il suffit de cisailier pyrotechniquement un quelconque pilier au moment du passage (bien visible) d'un train pour faire des dégâts considérables en hommes et matériels. A noter qu'un système pyrotechnique est très aisé à dissimuler au sol autour d'un pilier. Aussi, plus courte peut être cette partie, plus il sera possible de la protéger.	
Mail 3318								X									X		M. HERMAN : Avis défavorable il faut préserver les terrains agricoles et le poumon vert	
Mail 3319		X						X							X		X		Mme GUIGNARD : Habitants du quartier des Terres Rouges à Palaiseau, nous nous interrogeons sur les points suivants: - Quel sera l'impact sur le sous-sol lors des travaux de percement des voies souterraines. Comment nos immeubles construits sur la couche d'argile du plateau vont il réagir au percement? Que se passera-t-il si des fissures importantes apparaissent sur les murs et fragilisent les constructions? D'autres percements récents de lignes de métro ont déjà causé des dégâts importants sur les bâtiments voisins. - Quel sera l'impact sonore des travaux et après la mise en service de la ligne. Si la ligne est enterrée que penser des futures vibrations et si la ligne est extérieure que pouvons-nous attendre comme niveau sonore lors du passage, virage et freinage des métros? - Alors que la ville de Palaiseau cherche à unifier ses quartiers et travaille depuis plusieurs années à l'amélioration des entrées de ville, quel serait l'impact d'un site de maintenance bruyant et peu esthétique à proximité de l'École Polytechnique? Comment alors imaginer un lien entre les habitations du quartier Claudel et les anciennes habitations du plateau d'une part et le Campus d'autre part? Comment, dans ce contexte justifier l'absence de gare dans le quartier Claudel? - Pourquoi investir autant alors que la ligne B demande des travaux urgents et que plusieurs lignes de Bus en voie protégée sont en cours d'installation et d'exploitation? - Pourquoi sacrifier des terres agricoles de qualité?	
Mail 3320																			M. GALEA : Je suis castelfortain et je suis très défavorable à la partie aérienne de la Ligne 18 entre Saclay et le golf. Ce projet va défigurer le peu de campagne qui reste autour de chez nous. Impact visuel et sonore très important pour des riverains qui sont venus s'installer ici pour profiter de la tranquillité de villages en bordure du Parc Naturel de la Vallée de Chevreuse. Les piles en béton vont favoriser le taggage à outrance, bien loin des "belles" simulations visuelles de la SGP. Si cette Ligne de métro doit se faire, elle doit absolument être enterrée. Car, par ailleurs, quelle est la vraie utilité de cette ligne à ce niveau? La circulation sur le CD36 est dense la semaine seulement pendant maximum 1h30 le matin et à peu près autant le soir, et le matin à l'intérieur de cette plage, très dense pendant 45mn environ. Le reste de la journée, c'est le calme extra-plat. Améliorer les transports par bus électriques le long du CD36, en aménageant par exemple une circulation en site propre au niveau des tronçons les plus critiques, serait suffisant et certainement plus judicieux et de nature à répondre aux besoins actuels et futurs tout en coûtant énormément moins cher et en préservant la nature. Merci d'avance pour votre considération.	
Mail 3321								X				X					X		Mme CLAIRIERE : Je considère qu'une ligne métro au milieu des champs du Plateau de Saclay qui sont actuellement en usage des agriculteurs est un projet inutile, voire dangereux. Actuellement sur l'espace d'Ile-de-France 40% sont en usage d'agriculture. Si ce pourcentage baisse encore on aura plus de perspective pour l'agriculture biologique qui a besoin des champs à cultiver dans des endroits relativement non-pollués ni pour garantir que l'air en IDF reste de bonne qualité. Nous devons travailler avec une perspective longue et penser aux générations futures au lieu d'investir des sommes colossales avec l'objectif à court terme uniquement afin d'encaisser du fric qui ira dans les poches des investisseurs en même temps que la qualité de vie des citoyens se dégrade. Une autre politique est possible	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				mais elle devrait être planifiée en concertation avec les populations habitant dans les lieux concernés par ces projets pharaoniques. Une vision du fonctionnement de l'écosystème dans l'ensemble d'IDF serait nécessaire afin d'éviter que l'IDF ne devienne invivable. A côté des riverains concernés aussi les paysagistes et urbanistes peuvent apporter leur part mais sous la condition que c'est la qualité de vie et la protection de l'environnement qui doivent être mis en avant et non pas les bénéfices financiers - p.ex. pas de grandes centres commerciaux avec le prétexte que c'est ça la modernité et donc pas d'élargissement des moyens de transport en dépit de l'environnement.
Mail 3322		X																X		ANONYME : Je suis opposée au métro aérien qui ne sera que source de pollutions visuelles et auditives et bien évidemment écologique!
Mail 3323							X	X									R			M. ou Mme LEPEDRA : Comment être d'accord avec un métro aérien entre Saclay et St Quentin ? Quel gâchis visuel, sonore, et environnemental !!! J'emprunte cette route quotidiennement et je ne peux que soutenir les populations concernées. Pourquoi ne pas l'enterrer sur les 5 kilomètres concernés. Question de budget ? Mais quel écart par rapport au coût total du projet ? N'oublions pas que c'est un projet que nous allons laisser aux générations futures. Je ne suis pas convaincue de l'intérêt du projet ou tout du moins dans l'immédiat. Pourquoi n'améliore pas dans un premier temps la liaison Versailles Chantiers - Massy. Pour résumer, je trouve la partie Yvelinoise de ce projet très prématuré et suis FAROUCHEMENT OPPOSEE AU METRO AERIEN entre Saclay et St Quentin. Mais serons-nous vraiment entendus ? Faudra-t-il en arriver à une ZAD
Mail 3324								X										X		Mme RAMEAU : Je suis totalement défavorable à ce projet qui va détruire l'environnement du plateau de Saclay et la production agricole nécessaire à l'alimentation d'habitants du territoire
Mail 3325		X																R		M. SILEVIN : Je suis Nobeltussois et habite la région depuis 40 ans. Ce projet pourrait être beau projet, En effet il pourrait apporter plus de transports dans une région où la voiture est malheureusement indispensable. Mais l'idée même de construire sur pylônes cette future ligne démontre l'ignorance des décideurs sur cette région. Merci de revoir la copie et d'enterrer ce métro et de faire une gare à proximité de Magny ou Châteaufort pour que demain nos enfants puissent vivre dans cette belle région non défigurée et avec moins de voiture !
Mail 3326																		X		Mme NOUTRE : Je suis défavorable à ce projet qui va dénaturer le site
Mail 3327								X				X							X	M. GUEHOT : Faut-il que nous soyons bien riches pour programmer un métro, (qu'il soit aérien ou souterrain peu importe), après avoir financé un transport en commun en site propre qui remplit déjà ce rôle. Un double emploi qui se chiffre en milliards et qui ne correspond pas au but recherché. on a besoin d'un déplacement nord sud et non est-ouest. J'ai 73 ans, je ne verrai sans doute pas cette réalisation, mais je pense aux générations futures qui devront financer, vivre dans un environnement densifié car pour rentabiliser il faudra urbaniser pour rentabiliser, et je pense aux agriculteurs qui seront chassés de leurs terres. Je vous remercie de prendre en compte mes observations.
Mail 3328	X				X			X								X		X		M. MARTIN : Je suis fortement opposé à ce projet de ligne 18 pour les raisons suivantes : 1) Il est écrit (pièce A « Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives ») que la ligne 18 « dessert directement les départements de l'Essonne, des Hauts de Seine et des Yvelines ... » or, en ce qui concerne le département des Yvelines, cette affirmation est sinon fautive, à tout le moins beaucoup trop optimiste ! La desserte des Yvelines par la ligne 18 sera en effet d'une efficacité contestable (confort, temps de parcours, intermodalité critiquable) ou marginale pour les raisons suivantes : Il n'y aura pas d'interconnexion à St-Quentin en Yvelines entre la ligne 18 et les lignes de train qui s'y arrêtent déjà (et qui desservent les villes jusqu'à Rambouillet) : changer à Versailles pour prendre la ligne 18 augmenterait les temps de parcours significativement pour les usagers venant de Rambouillet (supérieur à 15 minutes). De plus les trains, qui sont déjà pleins aux heures de pointes seraient alors remplis artificiellement entre St-Quentin-en-Yvelines et Versailles, et la gare de Versailles verrait sa fréquentation tout aussi artificiellement augmentée. Les usagers en seront d'autant plus pénalisés. La gare de la ligne 18 à St-Quentin-en-Yvelines est complètement excentrée dans l'agglomération saint-quentinoise, et cette ligne 18 n'améliorera pas la desserte de l'autre bassin d'emploi de cette partie des Yvelines qu'est Vélizy.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>2) Les retards pris par la SNCF et RFF, dans l'entretien des infrastructures des lignes existantes et des matériels roulants sont conséquents. Les coûts de la remise en état du réseau sont très élevés, et si l'on veut éviter un nouveau Brétigny, et éliminer tous les incidents liés aux pannes de matériel fortement préjudiciables aux usagers, il me semble prioritaire d'investir dans l'entretien puis dans l'amélioration des capacités des lignes actuelles, et dans une politique d'aménagement de la région parisienne axée vers une réduction des besoins de déplacement, en offrant des logements accessibles financièrement à proximité des lieux de travail.</p> <p>Le financement de la ligne 18 ne devrait être décidé qu'après avoir réalisé l'essentiel des améliorations nécessaires à l'ensemble du réseau francilien, et décidé d'une politique d'aménagement de la ville tournée vers l'intérêt des citoyens.</p> <p>3) L'accès rapide aux aéroports, qui est notablement mis en avant pour la ligne 18 (30 min. de Versailles à Orly !) ne doit pas être une priorité. Premièrement, ce n'est pas une priorité pour la plupart de nos concitoyens, qui pâtissent avant tout des conditions médiocres de fonctionnement des trains et RER et de la saturation du réseau routier pour aller au travail.</p> <p>Comme indiqué ci-dessus, les investissements doivent aller vers les réseaux actuellement défaillants, et vers leur amélioration, puis vers l'aménagement de la ville en rapprochant une partie des habitants de leurs lieux de travail.</p> <p>En ce qui concerne les saint-quentinois, un réseau de bus en site propre entre St-Quentin-en-Yvelines et Orly est en cours de réalisation (ligne 91-10, qui devrait satisfaire les besoins de la plupart des habitants). Pour la desserte d'Orly, la ligne 18 est un luxe inutile.</p> <p>4) Les terres agricoles du plateau de Saclay font partie des meilleures terres agricoles franciliennes. Il est indispensable de les préserver dans leur intégralité. L'installation de la ligne 18 elle-même, ainsi que les développements urbains qui s'ensuivront, se feront au détriment de ces surfaces agricoles.</p>	
Mail 3329								X									X		<p>Mme MARTIN : Je suis totalement opposée à ce projet, pour les motifs suivants : il y a déjà peu de terre consacrée à la culture ou élevage biologique, ce projet va en détruire, la SNCF ferait mieux de se consacrer à la rénovation de ses réseaux, à la création d'un train pendulaire ou d'un TGV pour l'Auvergne, qui est complètement délaissée, plutôt que de créer à nouveau, des transports en Ile de France</p>	
Mail 3330		X																X	<p>Mme CHAVANNE : Un dossier bâclé, qui évite par ignorance, incompétence et mépris les intérêts des citoyens habitant le plateau de Saclay. Faire passer par voie aérienne la ligne 18 pour relier Versailles à Orly en longeant la route D36, démontre que le respect des habitants des communes longées n'est rien à côté des intérêts économiques et politiques de certains décideurs.</p> <p>Faire un grand crochet pour passer par le pôle scientifique de Saclay, n'y voir qu'un plateau voire un désert, passer par Saint Quentin (Montigny) pour favoriser le cœur de l'agglomération et à termes l'accès aux hypothétiques JO, est un choix, mais à la condition de ne pas piétiner les conditions de vie des habitants ou de passer « par-dessus » leurs intérêts.</p> <p>Mépris pour les habitants de Châteaufort qui ont déjà les nuisances des avions de Toussus le Noble. Certes, comme il est dit dans le projet, peu de maisons seraient concernées. Pour tous les habitants des petites villes proches de la ligne la nuisance est indéniable et pour les plus proches, la nuisance est totale. Mais sans doute considère-t-on en haut lieu que ce sont des « gens de peu », (« pauvres » seraient politiquement incorrect) qui n'appartiennent pas aux réseaux influents et sont donc négligeables! Il leur reste, ainsi qu'à leurs chevaux, à regarder passer les trains et les avions et à accepter les dégradations de leur vie et de leur santé.</p> <p>Ignorance du climat du plateau en hiver: « L'ingénieur » qui a écrit dans le dossier que la température ne descendait pas en dessous de -5 n'a jamais traversé le plateau de Saclay en hiver (sauf peut-être cette année...) et n'a jamais vu les congères au bord de la route ni les stalactites horizontaux du fait du vent glacé. Il est plus simple de les nier. Attendons les pannes et les accidents!!</p> <p>Méconnaissance des conditions de vie et de circulation des habitants de Magny les Hameaux. Un seul axe par la forêt pour rejoindre en direct la D36. Le bus comme unique moyen de transport pour les habitants sans voiture pour rejoindre Saint-Rémy ou la gare de Saint Quentin. Des nuisances donc sans aucun avantage! Alors, si le trajet de la ligne 18 passe au-dessus de nous, qu'il facilite au moins la vie des habitants! Indifférence aux trajets des jeunes de Magny qui doivent prendre le bus pour rejoindre le lycée de Guyancourt, de Montigny ou les lycées de Versailles quand par chance ils y sont affectés. 1h30 aller et 1h 30 retour pour suivre des enseignements professionnels</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			ou technologiques à Trappes, Maurepas ou Rambouillet, et ces conditions de transport sont la cause de nombreux décrochages scolaires pour les plus fragiles. Mépris des inégalités sociales, médicales et culturelles faute de moyens de transport: La fermeture du centre PMI de Magny condamne déjà les jeunes mamans à se déplacer en bus si elles n'ont pas de voiture, pour faire suivre leurs enfants au centre PMI de Saint Quentin. La fermeture du laboratoire d'analyses médicales condamne les personnes âgées ou malades à se rendre à Saint Rémy. Les lieux culturels ne sont accessibles que par voiture ou par bus (mais à condition de ne pas avoir à rentrer dans la nuit). Mépris pour la dégradation du cadre de vie dans la vallée de Chevreuse. Des nuisances qui ont un impact direct sur la valeur des biens des habitants, dont les plus modestes. Impossible de négliger cet aspect quand il est clair que cette ligne en extérieur sert justement des intérêts financiers. <u>Conclusion:</u> Si la ligne 18 doit passer par le plateau, il faut empêcher les nuisances liées au passage de la ligne en extérieur, en la faisant souterraine, et offrir aux habitants un accès de proximité au transport, qui ne les maintienne pas hors des avantages que certains vont en tirer. A une époque où tous les décideurs et hommes politiques se targuent de porter des valeurs, peut-être est-il bon de leur rappeler que le citoyen ordinaire a des droits, que les privilèges ont été abolis dans notre pays et que le profit de certains ne peut se faire en piétinant allègrement le respect d'autrui.	
Mail 3331		X														X	X		M. URIEN : Je trouve complètement incohérent le tracé de cette nouvelle ligne alors même qu'elle ne va pas qu'à la gare existante de SAINT QUENTIN EN YVELINES où se situent les interconnexions entre les lignes U, N, C et la gare routière, juste à côté de l'université de Saint Quentin d'autant plus, quelle ironie. Donc pour aller d'Orly à la gare de SQY, il faudra aller jusque Versailles, attendre une correspondance et revenir en arrière jusque SQY ? La ligne en bus actuelle restera nettement plus rapide, car son trajet est parfaitement adapté aux besoins des usagers. La création d'une nouvelle gare de "Saint Quentin est" me semble totalement artificielle et ne refléter aucune besoin réaliste ni même les habitudes des habitants de la région. Une "navette" sera-telle mise en place pour relier les 2 pôles ? saura-t-elle gérer le Traffic ou condamnera-t-elle les usagers à continuer de prendre la voiture, comme aujourd'hui ? Quelle occasion manquée.	
Mail 3332							X										X		TERRES FERTILES : 2ème avis de Terres Fertiles Motivé par l'absence d'utilité publique du projet de ligne 18. Vous pouvez lire ce même document plus agréablement sur le PDF en PJ. Enquête Publique sur le projet de métro (ligne 18) sur le Plateau de Saclay (21 mars - 26 avril 2016) Terres Fertiles est un groupement de 1200 habitants et familles du territoire qui se sont regroupés en 2005 pour acheter collectivement 20 ha de terres agricoles sur le Plateau de Saclay et les maintenir en fermage. Terres Fertiles a pour objet de maintenir les terres fertiles en Ile de France, par l'acquisition, la gestion, la mise en valeur de terres à vocation agricole, arboricole, forestière ou d'élevage ainsi que le bâti éventuellement nécessaire à l'exploitation. Terres Fertiles est une société civile qui favorise la mise en valeur de ces terres par le maintien et le développement de la pratique d'une agriculture respectueuse de l'environnement. A) L'impact sur l'agriculture : La situation particulière de Terres Fertiles rejoint celle de toutes les parcelles agricoles impactées par le projet de tracé de la ligne 18. <u>1°) L'impact direct du projet de tracé lui-même sur les terres agricoles :</u> Terres Fertiles est particulièrement concernée par la ligne 18 dont le tracé pourrait traverser ses parcelles cultivées s'il venait à être réalisé. Les parcelles de Terres Fertiles sont situées sur Saclay et Villiers le Bâcle avant et après le transformateur EDF le long du CD 36, ainsi que le long de la route menant de Villiers à Toussus le Noble. Malgré une recherche attentive dans le dossier d'enquête publique il n'a pas été possible de trouver précisément les parcelles agricoles affectées par l'éventuelle ligne 18, ni en grossissant les plans, ni dans un tableau qui listerait les parcelles impactées. Le tracé de la ligne 18 apparaît placé « à l'estime » (pièce E, p 10) dans une bande large	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>pourtant légèrement différente de celle expropriée par le Conseil Départemental 91 pour l'élargissement du CD 36 et le TCSP. Cette bande impacterait peut-être directement la parcelle B 125 détenue par Terres Fertiles voire possiblement une des deux autres parcelles.</p> <p>Dans le plan général des travaux (p3), on lit : « En section courante, la zone d'intervention potentielle est représentée par un fuseau d'une largeur de 50 mètres de part et d'autre du tracé de la ligne de métro » et plus loin : « La largeur du fuseau peut être augmentée afin de prendre en compte d'éventuels affinements du tracé, en particulier lorsque la ligne passe à proximité d'obstacles fixes ou à l'intérieur de zones aux contraintes fortes » ce qui est le cas avec le transformateur et les lignes haute tension qui jouxtent les parcelles de Terres Fertiles. L'aménageur reporte ainsi à plus tard l'impact parcellaire précis : « Les emprises qu'il est nécessaire d'acquérir seront en effet déterminées avec précision lors des études de conception à venir, et donneront lieu à la réalisation d'enquêtes parcellaires. Les emprises à acquérir seront incluses dans le fuseau de la zone d'intervention potentielle, tel que présenté dans cette pièce E ».</p> <p>Or ceci est trompeur pour le public, car il faut savoir que l'enquête parcellaire n'a pour but que de préciser l'identité et les coordonnées des propriétaires à indemniser, mais ne permet pas de modifier un projet puisqu'elle survient parfois longtemps après la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) prise par arrêté à la suite des conclusions de l'enquête publique sur l'aménagement.</p> <p>D'autant que l'on trouve dans un autre document l'indication suivante qui laisse la plus grande latitude à l'aménageur : « Le tracé de la ligne 18 du Grand Paris Express nécessite une emprise de 35 m en bordure de la RD36. La SGP étudie actuellement la possibilité de maîtriser le foncier nécessaire à cette implantation en compatibilité avec la ZPNAF ». (Etude d'impact, résumé non technique, pièce G, P 198). Plus loin, une phrase annonce bien que des empiètements pourraient avoir lieu sur la ZPNAF : « Si des impacts résiduels étaient identifiés dans les filières de production, les mesures de compensation pourraient alors s'appuyer sur la mise en place d'actions identifiées dans le cadre du plan d'action de la ZPNAF qui est actuellement en cours de réalisation ».</p> <p>L'aménageur anticipe donc aujourd'hui, de manière parfaitement illégale, des mesures de compensation, à son avantage, qui n'existent ni dans le texte de loi du 3 juin 2010 qui définit le principe de la ZPNAF, ni dans le décret du 27 décembre 2013 qui précise son emplacement par une carte qui en reste à ce jour le seul qualificatif. Le texte de loi précise au contraire : « L'interdiction d'urbaniser dans la zone de protection vaut servitude d'utilité publique ».</p> <p>Alors qu'a été établie une interdiction d'urbaniser, il est donc écrit dans cette enquête que des infractions à la loi de juin 2010 pourraient être commises aujourd'hui grâce à des évolutions réglementaires totalement hypothétiques !!</p> <p>Rappelons enfin la conclusion de la 2ème commission d'enquête publique du CDT sud de février 2016 : « A ce jour aucun élément perspicace ne permet de vérifier de manière certaine la compatibilité du projet de ligne 18 avec la ZPNAF ».</p> <p><u>2°) L'atteinte directe aux rendements agricoles par le viaduc aérien:</u></p> <p>L'étude d'impact mentionne des conséquences agricoles (Pièce G-3, p 182) :</p> <p>« Pour les sections en aérien, l'effet d'emprise est le principal impact direct identifié à ce stade, dont découlent la consommation de terres agricoles et la fragmentation de l'espace agricole notamment (coupure siège exploitation / terrain).</p> <p>La perte de terres arables ou la fragmentation des parcelles peut avoir des incidences sur la pérennité d'une ou plusieurs exploitations agricoles :</p> <ul style="list-style-type: none"> - perte de Surface Agricole Utile (SAU), dont la superficie et la localisation sont précisées pour chaque projet de ligne ; - remise en cause potentielle des contrats auxquels les agriculteurs ont souscrits (agriculture durable, conversion en agriculture biologique...); - dans le cas de prairies de pâture, remise en cause du plan d'épandage de l'exploitation, nécessitant l'exportation des effluents d'épandage ou l'augmentation du chargement des prairies (UGB/ha)... » ... 	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>« En phase d'exploitation, les incidences liées à la modification des conditions stationnelles sont encore peu quantifiables pour la Ligne 18 notamment. Ces éléments sont en cours d'étude. L'installation de portion de viaduc peut modifier l'alimentation en eau et créer un effet d'ombrage. La modification de ces deux paramètres, l'eau et la lumière, peut avoir un effet sur la croissance des végétaux ».</p> <p>Plus loin (p 198) on peut lire : « Les impacts permanents sont également à prévoir sur le fonctionnement agricole par une perturbation potentielle des espaces agricoles sous le viaduc et au niveau des piles (production, ensoleillement, gestion des adventices). Des précisions seront apportées dans les études réglementaires à venir lorsque la conception d'ensemble du viaduc et des zones de transitions (structure de l'ouvrage, l'implantation des piliers) sera fixée ». A la différence des autres documents de l'enquête, les conséquences agricoles sont bien envisagées dans l'étude d'impact, même si cette atteinte directe à l'équilibre économique de la plus ancienne et la plus vitale ressource du territoire, l'agriculture, n'entraîne aucun apport de solution ni ne préoccupe vraiment l'aménageur. La perte d'ensoleillement, les réductions hygrométriques durables, l'effet de « courant d'air » sous le viaduc lorsque son pont inférieur n'est qu'à 5-6 m du sol cultivé apporteront des réductions de rentabilité importante non seulement à l'aplomb des 10 m du viaduc, mais aussi de part et d'autre sur une même largeur sachant qu'il est constitué d'un parallélepède opaque de 10 m de large sur 6 m d'épaisseur. Ce sera donc une bande de 30 m de terres agricoles impactées tout au long du trajet. En l'absence complète de données dans l'enquête nous estimons que cette atteinte à la rentabilité des sols toucherait des surfaces qui seraient loin d'être négligeables : 30 m sur 13 km cela représente 39 ha ! Ce serait donc 39 ha de terres agricoles dont la rentabilité agricole serait amoindrie. On peut trouver des informations dans cette enquête, parfois fort surprenantes, mais il y a également tellement d'imprécisions qu'il est impossible à Terres Fertiles d'évaluer un éventuel impact précis sur ses parcelles. Au-delà de l'impact sur les seules parcelles de Terres Fertiles, c'est tout au long du tracé de l'éventuelle ligne 18 sur le Plateau de Saclay, sur l'ensemble des parcelles agricoles exploitées actuellement que l'impossibilité d'évaluer précisément l'impact se répète.</p> <p><u>3°) La destruction des espaces agricoles dans les « zones de transition » :</u></p> <p>Nous attirons l'attention de la commission d'enquête sur l'impact agricole important aux deux extrémités du Plateau lorsque la ligne 18 passerait du tracé souterrain en aérien. Cet impact mentionné dans l'enquête n'est accompagné d'aucune estimation de ses conséquences concrètes sur l'agriculture. La pente progressive avec des pylônes très bas, puis en tranchée ouverte puis couverte détruirait complètement l'exploitation agricole des terres.</p> <p>L'étude d'impact (pièce G-3, p 55) nous apporte les indications suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 13 kms de tracé aérien, 1 pylône tous les 25 m, une largeur de viaduc de 10 m ». - 1 km (pièce G-3, p 126) de « zones de transition » (passage du souterrain à l'aérien) impactant à Palaiseau 810 m de longueur et à Magny les Hameaux 460 m, si l'on additionne la rampe, la tranchée ouverte et le début de la tranchée couverte, soit un total de 1,27 km. <p>Juste après on peut lire : « Ces zones de transition constituent des coupures infranchissables au sein du territoire ». « conduit à chercher à ne pas les positionner en zones urbanisées ou promises à.. ».S'il est bien compréhensible d'épargner une telle dégradation environnementale à des habitants tant en terme de paysage, que d'espace de vie et de nuisances sonores, une telle phrase sous-entend que ces « zones de transition » seraient réalisées en zone agricole. Mais en zone agricole elles constitueraient tout autant des coupures infranchissables au sein du territoire ! Une coupure infranchissable cela veut dire aussi une absence de circulation possible des engins agricoles, en plus de la perte de surface directe donc encore une atteinte à l'équilibre économique des exploitations agricoles et donc à l'agriculture. C'est pourquoi nous avons calculé la superficie impactée. Le viaduc fait 10 m de large, mais il y aura des clôtures dans ces zones de transition qui seront implantées au moins à environ 5 mètres de chaque côté, et avec des pentes de talus dans la tranchée ouverte. On peut donc considérer qu'une largeur minimale de 20 m (10 m de métro et 5 m de chaque côté) serait détruite. Ce seraient donc plus de 25 ha supprimés de terres agricoles à Palaiseau et Magny par les « zones de transition ». Comment ceci serait-il compatible avec la ZPNAF? Au total sur toutes les zones agricoles du Plateau :</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel</p>
																			<p>En décortiquant les documents nous avons pu faire ressortir ces données dispersées mais très imprécises qui permettent pourtant d'établir un impact non négligeable de ce projet de ligne 18 : 25 ha de terres agricoles détruites et 39 ha de terres au rendement diminué. De même que quiconque trouverait absurde que la rentabilité des entreprises du cluster soit appréciée par les m² de leurs locaux, de même il est absurde de penser que l'agriculture du Plateau pourra survivre grâce à un nombre d'hectares protégé. La préservation de l'agriculture du Plateau n'est jamais abordée dans cette enquête sous l'angle de la préservation de son équilibre économique. Or quand on supprime des ha de terres agricoles ou quand on en réduit la rentabilité c'est directement l'équilibre économique de l'agriculture qui est impacté. Rappelons la jurisprudence de 2002 (CEDH) qui acte qu'un agriculteur perdant un pourcentage de ses terres perd bien plus économiquement que ce seul pourcentage.</p> <p>La jurisprudence du Conseil d'Etat a également remis en cause des projets publics portant une atteinte excessive à divers intérêts sociaux, environnementaux, privés et publics en raison d'un coût excessif par rapport au service rendu.</p> <p>Compte tenu des imprécisions importantes du dossier sur les parcelles impactées, de l'absence complète dans le dossier d'évaluation des pertes économiques pour les exploitations agricoles, donc de l'impossibilité de conclure que l'impact agricole se limiterait aux conséquences que nous avons pu établir, ainsi que de la jurisprudence actuelle, Terres Fertiles conteste donc la possibilité d'apprécier réellement le caractère d'utilité publique du projet de ligne 18 dans son tronçon Massy - Versailles Chantiers à travers l'enquête actuelle.</p> <p>B) L'impact sur les autres secteurs de la ZPNAF :</p> <p>La Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière ne protège pas uniquement les espaces agricoles mais aussi les espaces Naturels et Forestiers. Dans la Charte de l'Urbanisme Européen qui définit les bonnes pratiques que doivent suivre les urbanistes au XXI ème siècle, on trouve bien sûr la protection des terres agricoles, des espaces naturels, des ressources alimentaires, des caractéristiques locales, du paysage, la lutte contre le réchauffement climatique et création d'un espace d'expression pour le citoyen dans le processus de décision, mais aussi celle du paysage. La Charte de l'Urbanisme Européen souligne l'importance de la protection des paysages car leur détérioration est la première étape justifiant l'extension urbaine anarchique. Le tracé aérien détruirait complètement le paysage naturel du Plateau (pièce G-3, p 55). Il aboutirait à l'implantation de 40 pylônes par kilomètre (1 tous les 25 m).</p> <p>Au moins 520 pylônes sur les 13 kms d'aérien, auxquels il convient de rajouter les 40 pylônes de hauteur décroissante sur les « zones de transition », soit un total de 560 pylônes. Ceci constituerait un véritable écran optique quand on regardera vers les franges boisées du sud à partir du centre du Plateau qui seraient masquées par le viaduc. Les franges boisées deviendraient d'autant plus invisibles que la fréquence des rames (toutes les 1 mn 30 à 2 mn après 2030, indiqué p 60) créerait un mouvement quasi-permanent.</p> <p>Au viaduc s'ajouteraient les 3 gares aériennes de Palaiseau, Gif-Orsay et CEA, constituant de véritables blocs au minimum de 45 m à 60 m de long (longueurs des rames, p 60) à une hauteur moyenne de 5 à 20 m selon les endroits.</p> <p>Chaque gare représenterait un écran opaque encore plus important de 600 m² sur les paysages, les champs et les franges boisées.</p> <p>Ajoutons qu'avec ces calculs, nous faisons émerger l'hypocrisie complète de l'aménagement du cluster Paris-Saclay qui, décrétant que la limite des zones urbanisées du cluster avec des champs n'était pas esthétique, il faudrait y remédier par un soi-disant « traitement des lisières ». Quel traitement des lisières que d'implanter un viaduc aérien de 10 m de large à une hauteur du sol variant de 5 m (situation sans contrainte) à 31 m au-dessus du sol (N118) !!! Nouvel élément d'imprécision lorsqu'on lit dans la pièce G-3, p 55 : « La conception architecturale et paysagère du viaduc et des gares aériennes sera approfondie dans les phases d'études ultérieures et fera l'objet d'une maîtrise d'œuvre architecturale spécifique, dont le cahier des charges intégrera les contraintes d'insertion analysées en phase d'études préliminaires ». Ainsi les informations complètes permettant tant aux habitants et aux travailleurs du territoire qu'à des locataires de passage (étudiants ou chercheurs temporaires) de se prononcer sur la dégradation de leur lieu de vie ou d'activité ne leur seront accessibles que bien après le moment où ils auront pu exprimer leur avis pendant cette enquête.</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>L'imprécision des documents techniques fournis en matière d'impact paysager est du même ordre que pour le secteur agricole et sur la base de la même jurisprudence, aboutit à la même dénonciation de l'absence d'utilité publique véritable du projet.</p> <p>C) Sur le transport de personnes par le projet de ligne 18 : Terres Fertiles a déjà exprimé dans son premier avis déposé le 23 mars des arguments de refus de ce projet en particulier sur le coût économique et son déficit, sur l'absence de gain réel pour les habitants. Il convient de compléter néanmoins le 1er avis de Terres Fertiles sur les points suivants en raison des arguments présentés par la SGP lors des réunions publiques :</p> <p><u>1°) L'absence de gain de temps :</u> La SGP se limite à évaluer le transport sur la durée de gare à gare entre Versailles Chantiers et Massy Palaiseau ou Orly. Cette présentation est trompeuse car elle laisse croire que la ligne 18 fournirait un vrai gain de temps, comme s'i elle serait accessible de quai à quai aux autres lignes de transport ferré. Ce n'est nullement le cas puisque les gares souterraines seront à une profondeur environ de -45 m, soit l'équivalent de 15 étages à descendre ou monter pour relier la surface au quai de la ligne 18. Que ce soit par escalator ou ascenseur, il convient alors de rajouter au moins 5 mn pour descendre au quai et autant pour remonter du quai en surface en plus du temps de gare à gare. Satory n'est plus alors à 2 mn de la gare de Versailles Chantiers mais à 12 minutes. La sortie à Orly n'est plus à 34 mn mais à 44 mn ! A ce calcul minimal il convient de rajouter encore quelques minutes pour se rendre de la sortie de la ligne 18 jusqu'aux parkings de voitures ou aux bus. C'est comme si un Francilien arrivant à la gare SNCF de Paris Montparnasse négligeait les 10 mn du long couloir souterrain pour rejoindre le métro dans son temps de transport...</p> <p><u>2°) Le déficit économique de la ligne :</u> Un responsable de la SGP ayant tenté de répondre à l'argument du déficit d'exploitation prévu, en annonçant que le service public assumerait le déficit sur ce tronçon pour le bénéfice des usagers, il apparaît nécessaire de rappeler qu'aujourd'hui et depuis plus de 15 ans, toutes les politiques publiques de transport lourd ont conduit la SNCF et la RATP soit à supprimer les lignes non rentables, ou à réduire les déficits en réduisant les horaires de fonctionnement en journée, soit à susciter des politiques d'aménagement rentabilisant les lignes. On peut légitimement douter que la SGP se place dans des choix économiques disparus et d'un engagement profond de la SGP vers une telle politique. On peut penser que c'est bien plutôt l'urbanisation massive du Christ de Saclay, puis de Toussus le Noble où, rappelons-le, une zone d'urbanisation prioritaire est prévue dans le schéma directeur de la Région IdF, qui apportera les compensations économiques, puisque tout m² construit dans la zone desservie fournit directement des ressources à la SGP. Sur un viaduc aérien installer une gare aérienne de plus à proximité de Châteaufort desservant Toussus le Noble ne sera guère couteux rapporté au 3 milliards d'€ du projet actuel. C'est donc bien l'urbanisation du Plateau qui sera la solution du déficit. De plus la SGP annonce un choix budgétaire qu'elle n'aura pas à assumer mais qui reviendrait au STIF et le déficit de la ligne 18 impacterait alors négativement d'autres lignes franciliennes. Ces 2 points montrent l'absence de gain de temps pour les usagers/usagères de l'éventuelle ligne 18 et les conséquences économiques négatives du projet finalement pour l'ensemble des Franciliens/nes. Pour Terres Fertiles ces arguments ajoutés à ceux exprimés dans le 1er avis et à la jurisprudence trouvée ôtent au projet de ligne 18 toutes notions d'utilité publique.</p> <p>D) Enfin sur le plan de la démocratie : La Charte de l'Urbanisme Européen dont nous parlions plus haut recommande la création d'un espace d'expression pour le citoyen dans le processus de décision. Ici une place est accordée aux citoyens/ennes dans l'expression, mais absolument aucune place n'est accordée dans le processus de décision. Pour preuve, lors de la concertation renforcée de juillet dernier, plusieurs associations ou collectifs ont énoncé par écrit et lors des réunions publiques, l'existence d'une solution alternative par la prolongation sans changement de l'actuel RER C allant de Massy à Versailles</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				Chantiers jusqu'à St Quentin en Yvelines, dont la réalisation chiffrée par la SNCF coûterait le dixième du projet de ligne 18. Malgré leur demande ce projet alternatif n'a pas été intégré dans le dossier d'enquête publique. <u>En conclusion</u> : Dans ce 2ème avis, complémentaire à celui déposé le 23 mars dans ce dossier d'enquête, considérant : - d'une part que la jurisprudence a remis en cause des projets publics en raison d'un coût excessif par rapport au service rendu, - d'autre part que le repérage dans ce dossier d'une atteinte à la ZPNAF dans tous ses secteurs, d'un impact économique portant atteinte à la viabilité de l'agriculture péri-urbaine du Plateau, de l'absence de service rendu suffisant aux Franciliens/nes en rapport au coût annoncé du projet et à ses conséquences négatives, - enfin compte-tenu des imprécisions contenues dans le dossier que nous avons montrées, Terres Fertiles estime que le projet de ligne 18 présenté ne peut se prétendre d'utilité publique au vu du dossier en particulier dans son tronçon Massy - Versailles Chantiers et maintient son avis défavorable à la ligne 18.
Mail 3333		X					X	X									R			<u>M. BRUNO</u> ? : Je suis contre ce projet si le métro n'est pas enterré. Les nuisances sonores, visuelles sont inacceptables pour les villes limitrophes. A l'heure où l'on commence enfin à réfléchir à moyen ou long terme pour notre environnement, que vaudront les économies actuelles dans 30, 40 ou 50 ans, lorsqu'il faudra engager des travaux d'envergures pour mettre en conformité cette ligne aux regards des pollutions qu'elle engendre. Ce projet montre le manque d'ambition, de cohérence et d'écoute de nos représentants et leur connivence douteuse avec la dérive ce projet. On parle d'argent public, soyez responsable !!
Mail 3334		X					X											X		<u>M. ou Mme VERON</u> : Le projet de métro aérien en zone de plateau de Saclay doit être une erreur. Il sera source de nuisance sonore pour les habitants à proximité, qui sont venus habiter en campagne pour leur tranquillité. Et son passage en plein zone protégée ne peut être accepté en l'état. Pourquoi dénaturer une zone que nous protégeons depuis des années. Je suis complètement DÉFAVORABLE à ce projet de métro 18 tel que proposé.
Mail 3335		X					X											X		<u>M. JACQUES</u> : Je suis opposé à ce projet de métro aérien. Le bruit du métro caché par le trafic autoroutier est une aberration!! Comment peut-on tolérer de tels arguments!!!!
Mail 3336							X									X			X	<u>M. BUJOT</u> : Nous sommes actuellement propriétaire d'une maison dans le quartier "WEST PARK", résidence pavillonnaire de 50 maisons. Celle-ci sera à 120 mètres de la future gare de "Saint Quentin EST". Au croisement de l'Avenue Léon Blum et l'Avenue de l'Europe. Nous sommes inquiets des vibrations que nous subissons lors de la construction du tunnel, mais également de l'impact des vibrations lors des passages de rames. Pouvez-vous nous éclairer si de tels risques sont possibles ? Quels sont les recours en cas de fissures sur les maisons ? Le sol est argileux et par conséquent les maisons sont fragiles. Actuellement des maisons sont dans le même cas de figure que celles du quartier de "La Bretonnière" à Voisins le Bretonneux. C'est à dire, reprises par des micros pieux allant à 15 mètres de profondeur. Notre ASL a fait une demande à la SGP pour sonder le sol dans notre quartier
Mail 3337												X			X		X			<u>M. BERNIER</u> : Je suis contre le projet en tant que tel, il sera déficitaire sur le tronçon Saclay - Versailles et d'autres solutions sont déjà en place (RER).
Mail 3338		X					X										R			<u>M. MAGINEAU</u> : CONTRE LE PASSAGE DU METRO SOUS LES MAISONS DE LA BRETONNIERE A VOISINS. J'habite à la Bretonnière depuis plus de 30 ans. Maintenant que je suis à la retraite j'apprends que ma maison doit subir des nuisances dues aux vibrations et au passage d'un métro. Et encore, j'aurai de la chance si elle ne s'écroule pas. Le tracé initial devait passer sous des friches. Alors pourquoi ce tracé a-t-il été modifié pour passer sous des maisons ?
Mail 3339		X					X	X									R			<u>ANONYME</u> : Je suis Castelfortain depuis 4 ans. Notre choix d'achat dans ce charmant petit village est tout d'abord son agréable cadre de vie malgré cette perpétuelle nuisance sonore dû au fait de l'aérodrome de Toussus. Le projet d'une ligne dit "express" entre Nanterre et Orly (via Versailles et Saclay) semble permettre un développement de la région très intéressant. Néanmoins, le tracé envisagé en l'état en

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3340		X															R		aérien n'est pas concevable en soi. Les nuisances sonores ne seront qu'amplifiées et le paysage serait totalement défiguré par ces rails surplombés de pylônes. Messieurs, mesdames les politiques, veuillez penser à nous tous et enterré définitivement cette ligne de métro.	
Mail 3341	X	X		X			X	X								X	R		ANONYME : Je suis favorable au projet de métro de la ligne 18. L'aménagement du Plateau de Saclay s'intensifie ; cette évolution doit donc d'accompagner d'un service public de transport adéquat. Cependant, je souhaite que ce métro soit totalement enterré / enfoui afin de ne pas dénaturer le paysage et éviter les nuisances sonores. De plus, il faut prévoir des grands parkings au niveau des gares afin que les usagers puissent plus facilement emprunter ce métro. Je souhaite également la réalisation d'une gare à Camille Claudel (Palaiseau), qui bénéficierait à un quartier élargi. Je souhaite en outre que le centre de maintenance soit localisé ailleurs qu'à l'entrée du quartier de Polytechnique, afin de préserver la nature accueillante du lieu.	
Mail 3342															X		X		M. BOUHOUD : J'émet un avis DEFAVORABLE à la ligne 18. Ce métro, n'est pas utile à mon sens car il ne permet pas de desservir finement les différentes zones nouvellement créées : habitations, entreprises, écoles... Des transports lourds existent déjà (RER C et RER B) et en construire un autre n'a aucun sens. Ce métro ne sera encore qu'un moyen de transport intermédiaire qui nécessitera ensuite d'autres transports pour rejoindre les gares de ce métro (quartier Camille Claudel à Palaiseau, CEA sur le plateau de Saclay, entreprises hors-Moulon sur le plateau, etc...). Ces connexions prennent du temps et le gain de temps escompté par la SGP est pour mon avis fictif. Des lignes de bus ou tramway ou téléphérique avec de nombreux arrêts partant des gares existantes seraient plus utiles aux personnes se déplaçant mais aussi habitants qui ont semblé être oubliés ou inconsidérés par la SGP. Pour rejoindre les gares distantes de cette nouvelle ligne 18, les utilisateurs devront inévitablement utiliser leur voiture, et où les gareront-elles ? Cela ne réduira pas les embouteillages. Des bus rapides et fréquents est la solution pour desservir le plateau de Saclay. L'amélioration des lignes B et C existantes sera également indispensable et profitera à beaucoup plus de personnes que les quelques milliers d'usagers quotidiens prévus pour la nouvelle ligne. Et tout cela sera plus économique et plus rapides (moins d'un an pour la construction du TCSP sur le plateau) que la construction de la ligne 18 qui sera mise en place bien après la présence des nouvelles zones d'urbanisation. Donc avis très DEFAVORABLE à la ligne 18.	
Mail 3343							X					X					X		M. TAQUIN : Au vu du tracé prévu, rien ne s'oppose techniquement à ce que la future ligne dite 18 soit totalement souterraine sur tout son parcours. Il est bien dommage de se soumettre à une vulgaire dictature budgétaire alors que le souterrain permettrait de libérer de l'espace en surface tout en réduisant les nuisances. De toute façon il est bien évident que le budget prévu sera largement dépassé comme il est d'usage pour ce type de travaux, alors pourquoi lésiner ? Une lacune semble exister dans le projet général : une liaison pratique avec la vallée de l'Yvette et Les Ulis.	
Mail 3344																	X		ANONYME : Il n'y a pas grand-chose à dire à part que c'est une très bonne idée et initiative. Sur Versailles nous sommes plutôt bien lotis en termes de transport dans la ville même et pour accéder à Paris (3 gares). Bien qu'il y ait eu une remarquable initiative au niveau des lignes de bus du Versailles Grand Parc, il manque encore quelque chose pour rendre Versailles encore plus accessible aux communes et départements alentours, aussi bien pour les Versaillais et les gens de la banlieue. Il y a toujours la crainte des travaux que ça va engendrer et du coup les désagréments qui s'en suivent (circulation et donc bouchons principalement) mais le résultat fini devrait être un bonheur pour toutes les personnes résidentes concernées par ce projet en Ile de France.	
Mail 3345																X			M. ANDREATTA : La ligne 18 offre finalement une alternative valable à la voiture pour l'accès des nombreux utilisateurs au plateau de Saclay. La desserte actuelle, même améliorée depuis la mise en place d'un bus à haut niveau de service, reste insuffisante: saturée, avec des fréquences ne répondant pas à l'ensemble des besoins, elle montre déjà ses limites. Il est urgent d'offrir une réponse alternative. Elle a été maintenant discutée depuis plusieurs années et sa réalisation ne peut plus attendre - sans quoi les problèmes de circulation, avec	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			toutes leurs conséquences néfastes, s'aggraveront fortement dans les prochaines années. Enfin, comme condition de la réussite de l'Université Paris/Saclay, cette ligne intéresse l'avenir de notre enseignement supérieur et de notre recherche.	
Mail 3346	X							X									X		M. COUREAU : Les projets de réalisations de transport lourd sont à juger à l'aune de l'intérêt public. Habitant le quartier du Pileu, une station de métro s'arrêtant à Camille Claudel pourrait être intéressante si cette ligne rejoignait la correspondance de la ligne 14 à Orly. Mais il me semble plus judicieux et plus économique de prolonger la ligne 14 jusqu'à Massy ((3 arrêts) et d'élargir l'offre de transport des bus 91.06 et 91.10. Si les bus un jour ne suffisent plus à offrir une capacité de transport confortable, il sera possible de passer à un mode de transport par tramway. Au niveau des coûts de réalisations et d'entretiens; le bus et le mode le moins coûteux, puis le tramway, le métro puis le RER. Les projets de métro sur les dernières décennies furent rares. Il y a eu la ligne 14 qui fut la vitrine à l'exportation de la RATP, Alstom et Siemens avant que les prolongements successifs n'en permettent un succès pour les usagers. A part ce projet, déjà pharaonique, seul quelques prolongements d'anciennes lignes de métro ont vu le jour. Le prolongement jusqu'au petit Bagneux n'est pas encore achevé, c'est un projet dans une zone densément peuplée vieux de 40 ans. La ligne 13 devait aller jusqu'à Vélizy, c'est aujourd'hui un tramway, car le coût du métro a été jugé trop important pour pouvoir être réalisé. Réaliser un métro sur le plateau de Saclay (qui reste avant tout une zone agricole) est démesuré par rapport au besoin. De plus, si réaliser un métro aérien, a pour but d'économiser les terres agricoles, je voudrais savoir pourquoi les campus et sociétés installés sur le plateau de Saclay ont une telle débauche de voies de circulation bitumées dans leur enceinte... ce n'est certainement pas pour privilégier les transports à pieds par rapport aux transports routiers....Je donne donc un avis défavorable à ce projet.	
Mail 3347								X									X		M. DE LA ROCHE : J'émet un avis défavorable sur ce projet car nous habitons dans la région depuis 14 ans et nous l'avions choisi pour son cadre de vie. Or, l'urbanisation grandissante va détruire l'environnement, les terres agricoles, etc. auxquels nous sommes très attachés. Nous ne voulons pas la destruction de nos espaces verts qui est une richesse pour notre avenir.	
Mail 3348	X																X		Mme REY : Merci de votre concertation et de votre écoute. L'Eglise Protestante Unie de Versailles est formée de 3 pôles indissociables par leur complémentarité : - la partie culturelle de l'Eglise avec son lieu de culte et ses activités annexes - la Communauté des Diaconesses et la maison médicalisée "Claire Demeure" - l'Association Centre 8 Ces 3 lieux sont en permanence en relation pour exercer une même orientation de témoignage et d'ouverture au monde (particulièrement à Versailles). Ils sont continuellement en communication de responsabilités, d'actions solidaires, d'utilisation commune des différentes salles...Il ne peut être envisageable de les morceler sans porter une grave atteinte morale à leur vocation, exercée depuis de nombreuses années, suivant les engagements pris par l'Eglise Protestante Unie Le rayonnement de ces 3 orientations est reconnu de tous tant dans ses valeurs spirituelles, que dans sa présence à la communauté urbaine et dans son utilité sociale et culturelle. Merci de votre détermination pour défendre ces valeurs	
Mail 3349	X	X															X		ANONYME : Compte-tenu de l'importance environnementale du Plateau de Saclay, un tracé sur des aménagements existants serait plus approprié (Site Propre ou le long de la départementale, ...). Il est également choquant de constater les intervalles trop importantes entre certaines gares, au détriment des habitants qui ne verraient que passer le train... sans pouvoir l'utiliser (Orly Gare >> Antonypôle sans arrêt à Wissous Massy-Palaiseau >> Palaiseau sans arrêt au quartier Camille Claudel). En conclusion, merci de revoir votre tracé et le nombre de gares.	
Mail 3350															X		X		M. FONTENEL : Je passe 2 fois par jour depuis 22 ans maintenant au rond-point de Saclay jusqu'à Magny les hameaux. Les entreprises installées dans la région possèdent 80% de leur personnel en horaire d'équipe. Le transport public ne commençant pas avant 6 h (Départ 1ère station) et les salariés devant être présent à 6.15h à (par exemple) Magny les hameaux Les véhicules seront toujours nécessaires	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				ou avez-vous prévus des horaires matinaux ? Ne pouvez-vous pas ajouter un bus électrique sur cette route. Et faire réduire les impôts du contribuable ? (Quoique la taxe est déjà sur nos impôts ..!)
Mail 3351								X										X		Mme CHEHAMI : Je suis habitante de Voisins le Bretonneux, à proximité du projet de métro aérien sur le plateau de Saclay. C'est pourquoi je suis contre ce projet qui va défigurer le paysage de façon irréversible, sur un site à proximité du monument historique inscrit de la porte de Mérançais et du château de Villiers le Bâcle ! Nous ne voulons pas de pollution visuelle ! J'émet donc un avis défavorable au projet dans l'état actuel.
Mail 3352	X	X																R		ANONYME : Avis favorable pour la création de cette ligne mais avec quelques modifications : - mieux intégrer cette ligne dans un environnement jusqu'à présent préserver et laisser cette ligne au sol (PAS DE METRO AERIEN DEFIGURANT LE PAYSAGE) - CREATION D'UNE GARE INTERMEDIAIRE permettant aux habitants de la vallée de Chevreuse de bénéficier de cette ligne sans en avoir que les inconvénients : GARE au NIVEAU DE CHATEAUFORT / HAUT de MAGNY LES HAMEAUX
Mail 3353				X															X	M. FOREST : Utilisateur régulier de la piste cyclable longeant la N118, je souhaite que celle-ci soit préservée.
Mail 3354	X																		X	M. ou Mme MARQUET : Qu'en est-il du désenclavement de Magny les Hameaux, puisque aucune station n'est prévue entre Saclay et St Quentin en Yvelines
Mail 3355		X																	X	Mme PEROCHE : Ce serait quand même bien d'utiliser le sous-sol qui va se trouver sous la route pour faire passer le métro dans un tunnel...-> moins de bruit et moins de largeur occupée au final...Pourquoi ne faire une double voie rien que pour les bus ? la route deux fois deux voies suffit ! Donc : il faudrait prévoir un tunnel surmonté d'une route deux fois deux voies : amplement suffisant !
Mail 3356															X	X				M. LEGEE : Je souhaite l'accélération de la construction du métro de la ligne 18 pour faciliter l'accessibilité au plateau de Saclay depuis Versailles
Mail 3357																			X	Mme DURAND : Bonjour, je suis contre ce projet car il y a des moyens pour joindre ces 2 lignes sans polluer le peu de champs agricoles qui restent dans le coin!
Mail 3358							X	X									X	X		ANONYME : Rien n'est prévu pour l'ensemble personnes qui habitent les communes qui habitent à proximité de cette ligne : les habitants travaillent sur le plateau de Saclay, à Paris, en banlieue Sud, à Saint Quentin en Yvelines... et n'auront toujours que leur voiture pour les déplacements. A qui profitera la ligne si ce n'est à eux ? ne doivent-ils en avoir que les inconvénients (visuels et sonores) ? pas de gares et de systèmes de transport pour désenclaver cette zone ? Le projet actuel n'apporte que des désagréments...
Mail 3359												X			X		X			M. CHOPIN : Contre ce projet trop dispendieux en une période où l'urgence serait déjà d'entretenir le réseau existant. Des bus à rallonge seraient bien plus économiques en infrastructures. Si ce projet est quand même réalisé, utilisateur régulier de la piste cyclable longeant la N118, je souhaite que celle-ci soit préservée y compris pendant la durée des travaux car les alternatives de parcours sont longues et sur des routes chargées de véhicules
Mail 3360	X														X	X				ANONYME : Je suis "pour" le projet de ligne 18 avec pour ma part la nécessité d'une gare en plus pour le quartier Camille Claudel - Palaiseau
Mail 3361		X																	X	ANONYME : Le métro aérien ne me paraît pas la meilleure solution
Mail 3362		X													X	X				ANONYME : Je suis favorable au passage du métro. Mais il convient de l'intégrer à l'environnement, en l'enterrant ou en le plaçant au niveau du terrain naturel, mais éviter de le placer en hauteur.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3363		X																	X	ANONYME : Non au passage sous les maisons de la Bretonnière. J'habite une maison du quartier de la Bretonnière. J'ai été très surpris de découvrir en mai 2015 le projet de tracé passant sous les maisons et sous l'école du quartier. C'est pour moi une aberration car il existe un autre tracé plus court (donc moins couteux à construire, à exploiter, et qui fera gagner quelques secondes de trajet et ainsi améliorera l'attractivité du métro) et comportant moins de nuisances (passage sous des routes ou des zones inhabitées comme le terrain de golf). Ma maison située rue Cézanne non loin du tracé proposé a eu ses fondations renforcées en 1996 (13 ans après sa construction) : le terrain de la zone est instable, comme l'est le terrain au niveau du tracé proposé. Je m'inquiète pour l'avenir de mon quartier et de son école si le tracé proposé était retenu : ce n'est pas agréable de vivre dans un quartier où les voisins fuient.
Mail 3364								X										X	Mme PINON : Pour du respect de la nature, des terres agricoles non au métro ligne 18. AVIS DEFAVORABLE	
Mail 3365						X	X								X		X		X	ANONYME : Les terres agricoles du plateau de Saclay font partie des meilleures terres agricoles franciliennes. Il est indispensable de les préserver dans leur intégralité. L'installation de la ligne 18, ainsi que les développements urbains qui s'ensuivront, se feraient au détriment de ces surfaces agricoles. Le passage de ce métro à 31 m au-dessus du sol pour passer la N118 rajouterait encore une nuisance sonore aux habitants de la vallée d'ORSAY qui assument déjà la dite N118, les avions d'ORLY (qui prennent des libertés avec leur trajectoire ces derniers mois, il faudrait déjà remettre de l'ordre là-dedans) et l'A10. Je passe sur les effets, pour tous les locaux du tronçon, sur le paysage déjà bien égratigné par les constructions, c'est tellement dingue d'avoir imaginé un projet pareil pour un des derniers poumons de la région, que j'en reste sans voix. Car parlons du projet : installer un cluster, une grande université où étudiants et industriels seraient en synergie pour coopérer ? Rigolade !! La politique est à la concurrence libre et non faussée, messieurs-dames, il n'y aura pas plus de synergie en entassant tous ces cerveaux tant que la recherche sera étranglée dans cette logique contre-productive. D'ailleurs, le plateau de Saclay ne fait pas partie des zones où la création d'emploi est un besoin pressant, donc je propose (pour la 4ème ou 5ème fois, avec toutes ces enquêtes qui n'en finissent pas de ne pas nous proposer un projet qui tienne la route) d'aller installer tout ce petit monde en Province, et là, vous ferez des heureux, sur notre plateau libéré et partout où vous irez implanter des sites. Et au final, les gros coups immobiliers qui consistent à libérer des terrains parisiens ou de proche banlieue seront réussis quand même, des fois qu'en fait derrière tout ça, ce soit le seul but à atteindre. Bref, je me positionne contre le métro 18, et tout ce qui se construit en ce moment. Rénovez donc nos lignes RER, si vous avez de l'argent à placer, et faites nous de belles pistes cyclables, et ainsi, vous préparerez l'avenir. NB : votre dossier sur le site est illisible, ou alors peut-être avec un écran géant ???
Mail 3366			X												X			X	ANONYME : Pour le métro mais comment seront traitées les flux de véhicules qui viendront des alentours pour rejoindre les futures stations de métro? Y aura-t-il des parkings relais? Et comment gérer le nombre croissant de véhicules sur des axes déjà saturés (exemple depuis le sud, St Lambert des bois ou St. Rémy les Chevreuse, Magny les Hameaux enclave : pas assez de routes vers le Nord). Merci de la prise en compte de cette observation	
Mail 3367	X																	X	ANONYME : Le nombre de gares (notamment entre Palaiseau et Saint Quentin en Yvelines) est bien trop insuffisant pour espérer voir le trafic routier diminuer comme le souhaitent les habitants de cette région. Je ne vois vraiment que des inconvénients à l'installation de cette ligne et suis bien plus favorable au développement du TSCP, à l'évolution de cette ligne vers le tramway si besoin. AVIS DEFAVORABLE	
Mail 3368		X																X	Mme DEBRAS : JE SUIS CONTRE LE PROJET DE MÉTRO AÉRIEN : Habitant cette belle région, aux portes de Paris, depuis une trentaine d'année, c'est toujours un plaisir de profiter de ce territoire préservé et très horticole. Ayant eu la chance de pouvoir nous installer ici en primo-accédant dans le passé, nous comprenons bien la nécessité d'étendre une urbanisation maîtrisée pour du logement ainsi que les constructions liées au nouveau pôle universitaire Paris/Saclay. Dans ce cadre, le renforcement des transports est une absolue nécessité, la construction et la mise en service programmée de cette ligne arrivant même bien tard par rapport aux livraisons des bâtiments qui vont s'enchaîner sur les dix prochaines années. Par ailleurs, déjà depuis plusieurs semaines, les effets néfastes de ces arrivées d'emplois sans transport adéquat s'observent sur la circulation avec une saturation aux heures de départ et/ou arrivée sur la RD36.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				<p>Nous allons vivre quinze années de très fortes perturbations... Et pourtant, construire les transports avant ou en simultané aux constructions est enseigné dans toutes les écoles d'urbanisme depuis longtemps (c'est même du bon sens). Ce différé n'est pas tant du fait de la SGP que de la gouvernance de ce projet de très longue date !</p> <p>Mon point de contestation relatif à ce projet, concerne le tracé aérien de ce projet de ligne 18 sur 14 km de long et 7 m de hauteur. Le seul argument exposé est la différence de coût entre une ligne enterrée et une ligne aérienne : 250 M€.</p> <p>Je m'interroge sur les coûts différés d'une telle structure aérienne qui me semblent minimisés pour protéger les riverains contre le bruit pour les dizaines d'années à venir ! je pense en conséquence qu'avec les études complémentaires de bruit, les mesures physiques d'atténuation dans le temps, ce delta de coût va nettement se réduire... Et pourquoi est-il possible d'enterrer ailleurs sur la ligne et pas sur le plateau de Saclay ? Qu'en est-il dans ce cas-là de l'égalité des territoires, tellement promu par nos gouvernants ?</p> <p>Cette construction en dur va laisser une trace indélébile, une barrière physique défigurant les espaces pour le siècle à venir en coupant en deux cet unique plateau horticole à 20 km de Paris, pour une somme ne représentant pas aujourd'hui 1% des dépenses à venir de la SGP. Les plus grands urbanistes, paysagistes et architectes de France (A. GRUMBACH, M. DESVIGNE...) participent à ce projet d'avenir pour le plateau de Saclay. Lors des différentes présentations aucun visuel, n'a été présenté ! Comment une telle décision peut-elle être entérinée avec l'aval de ces acteurs de la Ville Durable qui conçoivent ce plateau depuis plusieurs années ? Ce choix me paraît d'un autre temps... La SGP restera pour longtemps totalement responsable d'une construction défigurant totalement un nouvelle zone d'aménagement pour des dizaines d'années et de façon irréversible ! Sans parler de l'inconfort quotidien pour des dizaines de milliers de riverains : où est la prise en compte de l'humain dans ce projet d'aménagement urbain ? Ce n'est pas le transport lui-même qui est en cause mais la technique retenue, le tunnel me semblant être la seule solution pour préserver l'homme et son environnement sur ce beau plateau à deux pas de Paris !</p>
Mail 3369								X									X			<p>ANONYME : On a déjà du mal à se convaincre de l'intérêt de cette ligne de métro et de sa rentabilité y compris sur le long terme. Détruire le paysage du plateau de Saclay et porter atteinte aux conditions de vie des riverains ainsi qu'à l'exploitation normale des terres agricoles par la mise en place d'un métro aérien est une option qui ne se justifie ni aujourd'hui, ni demain. Tant que le budget ne permet pas l'enterrement du métro, l'idée d'un métro doit être tout simplement écartée.</p>
Mail 3370	X																			<p>M. KOTELNIKOFF : Bien que traversé par plusieurs lignes ferroviaires, WISSOUS ne bénéficie d'aucune gare à proximité du centre-ville et manque cruellement d'une desserte. Il me paraît primordial que la ligne 18 qui traversera WISSOUS y prévoit un arrêt en Gare.</p>
Mail 3371	X						X	X									X			<p>ANONYME : La nécessité d'améliorer les transports en commun ne souffre d'aucune contestation possible. C'est la forme du projet mené par la SGP qui est critiquable car tous les rapports montrent que rien ne justifie l'installation d'un moyen aussi lourd et dévastateur pour l'environnement que ce métro aérien. Habitant du plateau de Saclay depuis 5 ans je me réjouisais du développement des transports en communs annoncés dans le cadre du grand Paris. Aujourd'hui c'est la déception :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Un manque évident de gares qui privera une grande partie des habitants de cette région du « service » auquel ils ont droit 2) Encore et toujours 40 minutes pour rallier le centre de Paris 3) Aucune mesure permettant de désengorger les axes routiers vers la vallée de Chevreuse ou Les Ulis 4) Et pour finir un métro source de pollution visuelle et sonore <p>AVIS DEFAVORABLE</p>
Mail 3372																	X			<p>M. CREPON : Tout le long du tracé se trouvent des établissements d'enseignement supérieur et des établissements scientifiques pour lesquels les moyens d'accès font cruellement défaut. Ceci vaut tant pour les étudiants qui n'ont en général pas de moyens de locomotion que pour les professeurs étranger en visite. Faciliter l'accès à ces établissements prestigieux est de première importance. Reste néanmoins la question des derniers mètres pour accéder notamment au plateau où se trouvent les écoles d'ingénieur, bien difficile en hiver...</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3373								X					X					X	M. HURLIN : Le projet de métro aérien a un coût faramineux de 3 milliards d'euros avec dégradation environnementale et des terres agricoles. Il faudrait augmenter le nombre de bus et de pistes cyclables avec prêt de vélos, en utilisant l'existant et à bien moindre coût. Avis défavorable.	
Mail 3374	X																	X	Mme KOTELNIKOFF : La ligne de chemin de fer Sncf, Thalys et RER passant à Wissous, il serait souhaitable que la ligne 18 ait un arrêt à la gare de Wissous.	
Mail 3375		X											X					X	M. HURLIN : Cette ligne aérienne va dégrader l'environnement. Elle va coûter beaucoup trop cher par rapport au service rendu. Il reste peu de terres agricoles sur le plateau de SACLAY, il ne faut pas en perdre. AVIS DEFAVORABLE	
Mail 3376		X					X	X										X	ANONYME : Développer transports en commun, mais pas n'importe comment. - Métro aérien NON; trop de nuisances sonores et esthétiques. - Métro enterré OUI: Pour financer un métro enterré, récupérons de l'argent en ne faisant pas une 4 voies en plus (si l'on veut que les personnes prennent les transports en commun, il ne faut pas en même temps développer des routes) - Sur le plateau de Saclay, il y a déjà le TCSP qui aurait une longue portion commune avec cette ligne 18; pourquoi ne pas faire évoluer le bus TCSP en un tramway? AVIS DEFAVORABLE.	
Mail 3377	X																	X	ANONYME : Gare CEA Saint-Aubin : cette gare CEA Saint - Aubin ne peut donc être réalisée dans les conditions actuelles d'activités du CEA (DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE) sachant qu'elle est située à proximité du Commissariat à l'énergie atomique (CEA) de Saclay et permettra la desserte d'un pôle francilien majeur de recherche et d'innovation de plus de 7 000 emplois, 7000 emplois, donc 3500 voitures particulières sur le plateau la majorité fonctionnant au diesel !	
Mail 3378		X					X	X										X	Mme SIMON : Je suis DEFAVORABLE au métro AERIEN pour différentes raisons (nuisances sonores et visuelles, impact sur la faune et la flore), je suis en revanche FAVORABLE au métro ENTERRE.	
Mail 3379															X		X	Mme ROSE : Avis DEFAVORABLE à ce projet. Il faut se mettre à la place des personnes intéressées. Il est facile de dresser des projets lorsque l'on n'est pas directement concerné. Se projeter dans l'avenir afin de faire un bilan positif est impossible. En revanche le bilan négatif est vite établi. Il existe des alternatives beaucoup plus intéressantes pour les habitants, l'environnement et l'économie des régions.		
Mail 3380	X														X			X	ANONYME : Habitant saint Quentin en Yvelines, je suis très favorable au projet de la ligne 18 passant sur le territoire de Saint Quentin en Yvelines. Je pense qu'une seule gare sur Saint Quentin est un bon compromis pour que ce métro soit plus largement utilisé et propose donc une fréquence de passage intéressante. Un projet avec plus de gares sur Saint Quentin donnerait des temps de parcours plus longs (entre Versailles et Massy par exemple) et détournerait certains usagers. Un projet ne passant pas à Saint Quentin diminuerait aussi sensiblement l'usage de la ligne. L'efficacité de l'accès à la gare Saint Quentin Est par bus doit être la priorité des accès (la plupart des usagers de Saint Quentin devront prendre le bus pour accéder à la ligne), afin que tout Saint Quentin en Yvelines en tire profit. C'est un projet sur le long terme : la rentabilité ne sera probablement pas au rendez-vous au départ mais, au fil des ans, un transport efficace attire de nouveaux usagers (notamment les jeunes qui choisissent leur lieu de vie).	
Mail 3381	X														X			X	M. DUPAU : Observation au sujet de l'absence de deuxième gare à Saint-Quentin en Yvelines. Le rapport de concertation de Madame Jarry avait déjà relevé un sentiment "d'injustice, de non-sens et d'incompréhension" à l'annonce de l'absence d'une deuxième gare Saint-Quentin Université. En sacrifiant cette deuxième gare, la SGP ignore la réalité d'une concurrence effrénée entre pôles économiques, ceux-ci devant notamment bénéficier de dessertes optimisées en transports en commun. En renonçant à cette deuxième gare, la SGP prend le risque d'affaiblir durablement un pôle économique dynamique mais éloigné des pôles d'affaires traditionnels de la première couronne.	
Mail 3382		X					X											X	M. DUPLAIX : J'habite dans un village le long du tracé de la ligne aérienne posée sur le viaduc : à Châteaufort. Je m'attends à de graves troubles sonores au passage du métro à 100km/h comme annoncé par la SGP, et aucun élément du dossier ne vient démontrer de manière fiable la gêne qui sera subie par des habitants comme moi. Aussi je demande à ce que ce métro soit enterré	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3383																				M. POLIN : Il a été démontré que l'exploitation de la portion Saclay-St Quentin n'était pas rentable pour les multiples raisons mentionnées dans le rapport. Donc dans l'intérêt public la ligne ne doit pas passer par là. Je suis donc contre le tracé prévu de la ligne 18.
Mail 3384							X									X	X			Mme ALEXA : Je suis totalement opposée à ce projet irrespectueux des habitants et destructeur de santé publique, d'autant plus que les résultats des études acoustiques se révèlent très peu précis, tout comme les hypothèses techniques s'avèrent incohérentes et se révèlent peu fiables et peu sérieuses.
Mail 3385																X	X			M. HUBERT : Non au métro mais pour le maintien du site propre entre le CEA et Saint Quentin en Yvelines.
Mail 3386																				M. HUBERT : Non au métro mais pour le maintien du site propre entre le CEA et Saint Quentin en Yvelines
Mail 3387							X						X			X	X			Mme ALEXANDRA : Je m'interroge sur les coûts différés d'une telle structure aérienne qui me semblent minimisés pour protéger les riverains contre le bruit pour les dizaines d'années à venir ! je pense en conséquence qu'avec les études complémentaires de bruit, les mesures physiques d'atténuation dans le temps, ce delta de coût va nettement se réduire... Et pourquoi est-il possible d'enterrer ailleurs sur la ligne et pas sur le plateau de Saclay ? MON AVIS EST DONC DEFAVORABLE
Mail 3388		X														X	X			ANONYME : Le dossier d'enquête publique contient plus de 2200 pages. En 37 jours, il est impossible à quiconque de les lire et de les analyser seul. Les vacances scolaires débutent sans que beaucoup de parents se soient forgé leur opinion, et pour qui part avec ses enfants, la période d'enquête est réduite. Les modalités de cette enquête ne sont pas recevables et donc les résultats non plus. Sauf si vous retenez que le métro doit être enterré car mon avis est défavorable !
Mail 3389		X											X			X	X			ANONYME : Le tracé aérien économiserait 250 millions d'euros ? Le projet de réseau Grand Paris Express avait été évalué à 19 milliards d'euros en 2009. La Cour des Comptes l'estime maintenant à 30 milliards (mais la SGP n'en avoue toujours que 24). Combien à terminaison ? L'économie visée par le tronçon aérien est donc moins de 1% du coût total du réseau GPE, c'est minime par rapport au coût supplémentaire accepté pour les nombreuses gares rajoutées sur tout le tracé. La ligne 18 arrêtée provisoirement à Versailles (et sans les 2 gares différées) entre pour 12% du coût total du GPE avec seulement 6% des voyageurs en charge totale horaire, deux sens confondus (d'après l'étude DRIEA). Vu sa fréquentation insuffisante (délibération du STIF du 07/10/2015), son exploitation coûtera beaucoup à la région, donc à nous les contribuables. Je suis donc contre ce projet
Mail 3390	X	X					X	X								X	X			Mme CROS : Nous sommes défavorables au projet de métro en aérien sur le plateau de Saclay (il faut préserver le paysage), mais favorable au projet en sous terrain à condition qu'il ne passe pas sous des zones d'habitation ou trop près des habitations. A l'origine, la gare de Saint Quentin Est était prévue côté Technocentre, il serait plus judicieux de la remettre à cet endroit. Cela éviterait les nuisances pour les riverains (circulation dense près de la gare) et des risques de dommages sur les habitations de notre résidence qui sont construites sur des sols argileux, les fragilisant. Nous sommes actuellement propriétaire d'une maison dans le quartier "WEST PARK" à GUYANCOURT, résidence pavillonnaire de 50 maisons. Notre maison devrait être reprise par des micropieux. Quels seront les recours si des aggravations apparaissent du fait du creusement du tunnel à proximité et à plus long terme l'impact des vibrations lors des passages de rames ? Lors de la réunion publique du 14 avril, nous n'avons pas eu d'information sur l'implantation des parkings, et sur une étude du niveau de pollution et de nuisance sonore généré par cet afflux de voitures. En attente d'une réponse,
Mail 3391		X						X								X	X			ANONYME : A l'ouest de Saclay, les villages sont coupés de la ZPNAF par une bande de plus de 70 m de large. Cette emprise pour la mise en parallèle de la ligne 18 avec 6 voies routières (2 pour TCSP et 4 pour RD36, et une piste cyclable réglementaire) illustre l'effet pervers du morcèlement des enquêtes publiques : la surabondance inutile de modes de transport sur cet axe et le gâchis de terres agricoles expropriées. CONTRE ce projet
Mail 3392																	X			M. MARTIN : A-t-on déjà vu un métro en rase campagne? Non. Ce n'est pas par hasard. Ce serait une ineptie de construire un tel montre. Je suis défavorable à ce projet.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3393		X					X											X	M. DUPLAIX : Il ne reste plus que 4.5km à enterrer... contre des dB moyennés : quel sens cela a-t-il ? le bruit : on l'a quand le métro passe donc faire une moyenne est stupide. Les Castelfortains ne s'opposent pas totalement pour le moment au métro mais à son passage en aérien. N'importe qui le comprendrait. Alors pourquoi avoir fait évoluer ce trajet au cours du projet ? Le métro doit être aérien ou ne pas être. Je suis donc contre la ligne 18 telle quelle	
Mail 3394							X											X	Mme BILLARD : Non au projet, préservez nos terres agricoles et soutenir nos agriculteurs pour qu'ils puissent continuer à cultiver bio non aux nuisances sonores	
Mail 3395		X														X		X	M. PAULIN : Comme aucune mesure compensatoire n'est prévue pour les nuisances causées par le tracé en aérien de la ligne 18, ce projet dans son état est caduc. Préférez-vous investir dès le départ dans un tracé en souterrain ou payer après coups les triples vitrages des maisons avoisinantes ? le nettoyage des piliers ? l'entretien en hiver des rails soumis au gel ? bref sous terre c'est mieux ! donc avis défavorable	
Mail 3396													X					X	M. DUPLAIX : Louis Schweizer a conclu que le tracé St Quentin Saclay serait non rentable. Alors certes SGP a été conçue pour fabriquer des métros et lui dire de ne plus en faire paraît inconcevable... mais c'est l'argent des contribuables qui paye son activité et ensuite l'exploitation pendant des décennies/siècles. Donc pour le bien commun ne tracez pas cette portion ! Avis défavorable !!!!!	
Mail 3397		X														X		X	M. GILLES : L'enterrement de la ligne 18 entre Saclay et Guyancourt n'entraînerait qu'un surcoût de 1% du budget global du Grand Paris. Abandonner son trajet souterrain serait ne pas voir loin dans l'avenir. Donc la ligne 18 doit être enterrée partout ! Avis contre le tracé actuel	
Mail 3398				X														X	ANONYME : D'après le schéma proposé pour la gare de Saint Quentin Est, les quais ne sont pas à la verticale de l'accès extérieur de la gare, obligeant à un trajet de plusieurs dizaines de mètres vers le sud à l'intérieur de la gare pour accéder aux quais. Pour les usagers venant à pied ou à vélo depuis Voisins le Bretonneux ou depuis les nouvelles constructions prévues au sud de la gare, une seconde entrée plus au sud permettra de gagner quelques précieuses minutes. Cela se fait dans beaucoup de stations de métro ou de RER à Paris : un accès à chacun des 2 bouts de la station. Si cela ne peut se faire pour raison de coût, des mesures conservatoires peuvent être prises dès maintenant pour une future réalisation d'un second accès.	
Mail 3399		X		X			X	X										R	M. HARDOUIN : Je suis défavorable au métro AERIEN pour différentes raisons (nuisances sonores et visuelles, impact sur la faune et la flore), je suis en revanche FAVORABLE au métro enterré. J'espère que chaque nouvelle gare comportera des parkings à vélo sécurisés en nombre suffisant pour inciter les gens à prendre ce mode de locomotion pour s'y rendre.	
Mail 3400																		X	Mme FRANCESCHI : Je suis défavorable au projet	
Mail 3401		X					X		X									R	Mme CROS : AVIS FAVORABLE mais je demande la révision du tracé sous-terrain au niveau du quartier de La Bretonnière pour ne pas passer sous des habitations et sous le groupe scolaire des 40 arpents. Ce tracé pourrait passer plus à l'est, sous la zone d'activité ou en bordure du golf sans pour autant nuire au projet. Il y aura en effet un impact patrimonial négatif pour les maisons directement concernées par un tunnel à faible profondeur et des nuisances de bruit et vibrations ou la proximité avec les ouvrages d'art, au moins jusqu'au constat de l'absence de nuisances, c'est-à-dire au-delà de 2030. Dans l'immédiat, la suspicion des acheteurs conduira inmanquablement à une dépréciation des biens immobiliers concernés par les potentielles nuisances.	
Mail 3402																		X	Mme LOUËRAT : Je suis favorable à ce projet de ligne 18. L'amélioration de l'offre de transports en commun sur le plateau de Saclay permettra de limiter très fortement l'utilisation de la voiture. Cette ligne me paraît indispensable pour éviter des dizaines de kilomètres d'embouteillages chaque jour.	
Mail 3403																X		X	Mme TERRIER : Après la COP 21, et toutes les belles promesses et les bonnes intentions, osons initier le changement de mode de transport, faisons un maximum pour avoir de belles pistes cyclables sécurisées; ça sera incitatif aux circulations douces, et bénéfiques pour la santé et la planète	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE DEFAVORABLE NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3404		X					X										R	<p>M. BOILEAU : Nous sommes favorables au projet de la Ligne 18, mais nous opposons au tracé actuel de la ligne 18 et son passage sous nos maisons, sous l'école des 40 Arpents et la crèche Babilou ...au regard des risques projet très élevés et des choix économiquement peu pertinents.</p> <p>Nous sommes très inquiets quant aux risques identifiés ? tunnel à 10/15m sous des maisons déjà fragilisées, qui présentent déjà des fissures (quelques exemples en photos jointes)? vibrations, nuisances dues aux ouvrages annexes, modification des équilibres des sols (d'activer ou de réactiver le phénomène de retrait/gonflement des argiles en modifiant le régime d'écoulement des nappes d'eau souterraines.....) ? Bruits du métro et des ouvrages annexes, Fissures dans les habitations</p> <p>Et avons de multiples questions auxquelles nous n'avons eu de réponse dans aucune des réunions publiques ? Pourquoi ne pas relier le pôle économique de saint Quentin en Yvelines et la gare de Montigny le Bretonneux (qui peut penser que les actuels automobilistes du plateau de Saclay se rendant à Saint Quentin prendront les transports avec 2 ou plus changements !!!) ? Pourquoi la gare ne peut-elle pas se situer devant le Technocentre en étendant le couloir de bus en site propre jusqu'à cet emplacement ? je lis que c'est parce qu'il y a des arbres au Technocentre et que la gare ne serait pas visible ??? ? Pourquoi un passage sous le Golf n'a-t-il pas été étudiés (pas de nuisances de voisinage, tracé écourté) ? Les golfeurs du dimanche ont-ils besoin de plus de tranquillité que les habitants d'un quartier d'une petite commune ? ? Quels sont les impacts de la servitude des tréfonds ? ? Quelles garanties et engagements pour les habitants du quartier que les risques identifiés ne se produiront pas et quels dédommagements en cas de survenue ? ? Quel dédommagement si nos maisons perdent toute valeur ? Au-delà de nos craintes quid de la démocratie et de la transparence ?</p> <p>Nous avons appris par hasard que la SGP projetait de faire passer la Ligne 18 du futur métro sous notre maison située dans le quartier de la Bretonnière à Voisins le Bretonneux. La Mairie de Voisins n'a pas été prévenu de ce projet. Les communes avoisinantes ont eu des réunions d'information mais pas Voisins...on parlait du tracé de Voisins dans la réunion de Guyancourt ceci à notre insu.</p> <p>Suite à la levée de boucliers, la SGP a organisé en catastrophe un simili de réunion d'information au mois de juillet dernier puis aucun suivi de ses engagements de transparence (pas de communication des résultats des forages complémentaires , pas de tracé alternatif fermement proposé ...</p> <p><u>En conclusion</u>, je pense que le tracé sous la Bretonnière a été défini sans connaître les caractéristiques exactes du lotissement, et il serait préférable pour tous les acteurs (SGP, contribuable, habitants de la Bretonnière), de dévier le trajet sous une zone moins risquée.</p> <p>Nous demandons instamment à la Commission d'enquête de prononcer un avis défavorable au passage du tunnel sous les habitations de la Bretonnière et de recommander à la SGP d'abandonner le tracé actuel et le fuseau d'étude figurant au dossier d'enquête publique. Nous réaffirmons notre ferme opposition au tracé actuel et au fuseau d'étude, quitte à utiliser tous les moyens légaux pour que le bon sens l'emporte.</p>
Mail 3405																	X	<p>M. ARISTIDE : Le projet de métro n'a pas vraiment d'utilité pour les habitants de Versailles. Il est inutile de prévoir des liaisons inter-banlieue. Le RER C est déjà loin d'être beaucoup fréquenté, alors pourquoi un nouveau métro sur une plus grande couronne. Je suis défavorable au projet du métro 18.s</p>
Mail 3406																	X	<p>ANONYME : La COP 21 est signée. Il faut agir en faveur des transports en commun en taxant beaucoup plus les énergies fossiles : construisez vite les nouvelles lignes, tous les tronçons contribueront à la rentabilité de l'ensemble. De l'argent, il y en a quand on voit toutes ces voitures sur les routes de la région qui pour une part importante sont tout simplement du gaspillage.</p>
Mail 3407															X	X		<p>Mme BREUIL : Projet trop cher...pharaonique et disproportionné. Avis défavorable pour la ligne 18.NON au métro, OUI au bus en site propre (avec voies dédiées) et amélioration des RER existants</p>
Mail 3408		X															R	<p>ANONYME : Non au métro aérien. Quand cesserez-vous de défigurer notre environnement et dégrader nos conditions de vie ?!</p>
Mail 3409																	R	<p>ANONYME Métro Aérien ou pas, peu importe du moment que c'est assez loin des habitations : un métro, c'est moins de voiture, donc on respirera mieux. Et les voitures font aussi du bruit et gâchent aussi le paysage. Ceux qui demandent un tunnel pour le métro demandent-</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				ils aussi un tunnel pour les routes comme la D36 ? Les usagers du métro seront peut être contents de voir le jour et le paysage sur une partie de leur trajet.
Mail 3410																X		X		Mme ABBES : Je souhaiterais que la liaison entre le plateau de Saclay, où ont lieu les travaux pour améliorer les transports, et la vallée de Chevreuse, où nous habitons, soit prise en considération. En effet, les travaux sur le plateau vont augmenter la saturation de la circulation entre la vallée et le plateau. Certaines propositions commencent à y faire allusion, comme avec la construction d'un téléphérique entre Orsay et les Ulis, mais la liaison Gif-Saclay par la côte de Belle image est délaissée. Je propose donc de pallier cette carence par des aménagements, aussi bien pour des transports individuels que collectifs.
Mail 3411								X										X		Mme GOUJOT : Il n'est pas souhaitable d'abîmer le cadre de vie de la zone de Saclay -- vallée de Chevreuse et détruire le patrimoine rural pour une infrastructure de transport lourde et coûteuse. A la place, il faudrait faire enfin les investissements nécessaires dans la modernisation et la fréquence de la ligne RER B qui en a cruellement besoin, et la compléter éventuellement avec des bus. Avis défavorable.
Mail 3412		X																X		M. NEVEU : Je suis contre le projet de métro aérien et plus particulièrement sur le plateau de Saclay à la page 40 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, paragraphe 2.3.12 Paysage et patrimoine, il est indiqué : La ligne 18 présente la particularité, par rapport aux autres lignes du GPE qui ont déjà fait l'objet d'avis de l'Ae, de comporter une portion importante du tracé (13,4 km) traitée en viaduc aérien.. Comme il a déjà été indiqué dans l'avis, cette particularité semble avoir été moins prise en compte qu'il n'aurait été utile par le maître d'ouvrage dans l'analyse des impacts du projet. Cette moindre prise en compte est tout particulièrement évidente sur le volet paysager du projet. indiqué ci-dessus, ce projet va défigurer le paysage de façon irréversible et provoquer d'importantes nuisances sonores étant donné sa proximité des habitations existantes. Avis défavorable
Mail 3413		X																R		ANONYME : Eviter le passage du métro sous les maisons de la Bretonnière : ces maisons n'ont pratiquement que l'énergie électrique pour leur chauffage (pas de réseau de gaz par exemple sur la résidence la Bretonnière). Une des solutions pour consommer moins d'électricité est d'utiliser une pompe à chaleur en puisant la chaleur à quelques 10 ou 20 mètres sous la surface (géothermie). Cela deviendra impossible pour certaines maisons si le trajet proposé n'est pas modifié
Mail 3414							X	X											X	M. BIGOT : Le métro aérien génère au niveau humain 2 nuisances principales l'une sonore l'autre visuelle. La population vivant a proximité de la future ligne 18 est-elle prise en compte dans l'étude environnementale? si OUI le projet de métro aérien est inconcevable Au niveau de l'équité fiscale Les habitants des communes (de Châteaufort Magny Saclay St Aubin Villiers) payent une contribution taxes foncières dite TSE GRAND PARIS. Pourquoi n'ont-ils pas droit aux mêmes services à la même protection (sonore et visuelle) que les communes urbaines ? Est-ce normal de faire payer 1 impôt supplémentaire pour avoir 1 désagrément environnemental. Est-ce légal ???
Mail 3415							X	X											X	M. RENAC : Je donne un avis complètement défavorable au projet de métro aérien, pour les principaux motifs suivants: dégradation de notre environnement, dégradation de la beauté de notre paysage, nuisance sonore, aucun bénéfice pour les habitants de Châteaufort puisque pas d'arrêt prévu....
Mail 3416												X				X		X		M. HOLLER : Tout à fait défavorable à ce projet, je rejoins l'ASEOR métro trop lourd, trop cher, trop tardif, jamais rentabilisé et surtout inefficace. Pourquoi ne pas étudier trois ou 4 liaisons légères type télécabines Orsay plateau Lozère polytechnique voire plateau Vélizy en télécabine ou TSP le long de la 118. Soyez imaginatifs !!
Mail 3417							X	X								X		X		GROUPE D'ELU-ES ÉCOLOGISTE ET CITOYEN DE RAMBOUILLET 1. Sur la forme Nous regrettons que les réunions d'information et les permanences des commissaires enquêteurs se soient limitées aux zones et communes limitrophes du tracé du projet de métro, alors que le projet de ligne 18 concerne des bassins de vie qui s'étendent bien au-delà des seules emprises de la ligne et de ses gares. Concernant le sud-Yvelines en général (qui s'entend au sens du SCoT sud-Yvelines, regroupant les EPCI actuels "Rambouillet Territoires", et les communautés de communes "des Étangs" et "Contrée d'Ablis Porte d'Yvelines"), la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>réalisation de la ligne 18, si elle a lieu, pourrait avoir des conséquences non négligeables sur l'aménagement et l'économie de notre territoire. En tant qu'élu-es de la ville-centre du sud-Yvelines, et en tant que délégué communautaire de l'EPCI concerné, nous n'avons à aucun moment été informées de cette enquête publique par la voie officielle. Aucune réunion n'a été organisée sur notre territoire. Nous regrettons donc que la consultation publique soit si limitée géographiquement. Nous la considérons à ce titre comme insuffisante et non complètement représentative des habitant-es concerné-es par ce projet de ligne 8. Nous regrettons également la complexité des documents mis à disposition du grand public : parmi les 41 fichiers .PDF et les 1500 pages de présentations techniques accessibles sur le site web de l'enquête, aucune synthèse n'est disponible. Nous estimons que le travail indispensable à la production d'une information accessible à toutes et à tous n'a pas été fait.</p> <p><u>2. Sur le fond</u></p> <p>Nous rappelons notre attachement à la préservation des terres agricoles franciliennes. Nous nous inquiétons en particulier de la pression foncière et urbanistique qu'entraînerait la construction d'une ligne de métro au milieu de terres fertiles. La zone de protection agricole actuelle est juridiquement fragile, et nous ne croyons pas un instant qu'elle résistera dans la durée. Rappelons que la livraison de la ligne serait prévue pour 2030, et que l'emprunt pour la financer durerait 70 ans ! Il a pourtant suffit de deux années avant que cette zone de protection ne soit remise en question au niveau du golf de Saint-Quentin-en Yvelines, alors qu'en restera-t-il dans 70 ans ? Construire un métro et ses gares au milieu du plateau de Saclay revient donc à planifier sa disparition. Nous pensons que cette disparition serait une perte inestimable pour l'Île-de-France en général, et pour les Yvelines et l'Essonne en particulier. Alors que nombre d'habitant-es de notre territoire, comme des territoires voisins, manifestent leur désir de voir se développer des filières agricoles locales, en circuits courts et avec des pratiques respectueuses de notre environnement et de notre santé, il est du devoir de la puissance publique de préserver ces outils de production que sont les terres agricoles franciliennes. Les champs concernés doivent être vus comme des atouts pour structurer les filières agro-économiques franciliennes futures, et non considérés comme des espaces disponibles pour alimenter un modèle de développement économique dépassé. Nous dénonçons les dégâts déjà constatés que provoque cette manière d'aménager le territoire, et qui amène un ministère français à envisager de se départir d'un patrimoine historique, géologique, éducatif et agricole de grande valeur, au profit d'une puissance étrangère, le Qatar. La vente du domaine de Grignon-AgroParisTech, pour cause de déménagement programmé sur le cluster de Saclay, est en effet un des premiers dommages collatéraux du projet Paris/Saclay, et de la ligne 18 qui en est un des équipements.</p> <p>Nous contestons également l'utilité même de cette ligne de métro en matière de transport, et nous considérons que son coût (2,7 milliards d'euros) est prohibitif. Nous demandons à ce que soient étudiées toutes les alternatives qui, aujourd'hui, n'ont pas été envisagées (système tram-train, bus à haut niveau de service...).</p> <p>Nous souhaitons rappeler à l'appui de cette demande les avis réservés ou défavorables d'organismes de référence en matière de transports et d'investissement publics : avis défavorable du CGI (Commissariat général à l'investissement) sur la pertinence socio-économique du projet, avis réservé du STIF sur la rentabilité de la ligne, avis de l'autorité environnementale qui demande des compléments sur les émissions de GES engendrées par le projet et les nuisances diverses notamment près des gares. Pour ces raisons, qui ne sont pas exhaustives, nous souhaitons que le projet de métro de la ligne 18 soit abandonné, et que soient étudiés tous les modes de transports légers et peu énergivores permettant de répondre aux besoins de transport du plateau et de sa vallée. Nous souhaitons d'autre part que le plateau de Saclay soit déclaré zone agricole prioritaire pour le développement d'une agriculture de proximité et Bio, et que des synergies soient recherchées avec les territoires voisins, en particulier avec celui du sud-Yvelines qui présente pour cela un fort potentiel, afin de structurer les filières et les marchés agro-alimentaires de demain : proches des consommateurs, respectueux de notre environnement et de nos paysages, avec notre santé et la qualité des aliments pour première priorité.</p> <p>Marie Anne POLO de BEAULIEU Conseillère municipale de Rambouillet David JUTIER Conseiller municipal de Rambouillet</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3418							X	X											X	Mme OUBOUMOUR : Engagement de la France lors de la COP 21, est-ce une illusion? Alors que tous les acteurs qui y ont participé, ont témoigné de la prise de conscience des participants de l'Urgence face aux impacts du réchauffement climatique, mais des projets comme la ligne 18, avec l'urbanisation des terres agricoles sont des projets absurdes et inutiles, avec toujours la grande contradiction que le citoyen ne comprendra jamais, c'est ce double discours: d'un côté, pas d'argent pour des projets sociaux et écologiques: agriculture bio, circuits courts... qui créeraient de l'emploi, mais il y a toujours de l'argent pour ces projets qui coûtent chers. L'État peut au moins avoir le chic d'entendre la voix de la raison, celle des contribuables avant d'utiliser leur argent.
Mail 3419	X																		X	Mme BIGOT : Sur le plan de la ligne 18 figure une gare dite "CEA ST AUBIN" Pourquoi n'entre elle pas dans l'enquête publique? Peut-on analyser un projet par morceau??? Ne se moque-t-on pas de la population ???
Mail 3420																		X		Mme FERNANDEZ : Pas de métro sur le plateau de Saclay
Mail 3421															X	R				ANONYME : Non à ce métro aérien sans l'avis des bâtiments de France car certaines communes possèdent des éléments classés... Qu'en est-il de la zone PNAF les règles sont-elles respectées???? Donc métro enterré!!s'il doit y avoir métro...
Mail 3422		X																R		Mme GERMAIN : Nous avons quitté Paris il y a deux ans pour venir vivre à Villiers le Bâcle et ce dans le but d'élever nos enfants dans un cadre sain, champêtre, agréable. La construction d'un métro AERIEN le long de la D36 nous ferait vraiment regretter notre démarche. La construction de la ligne 18 et plus largement le projet le Grand Paris sont des évolutions exceptionnelles pour l'Ile de France, mais cela ne peut pas se faire à n'importe quel prix. Il faut savoir raison garder. Alors, si'il vous plaît, revoyez votre copie et optez pour une solution souterraine. Le surcoût, si surcoût il y a, est-il à la hauteur des conséquences? paysage défiguré, cadre de vie anéanti pour des milliers de personnes, impacts écologiques...Un bon développement se doit d'être un développement raisonnable et acceptable.
Mail 3423		X																	X	M. LECUYER : Coup de crayon malheureux ? Crayon, compas, centre, rayon, ... Comment un tracé sous les maisons de la Bretonnière à Voisins le Bretonneux est-il possible ? Accident fâcheux, quand on voit les espaces disponibles alentour ? Négligence ? Provocation ? Comment comprendre que des ingénieurs aussi brillants que ceux de la SGP aient pu produire pareille méprise ? Une telle énormité ? Une telle ânerie dirait-on à l'école ? Et si...Et si ce n'était pas une méprise ? Et si ce tracé était délibéré, pensé, travaillé ? Contraintes inavouées, au service d'objectifs inavouables ? Concertation intense autant que secrète avec la mairie de Guyancourt, contre « concertation » officielle autant que de façade auprès des citoyens ? Alors on apprend soudain, par inadvertance même, qu'un énorme projet d'urbanisme se dessine autour de la gare de St Quentin Est. Comment n'y avoir pas pensé plus tôt ? C'est pourtant écrit dans les diapositives de la concertation : c'est l'urbanisme qui va financer les gares ! Le tracé ne doit donc rien au hasard : le crayon et le compas sont guidés par l'urbanisme qui va financer le projet. Mais quelle est donc cette enquête publique, qui ne présente qu'une partie du projet (le métro) sans l'autre moitié qui en constitue l'équilibre économique (l'urbanisme) ? Cette enquête publique est donc fautive, truquée, qui présente un projet partiel et non financé, et aux impacts qui s'annoncent considérables en termes de circulation, stationnement, et besoins d'infrastructures de toutes natures, pas même esquissés. Alors quelle contribution apporter à cette Enquête Publique ? Exiger, bien sûr, avec tous, que gomme, crayon et compas soient repris pour un nouveau tracé qui évite les maisons de la Bretonnière ; Exiger aussi, la présentation du vrai projet, complet, qui expose aux citoyens la réalité du projet complet pour leur dire une chose simple : la vérité. Et parce que tel n'est pas le cas dans l'enquête publique partielle telle que soumise, elle doit ici être dénoncée.
Mail 3424		X											X					X		M. DEZALE : Il est inutile de s'étendre sur les incohérences de ce projet (fréquence d'utilisation prévisionnelle très faible par rapport au coût de l'installation, tracé inter-banlieues qui ne semble pas intéresser les habitants, Passage en aérien sur des zones protégées et à proximité des habitations tranquillement installées à la campagne, etc.). Je suis formellement opposé à ce projet de métro 18.
Mail 3425								X							X	R				Mme ARISTAGHES : Je suis favorable à l'établissement de transport en commun sur le secteur de la ligne 18. Certaines améliorations me paraissent essentielles. Sur le tracé "Christ de Saclay - St Quentin" : L'intégration paysagère du métro aérien n'est pas possible, étant

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				donné les dimensions de l'ouvrage, sans commune mesure avec celles des bâtiments du secteur. En terme paysager : "on ne respecte pas l'esprit des lieux". Sur le secteur "Voisins le Bretonneux" : le tracé souterrain peut éviter de passer sous les habitations, ceci pour réduire les vibrations qui seront subies par les habitants du quartier de la Bretonnière. Sur la zone de protection naturelle, agricole et forestière : je suis favorable à une part importante de boisement plutôt qu'à des mises en culture. Les forêts domaniales du secteur sont déjà très fréquentées ; il faut prévoir de les étendre. Par ailleurs, la forêt est un espace naturel public très peu coûteux, puisque les coûts de gestion sont quasiment couverts par les revenus des bois.
Mail 3426	X																	X	Mme CHAUVIN : L'arrivée de la ligne 18 à Versailles se fera par la Gare de Versailles-Chantiers qui sera agrandie. De ce fait, le projet actuel prévoit la démolition du Centre Huit, rue de la Porte de Buc, à Versailles, Le Centre Huit est un lieu de rencontres culturelles, culturelles et d'œuvres sociales qui apporte beaucoup à la population de Versailles et de sa région, voire au-delà. Il faut que le Centre Huit continue d'exister, à son emplacement actuel où il forme un tout indissociable avec la communauté des Diaconesses et le centre Claire Demeure. L'extension de la gare de Versailles-Chantiers doit se faire de l'autre côté de la gare actuelle sur des terrains de la SNCF. NON à la démolition du Centre Huit.	
Mail 3427							X											X	M. MARTIN-GALLAUSIAUX : Concernant les impacts sonores liés au projet : Pièce G.2 : Analyse des impacts et présentation des mesures Page 449 : 8.5.8.5 Augmentation générées par le métro sur les niveaux de bruit globaux La situation considérée est la situation de référence de 2030. Celle-ci tient compte de l'augmentation naturelle de trafic routier prévisible entre 2015 et 2030 mais aussi des conséquences du projet de métro du Grand Paris dans son ensemble sur le trafic routier, dont le charroi supplémentaire généré par les différents projets en cours de développements dans la zone d'étude. LES NOUVELLES VOIRIES SPÉCIFIQUES AUX PROJETS CONNEXES NE SONT NÉANMOINS PAS PRISES EN COMPTE CAR NON DIRECTEMENT LIÉ AU PROJET DE MÉTRO à l'exception de la nouvelle bretelle de la RD36 au nord du CEA à Saclay. Pièce G.2 : Analyse des impacts et présentation des mesures Page 452 : Le bruit du métro aura un impact sonore faible sur les niveaux de bruit actuels en période de jour sur le lotissement de Châteaufort où peu de modifications sont constatées avant/après projet. En revanche l'impact sonore est plus visible, et donc plus fort, en période de nuit en raison du faible niveau de bruit initial à cette période. L'impact reste cependant modéré (augmentation inférieure à 3 DB(A)). Pièce G.2 : Analyse des impacts et présentation des mesures Page 556 Augmentation des nuisances sonores du fait de l'impact cumulé. L'IMPACT ATTENDU SUR LE BRUIT ROUTIER EST TRÈS IMPORTANT (DE L'ORDRE DE 9 DB(A) en raison de la charge de trafic supplémentaire induit par le projet mais aussi la circulation des bus. En conséquence, l'étude telle que réalisée n'est pas acceptable, puisqu'elle ne prend pas en compte une source de bruit estimée au TRIPLE de celle générée directement. Il est impératif pour les riverains de disposer d'une étude prenant en compte le bruit réel estimé de l'ensemble des projets à l'horizon retenue (2030) Dans ces conditions, je donne un AVIS DÉFAVORABLE au projet à l'enquête publique	
Mail 3428		X					X											X	M. VEDIE : J'habite dans un village le long du tracé de la ligne aérienne du métro, ma maison se situerait à moins de 150 m. Je suis contre le projet de métro dans sa configuration actuelle. En effet, je m'attends à d'important troubles sonores au passage du métro à 100 km/h en aérien. Vivant dans un cadre protégé, je suis également contre la pollution visuelle engendré par ce projet	
Mail 3429	X	X													X	R		ANONYME : Pourquoi faire simple, quand on peut faire compliqué !? : c'est l'impression qui se dégage immédiatement à la vue du tracé de la future ligne 18 qui passe sous des dizaines d'habitations et sous une école maternelle et primaire (qui a été négligée dans l'étude !!!) dans le quartier de La Bretonnière, à Voisins-le-Bretonneux, où j'habite. Alors, pourquoi un tel tracé a-t-il pu être conçu par des personnes qui, nous pouvons le penser, connaissent leur métier et les risques inhérents à un tel projet dans cette zone ??? Visiblement, ces risques ont été largement minimisés pour répondre à un souci de réduction de budget (...) par rapport à un projet initial plus respectueux et plus en adéquation avec les besoins de la population saint-quentinoise		

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE DEFAVORABLE NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel	
																		<p>dans son ensemble, souci mis à profit par la commune de Guyancourt pour satisfaire au mieux ses besoins dans ce nouveau contexte, quitte à en rejeter les inconvénients en dehors de ladite commune ; nième épisode d'un "guéguerre" qui dure depuis que la ville nouvelle existe !...</p> <p>Je suis pour la ligne 18, si le futur projet respecte l'idée initiale de rejoindre la gare actuelle de Saint-Quentin-en-Yvelines : cette gare me semble constituer un hub beaucoup plus important et stratégique qu'une future gare de Saint-Quentin-Est complètement excentrée de l'agglomération, et que l'on "connecterait" à la gare existante par une ligne de bus ! Quitte à ce qu'il n'y ait qu'une seule gare, autant renforcer la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines, au centre de l'agglomération (sur la commune de Montigny-le-Bretonneux...) et située non loin de l'université, et créer cette ligne de bus pour desservir la partie Est de l'agglomération, en fonction des besoins. Et par la même occasion, cela permettrait de définir un tracé vers l'Est plus direct et beaucoup moins sujet à polémiques, car passant sous des axes routiers (l'avenue de l'Europe...), et sous des zones vertes plus à l'Est (le golf...), en direction de Saclay.</p> <p>Concernant plus spécifiquement le quartier de La Bretonnière, il faut savoir que nombre d'habitants rencontrent des problèmes de fissures dans leurs habitations, car celles-ci ont été bâties sur des terrains argileux et donc sujets au phénomène de retrait-gonflement selon l'intensité des saisons. Ces maisons ont été construites avec des fondations peu profondes, et une dalle flottante reposant directement sur le sol. Certaines d'entre elles ont dû être reprises/renforcées par micropieux jusqu'à plus de 15 m de profondeur. En conséquence, non seulement le percement risque d'avoir de très graves répercussions sur ces maisons et les maisons environnantes (puisque le toit du tunnel serait à une profondeur de 12 à 15 m sous les maisons), mais il va sans dire que les vibrations, générées d'abord par l'activité du tunnelier puis, pendant l'exploitation, par le passage quasi-continu de rames de train "fer contre fer", risquent de détériorer encore plus et de manière radicale la tenue dans le temps des habitations bâties sur ce type de terrain.</p> <p>Pour conclure, vous l'aurez compris, Je suis favorable au projet de la ligne 18, si ce projet va dans le sens d'un mieux-être et d'un mieux vivre pour l'ensemble des habitants de Saint-Quentin-en-Yvelines et de ceux et celles qui viennent y travailler. Par contre, je suis totalement opposé à son passage actuel sous le quartier de La Bretonnière à Voisins-le-Bretonneux, pour les raisons évoquées ci-dessus, et ce, quel que soit le tracé adopté pour cette ligne.</p>	
Mail 3430																	X	<p>Mme CARMELLE : La question des transports est un enjeu majeur dans le développement du cluster Paris Saclay et permettra de développer les relations Universités/Recherche/entreprises/PME. Il profitera à nos salariés qui disposeront de modalités d'accès rapides et diverses en transport en commun. Nous soutenons le projet de la ligne de métro 18 qui permettra ainsi de renforcer l'attractivité du centre, d'améliorer l'accueil des visiteurs notamment étrangers arrivant depuis les aéroports ou les gares et de relier directement l'université Versailles Saint Quentin. Les conditions d'accès au campus Paris/Saclay sont en effet aujourd'hui déjà très difficiles et le développement du cluster rend indispensable la réalisation d'une infrastructure de transport complète incluant des transports en commun permettant de désenclaver les sites.</p>	
Mail 3431		X						X										X	<p>M. BOYON : Je suis favorable à l'amélioration des transports en commun sur le plateau, mais j'émet un avis défavorable à ce projet qui a dérivé vers un métro sur pylônes sur une grande partie de la ligne. Ce métro sur pylône va provoquer de nombreuses nuisances pour les riverains, va défigurer le paysage et va empiéter sur les 2300 hectares de terres cultivables soi-disant sanctuarisées; les terres situées sous la voie seront de fait impropres à la culture. Il est encore temps de revenir à un projet en sous-sol ou à un tramway en site propre.</p>
Mail 3432		X																X	<p>ANONYME : AVIS DÉFAVORABLE. Je prends régulièrement le bus 91 10 ou 06 pour me rendre à la fac à saint Quentin et franchement les bus sont rarement pleins donc personne non plus dans le métro aérien sur pylône. Je ne sais pas d'où vous sortez de tels chiffres de futurs utilisateurs</p>
Mail 3433						X												X	<p>Mme BALTHAZARD : La construction de la ligne 18 en aérien va provoquer une dégradation irréversible des paysages. On croyait que la lutte pour la ZPNAF pouvait protéger notre environnement du béton, mais avec la création du métro, il va forcément y avoir une urbanisation autour, et le décret disparaîtra plus rapidement qu'il n'a été mis en place. Ce modèle de de croissance est contraire aux</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			déclarations de la COP21. Aujourd'hui la protection de l'environnement devient prioritaire face aux changements climatiques. Les espaces urbanisés retiennent la chaleur contrairement aux surfaces agricoles et forestières. Je donne donc un avis défavorable au projet de métro ligne 18.	
Mail 3434		X							X					X	X			X	M. MANTON : Notre maison, comme de nombreuses maisons du quartier de la Bretonnière à Voisins-le-Bretonneux, a subi des dommages liés aux variations du sous-sol suite à des périodes de sécheresse : affaissement de la dalle d'environ 1 cm, fissures dans les murs et la dalle du 1er étage. Nous craignons que le percement du tunnel, et les vibrations qui l'accompagneront, n'aggravent ces dommages. Nous craignons également le bruit et les vibrations qui risquent d'être générés et amplifiés lors du passage du métro. Ces nuisances vont se traduire par une dépréciation de notre bien. Nous demandons donc l'abandon du tracé sous la Bretonnière, avec par exemple l'adoption d'un tracé passant sous le golf national, tracé plus direct et dépourvu habitations.	
Mail 3435		X							X						X			X	M. HANTZ : Le quartier de la Bretonnière à Voisins est le seul quartier d'habitations de SQY sous lequel passera la ligne 18, si ce tracé n'est pas modifié. Hors, ce quartier a subi a plusieurs reprises des désordres au niveau des sous-sols. Ces désordres, liés à un assèchement suite à des périodes de sécheresses/canicules ont plusieurs fois justifié des déclarations de « catastrophe naturelle ». C'est dans ces contextes que de nombreuses maisons ont dû être renforcées par des pieux (+/- 15m). Certaines de ces maisons se trouvent directement à l'aplomb du tunnel envisagé. Sans aller jusqu'au pieux, un grand nombre de maisons ont également été « traitées » suite à des fissures en façade et/ou des affaissements de la dalle de plusieurs centimètres. Le tracé passe sous le groupe scolaire (maternelle, primaire) du quartier. Ce groupe scolaire a également subi des dégâts lors des différents épisodes de canicules/sécheresses et les bâtiments ont dû être consolidés pour ne pas risquer d'effondrement. Pour notre cas personnel, notre maison, située rue Vincent Van Gogh, a été affectée par plusieurs fissures dans les murs en façade suite à l'assèchement des sous-sols provoqué par la canicule de 2003. Ces dégâts ont été déclarés et pris en charge dans le contexte de la déclaration CATNAT de l'arrêté de 2005. Nous avons dû en outre, abattre les arbres entourant la maison, à la demande de notre assureur, afin de limiter les risques d'une récurrence en cas de nouvelle sécheresse. Nous avons eu également un affaissement de la dalle. Bien que cela n'ait pas été pris en compte dans le contexte CATNAT 2005 par l'assureur, l'ensemble de ces désordres montre que les risques liés à la nature du sous-sol de la Bretonnière sont très élevés. D'une part, il ne faut pas augmenter ces risques artificiellement. D'autre part il est très important de pouvoir garder la possibilité de consolider nos pavillons par tous les moyens nécessaires, y compris par des pieux, si de nouveaux désordres apparaissent suite à des aléas climatiques. Compte tenu de ces éléments et des risques associés, il est indispensable de dévier le tracé afin qu'il ne passe pas sous les habitations de la Bretonnière. Il semble que la SGP ait pris connaissance de ces éléments (maisons pieutées, désordre et fragilité des sous-sols.) lors de la réunion organisée in extremis le 30 juin 2015 à Voisins le Bretonneux. Par conséquent, on peut sans se tromper affirmer que cette partie du tracé n'a fait l'objet d'aucune étude préalable de la part de la SGP. Dans ces conditions, pour des raisons de sécurité et de responsabilité, nous demandons que le tracé du tunnel soit dévié vers le tracé alternatif évoqué par la SGP lors de la réunion du 30 juin 2015, mais pour lequel nous n'avons eu aucun retour contrairement à ce qui avait été promis. Ce tracé évite le quartier habité de la Bretonnière en passant sous l'avenue de l'Europe le long du golf. Il a également l'avantage d'être plus court de 400m env. donc plus économique à mettre en œuvre. Il doit aussi permettre de réduire le nombre de puits en supprimant un.	
Mail 3436		X		X	X										X		X		ANONYME : Je suis contre le projet de métro tel qu'il est présenté dans le dossier d'enquête publique. En effet, nous devons nous prononcer sur le dossier d'enquête publique alors que ce projet n'est pas finalisé. Je ne reviens pas sur la gare du CEA Saclay qui ne fait pas partie de l'enquête publique car à ce jour il n'est pas possible de construire une gare à l'endroit prévu. Je voudrais évoquer les questions d'interconnexion, de multi modalités des gares qui n'ont pas été pensées alors qu'elles sont essentielles. D'ailleurs ce n'est pas moi qui le dit mais M. Durovray, président du Conseil Général de L'Essonne lors de la séance plénière du 11 avril 2016, qui exige que la SGP rouvre le dossier à ce sujet.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				Voilà encore une raison qui montre que ce projet n'est pas totalement abouti et que toutes les réflexions n'ont pas eu lieu ou plus exactement que la SGP n'en a pas tenu compte dans le dossier d'enquête publique qu'elle propose Pour la plupart des gens, pour rendre un avis favorable à cette enquête il faudrait : - que le métro soit enterré et non plus aérien pour éviter de défigurer le plateau et le massacre environnemental annoncé - qu'il ne passe pas sous des habitations (quartier de la Bretonnière à Voisin par exemple) - que des précisions soient données (exemple sur l'interconnexion des gares) et donc que le débat soit rouvert, en espérant que cette fois ci la SGP tienne compte des avis de ceux qui défendent le plateau de Saclay (avis associatifs, avis politiques avec les délibérations municipales de Châteaufort, de Villiers le Bâcle, de St Aubin, de Magny les Hameaux, de Voisins, de Rambouillet qui demandent l'abandon de la solution de Viaduc, avis de la population qui habite le plateau et qui va subir au quotidien les nuisances sonores et visuelles.
Mail 3437		X					X	X					X					X		Mme BOYON : Par la présente, je souhaite en tant qu'habitante de Saint Aubin vous signifier mon AVIS DEFAVORABLE AU METRO AERIEN DE LA LIGNE 18 TRAVERSANT LE PLATEAU DE SACLAY. En effet, ce projet est démesuré en termes financier, écologique, nuisances irrémédiables pour les riverains. Il est infiniment plus urgent de moderniser et optimiser les transports en commun déjà existants comme le RER B par exemple, et si nécessaire préparer la migration des voies du TCSP en tram-train, puisque ces voies ont été conçues pour accueillir ce transport beaucoup moins onéreux et plus rapide à mettre en place.
Mail 3438													X		X		X			Mme MAUREL : AVIS DEFAVORABLE pour la ligne 18 : coût exorbitant. Il vaut améliorer les transports en commun existants
Mail 3439																X				M. FURELAUD : Bon projet. Je soutiens
Mail 3440							X	X					X		X		X			ANONYME : L'enquête est très mal présentée. Il est évident qu'il faut un moyen de transport pour résoudre le problème de la circulation sur le plateau de Saclay. Il y a déjà la ligne B du RER sur toute une partie. Il y a déjà la RD 36 qui doit passer à 2 fois 2 voies + une circulation en site propre. Il faudrait en tenir compte. Si j'ai bien compris, il n'est pas certain que le tronçon Saclay-St Quentin en Yvelines soit rentable. Un métro coûte très cher, il est long à construire, très onéreux à l'entretien, produit des nuisances sonores, est néfaste à l'environnement, pas esthétique et pas forcément pérenne, surtout à échéance d'un siècle. De grandes villes ont adopté avec satisfaction la solution des tramways électriques : silencieux, respectueux de l'environnement et du confort visuel et sonore des riverains. Il est de loin le moins cher à construire et à entretenir. Les emprises au sol sont déjà prévues. Facile à utiliser. Pourquoi cette solution n'a-t-elle pas été envisagée ? Conclusion : AVIS DEFAVORABLE POUR UN METRO. Oui à un TCSP.
Mail 3441							X	X							X		X			M. BOUYER : AVIS DEFAVORABLE. Le projet de ligne 18 répond à un réel besoin de transport dans ce secteur, mais d'une mauvaise façon. Il est surdimensionné, ne respecte pas l'environnement que ce soit du point de vue visuel ou du maintien de l'activité agricole telle qu'elle a été promise. D'autres solutions sont possibles correspondant aux besoins en exploitant et améliorant les réseaux existant et en mettant en place des moyens innovants : tram sur le parcours actuel du bus en site propre, tram-train, voire téléphériques.
Mail 3442		X																X		M. BERBONDE : Il n'est pas possible de défigurer le plateau de Saclay en y construisant un métro aérien !
Mail 3443								X							X		X			M. ou Mme NOËL : je suis contre le projet pour toutes les raisons évoquées ci-dessous par les citoyens du plateau de Saclay. je souhaite également que les pistes cyclables soient rénovées, protégées et nettoyées. Elles sont dans un état déplorable et les services qui devraient s'en occuper font la sourde oreille face à une pétition qui tourne depuis plusieurs mois maintenant. Le tracé du métro passe juste en dessous de celle qui longe la N118, alors quoi ? Elle sera décalée ? Mystère. Je ne pense pas que les innombrables avis défavorables vont empêcher les bulldozers de bétonner à tout va les terres arables et autres friches riches en refuges naturels, puisque c'est tout ce dont sont capables nos décideurs, mais je me prononce quand même !
Mail 3444		X											X		X		X			M. RINCEL : Je suis contre le projet de métro tel qu'il est présenté dans le dossier d'enquête publique. J'émet donc un avis défavorable

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>Le dossier d'enquête publique qui nous est soumis a été construit par la SGP, dont l'objectif est de construire un métro. Par définition, elle ne va pas retenir d'autres solutions (tram train, BNHS, ...) et construire moins de km de métro. Pour cela elle construit un dossier avec des arguments qui vont dans le sens du métro. Ainsi elle nous livre des études qui nous disent que 100 000 personnes prendront la ligne 18 en 2030. Je note qu'entre deux études, les chiffres ont été multipliés par deux (je ne sais par quel miracle) sachant que pour rentabiliser la deuxième partie de la ligne 18 il faudrait 400 000 usagers/jour !!!</p> <p>Que cela signifie-t-il ? Que dans ce dossier la SGP est juge et partie. Où est l'objectivité nécessaire à une appréciation cohérente de cette enquête publique ? nulle part. Car c'est la SGP qui commande les études, qui rend public les résultats (qui vont évidemment dans son sens) n'hésitant pas à utiliser les méthodes marketing d'un promoteur immobilier pour mettre en exergue ces informations qui vont dans son sens. Bizarrement quand ce n'est pas la SGP qui rend les avis, ils sont tous défavorables à la ligne 18 (CGI, STIF, AE, Cour des Comptes, Rapport AUZANET ...). Ces réunions de concertation renforcée (en réalité de l'information descendante de la SGP qui nous montre les mêmes slides depuis plus de 3 ans) sont un leurre et il ne nous reste plus qu'à espérer pour continuer à croire en notre démocratie participative que le commissaire enquêteur tienne compte des différents avis qui se sont exprimés sur internet et dans les registres mis à disposition et par conséquent n'avalise pas le projet de métro tel que présenté dans cette enquête publique et recommande au moins son enterrement, un non passage sur les maisons de la Bretonnière à Voisins, ...</p>	
Mail 3445															X		X		<p>Mme DEFFOIS : AVIS DEFAVORABLE POUR LE METRO, SURTOUT POUR UN METRO AERIEN. La première ligne du métro parisien a été ouverte en juillet 1900 .Il y a des tronçons souterrains, il y a des passages en aérien. rien de bien reluisant ni tentant. Ne croyez-vous pas qu'il serait temps d'avancer en profitant des évolutions technologiques et en respectant les contraintes environnementales ? Pourquoi ne pas fusionner métro et bus, sous la forme d'un tramway paysagé qui mettrait tout le monde d'accord ? Pas de bruit, pas de laideur dans le paysage ni de vibrations dans le sol, coût réduit, facile à entretenir. Que des avantages ! A Orléans, le prix du billet prévoit même le parking des voitures. Le rêve.</p>	
Mail 3446	X						X	X									X		<p>M. RINCEL : Je suis contre le projet de métro tel qu'il est présenté dans le dossier d'enquête publique. J'émet donc un avis défavorable car comme des milliers de témoignages l'ont dit je ne veux pas de ce métro aérien qui va défigurer le plateau de Saclay, sacrifier des terres agricoles, bouleverser le cadre de vie des milliers d'habitants par une pollution visuelle et sonore de premier ordre (un métro toutes les 2 minutes aux heures de pointe en fer/fer à 120 mètres des habitations). Faudra-t-il comme à notre Dame des Landes que des Zadistes envahissent le plateau de Saclay pendant des années ou encore un mort comme à Sivens pour réussir à se faire entendre ? J'espère que non et que le commissaire enquêteur pourra se libérer du joug de la SGP pour rendre un avis éclairé et objectif sur ce projet de la ligne 18.</p>	
Mail 3447								X							X		X		<p>Mme ROBERT : La ligne 18 du Grand Paris Express ne correspond ni aux besoins des habitants, ni à ceux des travailleurs. Les flux de déplacements entre les pôles de main d'œuvre et les pôles d'emplois n'ont pas été suffisamment étudiés. On continue à favoriser le développement de mouvements pendulaires dans les déplacements domicile - travail et donc l'étalement urbain et la destruction de terres agricoles. C'est de maillage de proximité, de pôles mixtes habitations/travail et espaces de co working - commerces de proximité reliés en déplacements doux dont l'Ile de France a besoin. Pas de maxi zones spécialisées, en bureaux vides ou en ghettos sociaux ou bourgeois.</p>	
Mail 3448							X	X									X		<p>Mme BRY : Non au métro !! Non au paysage sacrifié ! Non aux nuisances sonores !</p>	
Mail 3449	X														X		X		<p>M. LACROIX : Il est inconcevable d'avoir supprimé la desserte de la gare de St Quentin en Yvelines et de prévoir le terminus de la ligne à la gare de Versailles Chantiers, qui est déjà totalement saturée aujourd'hui, ainsi que toutes ses voies d'accès (plus fort trafic des gares de banlieue). D'autant que le nouveau tracé ne comportant presque que des points de dépose des passagers (zones d'activités) et peu de zones d'habitation, la ligne 18 va augmenter le trafic des autres lignes et des gares de correspondance, contrairement à ce qui est prétendu. Je suis résolument défavorable au projet dans sa forme actuelle.</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3450		X														X	R		M. WALTSBURGER : Je suis contre le métro dans sa version aérienne. Je propose d'envisager une tranchée couverte le long du CD36 avant le doublement de celui-ci.	
Mail 3451								X	X							X		X	M. BRY : Nous sommes pour la préservation du site aux abords de la Vallée de Chevreuse. Nous défendons ces terres agricoles du plateau de Saclay. Nous demandons de reconsidérer ce projet en proposant une solution plus écologique et pérenne.	
Mail 3452		X						X	X				X					X	M. RAQUIN : J'émet un avis défavorable sur le projet concernant la future ligne 18 pour la partie comprise entre Saclay et Saint Quentin en Yvelines. Le métro perché sur des pylônes entraînera des nuisances esthétiques et sonores qui pourraient probablement être en grande partie atténuées et ce à moindre coût. Une argumentation sérieuse peut être développée pour la construction d'une voie en déblais sur cette partie du tracé. 1) Si les versants sont correctement réalisés et plantés d'une végétation adaptée, on sait réduire considérablement les nuisances sonores. 2) Pour les usagers (clients) du transport, ce n'est pas ce qu'on peut voir de plus laid. On peut en profiter longuement sur certaines sections du RER B lorsque celui-ci musarde, ce qui arrive plus fréquemment qu'il ne serait souhaitable. 3) En cas de précipitations exceptionnelles qui ont déjà entraîné des inondations à Villiers le Bâcle en 2007 (et aussi en 1974 disent les anciens), on aurait, à proximité du village, un drain pour écarter les arrivées d'eau en provenance d'un plateau qui sera de plus en plus urbanisé, raisonnablement ou pas. Ce rôle ne saurait être tenu ni par une voie sur pylônes ni par une voie dans un souterrain étanche. 4) Le coût devrait être nettement inférieur pour la collectivité et c'est un argument que les élus n'auront sans doute pas honte d'opposer au zèle des entreprises du BTP pour satisfaire leurs intérêts, légitimes ailleurs, et ceux de leurs actionnaires. 5) Il reste l'argument de la sécurité martelé par les tenants du métro perché ou enfoui. Cet argument paraît aussi péremptoire que vain car il est hélas quasi impossible d'empêcher quelqu'un(e) résolu(e) d'attenter à sa vie ou à celle de ses semblables de le faire. De plus, en cas d'accident ou d'attentat, est-il plus facile aux secours de porter assistance à des passagers bloqués dans un tunnel ou perchés à 10m de haut que dans une voie en déblais ? Les services de secours hautement compétents (pompiers, protection civile) pourraient sans doute se prononcer utilement sur cette question. Compte tenu du fait que, l'enquête d'utilité publique ne propose qu'un avis favorable ou défavorable motivé sur le projet « ficelé » par la Société du Grand Paris une très hypothétique modification (pour cette partie du tracé) ne semble pouvoir passer que par un avis défavorable motivé. C'est ce que j'espère avoir fait.	
Mail 3453		X														X	X		Mme JEAN : Je suis contre le passage du métro en aérien près du CEA et de la ville de Villiers Le Bâcle. Parce que : IL EST ISSU DE CONCLUSIONS QUI N'ONT PAS RESPECTE LE PUBLIC QUI S'ÉTAIT EXPRIME POUR UN METRO ENTERRE LES ESTIMATIONS DE TRAFIC SONT FANTAISISTES LE TRACE TRANSVERSAL NE RÉPOND PAS AUX USAGES. Merci de votre prise en compte.	
Mail 3454								X								X		X	M. LOUP : Conscient des obligations de la France suite à la signature le 22 avril 2016 de l'Accord de Paris sur le climat (COP 21) adopté le 12 décembre 2015, vu que les terres agricoles cultivées constituent de précieux puits à CO2 et attaché à protéger au Nord de Paris les dernières terres agricoles d'une qualité exceptionnelle qui subsistent sur le Triangle de Gonesse entre Le Bourget et Roissy, je demande le respect intégral de la zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) du plateau de Saclay, instituée par le décret n°2013-1298 du 27 décembre 2013 et publiée au Journal officiel le 31 décembre 2013 de façon à pérenniser une agriculture vivante et productive sur le plateau et ses abords. Pour améliorer en faveur des habitants les conditions d'accès aux transports en commun, je demande que soit intégrée au dossier d'enquête publique la solution alternative proposée en juillet 2015 par plusieurs associations et collectifs en vue de la prolongation sans changement de l'actuel RER C allant de Massy à Versailles Chantiers jusqu'à St Quentin en Yvelines, dont la réalisation chiffrée par la SNCF couterait le dixième du projet de ligne 18.	
Mail 3455		X						X										X	ANONYME : Contre le métro aérien	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3456		X						X										X	M. PORCHE : Contre le métro aérien	
Mail 3457		X						X										X	ANONYME : Contre le métro aérien, pour préserver les terres agricoles	
Mail 3458		X						X										X	ANONYME : Contre le métro aérien	
Mail 3459								X				X						X	Mme. CARBUNAR : Je n'habite pas sur le tracé prévu de la ligne 18 mais je m'y déplace assez souvent pour visiter ma famille. Je tiens à dire mon opposition totale à ce projet pharaonique de métro en viaduc complètement déconnecté des réalités. Il existe déjà un réseau ferré à proximité immédiate du tracé de cette nouvelle ligne de métro, je veux parler du RER C entre Massy et Versailles qui est exactement parallèle. Et il n'y a absolument pas besoin de deux lignes de réseau ferré entre ces deux villes, une seule fonctionnant normalement est tout à fait suffisant. Cette branche du RER à besoin d'une rénovation, peut-être d'une déconnexion du RER C, pour améliorer la fréquence de passage des trains et la vitesse de la liaison vers Paris. Il serait beaucoup plus simple et plus économique de se baser sur ce qui existe déjà et de connecter les villes alentours via du transport léger (bus, tramway).	
Mail 3460		X													X		X	X	M. MANDIN : Non au métro sous le quartier de la Bretonnière !!! Habitant sous la zone du tracé, je suis particulièrement déçue par la façon dont cette étude est menée : en dépit du bon sens et sans respecter les habitants et leur cadre de vie (vive les vibrations à chaque passage de métro !!) alors qu'à proximité se trouve une zone verte sans habitation : le golf national. Une simili réunion d'information a été organisée en juin 2015 sur l'insistance des voisins qui avaient juste été oubliés dans l'agenda de la SGP. Mais trop tard la ZUP avait déjà été déposée : il ne fallait surtout pas mettre en retard le projet. Les responsables du projet n'ont pas mené d'étude approfondie du sol avant de modifier le tracé initial qui ne passait pas sous la Bretonnière.	
Mail 3461	X	X																X	M. JUNOT : Pourquoi la connexion vers la gare actuelle de Saint Quentin 'a-t-elle pas été maintenue autrement que par un réseau de bus ? Le projet initial prévoyait 2 gares ce qui semblait logique compte tenu de la couverture géographique de la ville nouvelle et du tissu d'entreprise réparti aussi bien à l'est qu'à l'Ouest. Le 1er tracé qui comportait 2 gares ne passait pas sous le quartier de la Bretonnière mais pour satisfaire à certains intérêts économiques, celui-ci a modifié : la 2ème gare supprimée et le tracé dessiné sous un quartier résidentiel et une école !!! Comment peut-on prendre de telle décision sans consulter au préalable les habitants et vérifier la nature des sols qui est particulière instable?? Je suis DEFAVORABLE à ce tracé sous le quartier de la Bretonnière et qui dessert mal la ville nouvelle de Saint Quentin en Yvelines.	
Mail 3462		X						X										X	Mme. COUSIN : Contre le métro aérien, nos paysages sont tellement agréables	
Mail 3463																X		X	M. ANZIEU : Utilisateur fréquent de l'aéroport d'Orly, je serai donc utilisateur de la ligne 18. Le bruit généré par le métro, mis en avant par les détracteurs du projet sera a priori bien moindre que celui des transports routiers à moteur thermique. Par ailleurs je défends la partie aérienne sur la plateau de Saclay, qui réduit fortement l'emprise au sol, libère les passages et réduit le coût important du projet. En tant qu'habitant d'un petit village qui sera proche de la ligne, je vois plus d'avantage à ce métro qui réduira le trafic routier actuellement saturé, polluant et bruyant aux heures de bureau. Je pense que la ligne 18 est d'un intérêt national qui doit dépasser les peurs de changement conservatrices locales. Enfin je ne vois pas en quoi la partie aérienne pourrait dégrader le paysage du plateau de Saclay qui n'a absolument rien d'extraordinaire, contrairement à la forêt de la vallée de Chevreuse par exemple. Je soutiens donc le projet de ligne 18 y compris dans sa partie aérienne.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE DEFAVORABLE NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel	
Mail 3464								X									X	ILLISIBLE : idem mail 3332	
Mail 3465		X						X										X	Mme. VAVON : Contre le métro aérien
Mail 3466		X																X	Mme. BENOIT : contre le tracé prévu à Antony
Mail 3467													X			X		X	M. PELOTE : Projet pharaonique et mégalomane, non rentable, qui va gaspiller l'argent des contribuables, qui fait fi de l'avis des habitants des espaces traversés, qui va détruire les paysages, qui est désynchronisé par rapport aux besoins criants actuels de transport en communs (pourquoi cette absence d'investissement dans les transports existants, RER B et C entre autre). Alors que des solutions à court terme et bien meilleurs marché existent mais ne sont pas étudiées. Et que dire de cette pseudo-consultation alors que le projet est ficelé, que les décisions sont déjà prises et que ni nos avis ni rien ne feront changer ?
Mail 3468													X					X	M. CORNU : Tel que je le vois, cette ligne 18 va être, sur une grande partie de son trajet, en doublon avec les lignes existantes de RER B ou C. En tous cas, suffisamment proche pour pouvoir envisager des navettes entre ces lignes et les lieux à desservir. Donc, dans un souci d'économie de moyen, de préservation des terres agricoles du plateau (déjà durement touchées, faut-il rappeler que les terres du plateau de Saclay sont parmi les plus fertiles de France ?) autant que de préservation du tissu urbain autour des gares déjà existantes, je suis pour une solution alternative à cette ligne
Mail 3469	X	X					X	X					X					X	M. BOUCHARLAT : Monsieur le Président de la Commission d'enquête, Madame, Messieurs les enquêteurs, 3500 avis publiés dont une écrasante majorité s'opposant à une Metro: - aérien sur le plateau de Saclay, - enterré sous le quartier de la Bretonnière. - dont l'évaluation de l'impact sonore est fantasmagorique, - dont le retour sur investissement est plus qu'hasardeux pour la partie Saclay Versailles, - avec des hypothèses douteuses (construction de la gare de Saclay-Christ plus qu'inévitable) - avec un impact agricole plus que mal jaugé par la SGP. Allez- vous laisser ce monstre technocratique faire n'importe quoi? N'est-il pas temps que vous aussi vous assumiez vos responsabilités citoyennes en vous prononçant contre ce projet ?
Mail 3470		X					X	X										R	Mme. ROSSO : Je suis contre le projet d'un métro aérien sur le plateau de Saclay. Cela va défigurer le paysage et créer des nuisances aux riverains
Mail 3471		X					X											R	Mme. CROS : AVIS FAVORABLE mais je demande la révision du tracé sous-terrain au niveau du quartier de La Bretonnière pour ne pas passer sous des habitations et sous le groupe scolaire des 40 arpents. En effet, il existe un risque important de perturbations électromagnétiques pouvant nuire à la santé des habitants du quartier de la Bretonnière. Ces perturbations peuvent être dues au courant permanent d'alimentation traction du métro : 1500 Volts, et des antennes des systèmes de guidage automatiques et de transmission de données. Etant donné la faible profondeur du tunnel sous les maisons (15m) la présence permanente de courant haute tension et des rayonnements fait craindre une perturbation de la santé des habitants, des enfants, le sommeil des habitants.
Mail 3472		X																R	M. GERARD : Le tracé actuel de la ligne 18 m'inquiète car elle doit passer dans le quartier de la Bretonnière sous une cinquantaine d'habitations et d'une école maternelle et élémentaire. Ce tracé est fortement préjudiciable pour nos maisons car elles ont été construites en 1991 et bâties sans fondation sur des terrains avec une faible couche de terre recouvrant un terrain d'argile verte. Les terrains sont très instables. Ce type de terrain est fragile et il est sensible aux variations de température (fissure après une sécheresse, affaissement, ...).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				Je suis fortement inquiet par le percement d'un tunnel ainsi que le passage en sous-terrain du métro sous nos maisons car il entrainera forcément des vibrations. De nombreux terrains autour de notre résidence sont des terrains non bâtis facilitant la construction d'un métro en sous terrain sans risque pour notre environnement et tranquillité. Je ne suis pas opposé sur le projet de la ligne 18 mais je suis en désaccord avec le tracé actuel avec le passage sous notre résidence.
Mail 3473	X		X										X						X	ALLAIN : Habitant à Versailles, je m'interroge particulièrement sur 3 points : 1/ sur le ration coût / bénéfice d'un projet d'une telle ampleur, et de son impact environnemental. Moderniser les lignes Transiliens déjà existantes présenterait déjà un bénéfice très important au quotidien pour les utilisateurs de ces transports. 2/ Gare Le projet privilégié ne semble clairement pas abouti car ne tient pas compte du bâti existant. Le "Centre 8", centre culturel de 1ère importance à Versailles et lieu de vie de tout un quartier est appelé à disparaître, sans qu'aucune contrepartie ne soit proposée. Il convient de proposer des solutions alternatives afin de préserver les pratiques culturelles et la vie de quartier, dans un périmètre d'implantation au cœur du quartier des Chantiers. 3/ Stade des Chantiers Le puits de sortie du tunnelier positionné dans le stade des Chantiers va créer une gêne d'une ampleur vraiment exceptionnelle pour tout le quartier (OA24). En effet, les maisons ainsi que la résidence pour personnes âgées situées à proximité vont être impactées de longs mois par les travaux. Les installations sportives et les squares seront altérés, voire neutralisés sans proposition de remplacement dans le projet.
Mail 3474		X					X	X										X		Mme. COUPY : Je suis contre ce projet de métro aérien
Mail 3475																	X			ANONYME : Je suis FAVORABLE au tracé de métro tel que défini par la SGP dans le dossier de l'enquête publique. Les personnes travaillant sur le Plateau et les futurs habitants des nouveaux quartiers d'habitation à venir, ont absolument besoin d'un moyen de transport non polluant.
Mail 3476													X					X		Mme. MONAT : je souhaite que le réseau existant soit développé : plus de fréquence de RER C entre Massy et Versailles Chantiers, de nouveaux parcs de stationnement gratuits, sur les gares plutôt que de créer de nouvelles lignes
Mail 3477		X											X					X	X	M. GRATPAIN : J'émet un avis totalement défavorable au projet de métro automatique de la ligne 18, entre Saclay et Versailles, tant en aérien qu'en souterrain et ceci pour plusieurs raisons : - destruction d'un poumon vert et de terres agricoles riches aux portes de Paris - inutilité de ce métro avec ses 3 stations : Versailles Chantier / Satory / Saint Quentin Est. La direction Saclay vers Versailles sera sous exploitée. Il est bien plus facile et rapide pour tous de rejoindre Versailles Chantier soit en voiture soit en bus (quand il y a des lignes). Que va-t-on dire alors ? tout simplement que pour que la ligne 18 soit rentable, il faut urbaniser. Aux personnes qui disent : « je suis contre le métro aérien mais pour le métro souterrain », je répondrais que jamais il ne s'est construit un métro souterrain en rase campagne. Par contre, après le métro aérien, l'urbanisation arrive vite. Prenons comme exemple l'origine de ce métro automatique léger (le VAL) démarré à la fin des années 70 à Villeneuve d'Ascq à proximité de Lille dans le Nord. Je le connais très bien. Que s'est-il passé ensuite autour du métro aérien : une urbanisation importante. Qu'ont besoin les habitants d'Orsay, Saclay, Magny les Hameaux, Saint Quentin en Yvelines et des villages environnants ? Tout simplement de liaisons douces et directes (lignes de bus en site propre ou non ou Tram) vers Versailles ou le CEA Saint Aubin pour rejoindre Orly. Avec surtout en plus des liaisons vers Clamart, Vélizy et le Pont de Sèvres à Boulogne. Des lignes de bus (ou un tram) reliant les villes ci-dessus au métro à Boulogne en desservant Clamart (avec une jonction avec le nouveau Tram existant entre Vélizy et Montrouge) seraient autrement plus utiles.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Courriels	Appellation positionnement gares																	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
	Tracé ligne																	
	Ouvrages annexes																	
	Accessibilité multimodale																	
	Interconnexion																	
	Dév. économique et urbain gares																	
	Nuisances sonores et vibratoires																	
	Impacts paysagers et agricoles																	
	Impacts fonciers et détériorations																	
	La maintenance de la ligne																	
Chantiers et communication																		
La sécurité de la ligne																		
La rentabilité socio-économique																		
Nuisances liées construction L18																		
Les mises en compatibilité																		
Autres problématique																		
FAVORABLE																		
DEFAVORABLE																		
NON DEFINI																		
																		En résumé, avis défavorable pour tout métro entre Saclay et Versailles, pourquoi pas entre Saclay et Orly.
Mail 3478		X					X	X									R	Mme. RENAUX : contre le métro aérien
Mail 3479		X						X									R	Mme. BOUTIN : Non au métro aérien oui au métro souterrain
Mail 3480																	X	M. COUVREUR : Avis très favorable au projet de métro aérien de la ligne 18. L'Université Paris/Saclay est en plein développement, il est indispensable que le campus soit efficacement desservi par les transports en commun. Les bus actuels sont déjà parfois saturés et il serait catastrophique que ce projet de métro prenne du retard.
Mail 3481																	X	M. GOULARD : Favorable. A l'heure actuelle, le plateau de Saclay manque cruellement d'infrastructures de transports publics.
Mail 3482								X									X	COLLECTIF MOULON 2020 : M. Le président de la commission d'enquête, madame et messieurs les commissaires enquêteurs. A propos d'utilité publique, nous avons 2 interrogations. ... 1) Pour une région dont l'autosuffisance alimentaire est inférieure à 10%, l'utilité publique impose-t-elle de privilégier l'agriculture ou un métro surdimensionné avec des incidences négatives pour la production agricole? 2) Alors que les populations d'oiseaux communs connaissent un déclin alarmant en France, les nombreux impacts dits faibles de ce projet sur la faune et la flore ne représentent-ils pas un tel risque pour la biodiversité que l'utilité publique oblige à revoir le projet? Nous vous remercions pour ces réponses et les conséquences qu'il peut y avoir à en tirer.
Mail 3483		X						X									X	M. BOUTIN : nous voulons un métro souterrain et non aérien en plus comme ce métro ne sera pas rentable vous allez encore bétonner autour.
Mail 3484													X				X	Mme. GORET : La L18 n'apporte rien. Le RER, surtout s'il est amélioré ira très bien. Il reste les derniers kms à desservir. Je sais qu'il y a dans ce domaine, plusieurs propositions dans l'air. Bien que souvent en voyage (en moyenne 3 ou 4 fois par an) pour l'étranger via le transport aérien (via les aéroports d'Orly ou Charles de Gaulle, ou le train), dans ces cas je ne suis pas à 15 mn près. Par ailleurs mon souci n'est pas d'aller à Paris 1 fois de temps en temps, mais de rallier les RER au quotidien et d'aller dans les Yvelines, l'Essonne, ou la petite couronne. Même en Région parisienne, il n'y a pas que Paris, je le garde pour les loisirs ..., alors j'ai le temps. La L18 n'est pas intéressante du tout. Et je suis outrée car c'est honteux : - de lire que Philippe Yvin, président du directoire de la SGP, au lendemain de la parution du rapport avec avis négatif du CGI sur la Ligne 18, s'est empressé pour faire savoir que le gouvernement n'en tiendra pas compte : "Cet avis existe, mais il ne nous empêchera pas de poursuivre ce qui est lancé". Avis 100% négatif sur l'utilité publique de cette L18. Merci plutôt d'améliorer les RER B et C et les transports locaux d'urgence, avant que tout le "nouveau monde" soit arrivé sur le plateau... Et je n'ai pas envie de payer toute ma vie un métro inutile et non rentable, mais je suis d'accord pour participer au paiement d'amélioration des RER et déplacements locaux.
Mail 3485		X					X	X									X	Mme. GIVERNE : contre le métro aérien, trop de gênes visuels et sonores
Mail 3486		X						X					X				X	M. CAZALY : Je suis clairement opposé au métro aérien sur le plateau de Saclay : le paysage sera défiguré, le coût est faible comparé au budget du grand paris, la circulation sera plus compliquée à gérer si la population s'intensifie, la nuisance sonore sera évidente dans le cas contraire. Esthétiquement il n'y a qu'à voir le résultat après quelques années dans Paris.
Mail 3487																	X	COLLECTIF MOULON 2020 : Monsieur le Président de la commission d'enquête, Madame et Messieurs les membres de la commission d'enquête, en avril 2015, le collectif avait initié une pétition contre le projet de ligne 18, accompagné d'autres acteurs du territoire : AMAP des Jardins de Cères, BUS Bures-sur-Yvette, CAS Orsay, COSTIF, JOUY ECOLOGIE et SCI terres Fertiles. Cette

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>pétition a recueilli près de 2 500 signatures, que nous souhaitons aujourd'hui joindre à l'enquête publique. (2478 très exactement, dont vous trouverez les noms ci-joint).</p> <p><i>Pétition mise en ligne le 14/03/2015 et publiée le 23/03/2016</i></p> <p>Des solutions alternatives existent, je demande qu'elles soient étudiées rapidement et mises en œuvre au rythme des besoins :</p> <p>*les centres vie du Plateau étant à moins de 3 km d'une gare des RER B ou C, amélioration de la ligne de RER B et remplacement du RER C par le tram train (prévu en 2020 Evry => Versailles Chantiers) dont je demande le prolongement jusqu'à Saint Quentin, sans changement à Versailles Chantiers.</p> <p>*le TCSP (bus en site propre) Massy => Saint Quentin en Yvelines</p> <p>*rabattement vers ces gares grâce à des moyens innovants et complémentaires : navettes si possible en site propre avec tickets inclus dans le prix total du trajet et aux fréquences calées sur les RER, téléphériques ou funiculaires (à Lozère, à Gif, au Guichet, à Versailles Chantiers,...).</p> <p>*promotion du covoiturage dit du dernier kilomètre (application sur smartphone actuellement en développement), maillage service auto en libre-service,</p> <p>*promotion des circulations douces, réseau des pistes cyclables exploitant des chemins existants, dont ceux le long des rigoles, stations de vélos en libre-service (dont électriques)...</p> <p>En participant à cette pétition, je demande l'abandon du projet de métro ligne 18 sur le Plateau de Saclay, entre Massy Palaiseau et Saint Quentin en Yvelines :</p> <p>*très consommateur d'argent public (près de 3 milliards prévus) alors que la rénovation du RER B devient chaque jour plus urgente.</p> <p>*consommateur de terres agricoles très fertiles et source de gêne très importante pour les agriculteurs dans l'exercice quotidien de leur métier.</p> <p>*destructeur de paysage (un métro situé à 14 mètres de hauteur en pleins champs)</p> <p>*source d'urbanisation supplémentaire car le schéma directeur régional de l'Île de France prévoit d'urbaniser autour des</p>	
Mail 3488		X						X										X	M. FAISSAT : contre le métro aérien sur le Plateau de Saclay	
Mail 3489		X					X	X									R		M. LAPEDRA : Ce projet de métro semble utile pour le projet Grand Paris, mais pourquoi le mettre aérien ? Pourquoi défigurer ce paysage de campagne ? J'ai compris que cela coûtait moins cher ! Mais quel est le surcout par rapport à l'ensemble du projet ? Je pense que le surcout n'est pas un argument valable et suffisant, eu égard aux impacts écologiques : nuisance visuelle, nuisance sonore.	
Mail 3490							X	X										X	Mme. BERBONDE : nuisances importantes par le bruit et paysages défigurés	
Mail 3491																	X		ANONYME : Je suis favorable à la construction de la ligne 18 du métro, c'est essentiel d'avoir un accès facilité entre Paris et le plateau de Saclay. Pour l'instant les transports sont saturés et dépassés, ce qui rend très pénible l'accès aux lieux de travail situés sur le plateau. Ce métro sera crucial pour le développement des activités du plateau de Saclay.	
Mail 3492			X												X	X			CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'ESSONNE : émet un avis favorable, et - demande le respect impératif de l'échéance de 2024 pour le tronçon Orly-CEA Saint-Aubin, - demande que la SGP porte une attention particulière à la compatibilité du projet avec celui de la RD 36, - demande que tout soit mis en œuvre pour préserver les espaces agricoles et pour une insertion environnementale et paysagère optimale du métro dans la traversée du Plateau de Saclay, - demande à la SGP de prendre toutes les mesures nécessaires pour la réalisation d'une gare supplémentaire dans le quartier Camille Claudel avec une mise en service en 2024,	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				- rappelle la nécessité d'anticiper et d'organiser l'intermodalité de l'ensemble des futures gares et leur accessibilité par un réseau de rabattement en transport en commun adapté, - demande à la SGP que des mesures conservatoires soient prises afin de permettre un prolongement ultérieur de la ligne 18 au-delà de l'aéroport d'Orly pour améliorer à terme la desserte du territoire nord-est essonnien
Mail 3493																	X			ANONYME : Je suis contre ce projet de ligne 18. Je rejoins à tous les arguments de Terres Fertiles en tant qu'adhérent à cette SCI.
Mail 3494				X													X	X		M. SAUVAGE : idem obs. 32 dans le registre n° 1 de Voisins le Bretonneux
Mail 3495	X																		X	ANONYME : Il serait judicieux d'ajouter un arrêt de métro à Camille Claudel à Palaiseau. En effet, pour ce quartier soit disant écolo, en dehors des heures de pointes la semaine il est impossible d'en s'échapper sans une voiture
Mail 3496		X						X											X	Mme. TOFFANO-NIOCHE : L'impact du projet sur les terres agricoles n'est pas défini avec assez de précision. Les parcelles concernées ne sont pas renseignées et il est donc impossible de vérifier la compatibilité du projet de ligne 18 avec la ZPNAF. avis défavorable
Mail 3497																			X	Mme. CLEENEWERCK : contre le métro aérien sur le Plateau de Saclay
Mail 3498		X						X											X	M. SERGENT : Quelques réflexions à propos de ce projet de L18 du GPE dont l'utilité me semble douteuse, au moins dans la présentation actuelle : - pour des raisons de calendrier, même pour le service partiel limité à la gare Gif-Orsay : elle ne sera pas là lors de l'arrivée massive des établissements à partir de 2016, et en 2024 les moyens « complémentaires » auront été développés par nécessité, et assureront le service, - pour des craintes sur les capacités de financement nécessaires, - à cause d'un tracé qui ignore des zones d'activités et d'habitat existants et en manque de moyens de transport depuis longtemps, tels que le Grand Dôme, la zone d'activité de Courtabœuf (la plus grande de France paraît-il) et les villes de Villebon et des Ulis par exemple, - parce qu'elle accentue la polarisation est-ouest des axes de déplacements existants (RER, routes), alors que la desserte des installations et des logements sur le plateau et les vallées requiert des liaisons nord-sud, y compris les indispensables liaisons plateau X .vallée S, - en raison de choix de réalisation qui posent les questions suivantes : - Pourquoi le métro est-il aérien en Essonne sur le plateau et plonge sous terre en entrant dans les Yvelines ? Beaucoup de monde en Essonne (pour l'admirer ?) et peu dans les Yvelines (pour ne pas l'entendre entre un golf et un domaine boisé ?) ; Est-ce à cause de la piste de Toussus-le-Noble ? Ou pour faire plaisir à quelques élus bien placés qui avaient pris des engagements publics? - Pourquoi le matériel roulant est-il différent de celui de la ligne 14 ? L'argument de la vitesse supérieure ne tient pas la route. Les possibles économies d'échelle dans l'achat et l'entretien des matériels sont mises sous le tapis. -Sera-t-il possible d'utiliser les matériels de la L14 sur la L18 embryonnaire (terminus Gif Orsay) ? L'utilité publique de ce projet de L18 n'est pas évidente à mon avis.
Mail 3499				X	X														X	Association VIVRE A BURES : L'association Vivre à Bures (VAB), créée le 7 novembre 1984, est agréée n° 0913004133 depuis 1989 et a été reconnue d'intérêt général en 2006. VAB est membre de l'UASPS (Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay et des vallées limitrophes) qui regroupe 19 associations. Le contexte pour la ville de Bures-sur-Yvette : Située essentiellement dans la vallée de l'Yvette, Bures-sur-Yvette est dominée par le plateau de Saclay au nord et par la ville des Ulis au Sud. Le campus vallée de l'Université Paris sud occupe environ 90 ha de son territoire. L'avenir de l'université et celui de la ville sont liés. En particulier. les moyens de liaisons entre les plateaux X et la vallée sont un des éléments essentiels. Bures-sur-Yvette est mitoyenne des villes de Gif-sur-Yvette, et Orsay, toutes deux concernées par la partie Moulon du Plateau de Saclay. Ces trois villes hébergent des activités universitaires et de recherche complémentaires et liées à celles existantes et en installation sur le plateau de Saclay.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				<p>Notre ville aurait pu être incluse dans le périmètre de l'enquête publique. Bien que non traversée par le projet L18, qui n'apportera rien à ses habitants, la ville de Bures est concernée par les effets de la construction du complexe Paris/Saclay, et la sur-urbanisation potentielle (programmée ?) au-delà des projets actuels. L'accès au plateau est un problème quotidien pour les nombreux Buressois (et habitants des villes voisines) qui travaillent dans les établissements d'enseignement et de recherche. Cette ligne ne répond nullement à leurs besoins. Tous les acteurs en vallée et sur les 2 plateaux de Saclay et de Courtabœuf ainsi que la ville des Ulis sont demandeurs de meilleures liaisons.</p> <p>A Bures il y a 2 gares du RER B, entre celles de Gif et Orsay (Orsay ville et le Guichet), soit 5 gares qui permettent « l'irrigation » des nombreux labos et établissements d'enseignement en vallée et sur le plateau de Saclay. La priorité à la modernisation du RER B, et au développement des liaisons en vallée et entre LES plateaux est donc un impératif. Le transport par câble, plus économique et plus rapide à mettre en œuvre peut s'avérer ici une solution adéquate. Une liaison Moulon (Supélec par exemple)- Maison des étudiants (et résidences universitaires) en vallée - gare de Bures. les Ulis (av. des champs Laniers) serait très probablement d'une grande utilité.</p> <p>La L18 est-elle utile ? pour quel service ? et quand ? La L18 n'a pas d'intérêt à court terme 2016-2020 car elle ne sera pas là lors de l'arrivée massive des établissements. En 2024 les moyens « complémentaires » auront été développés par nécessité, ils assureront le service, donc plus besoin de la L18 !</p> <p>Un mieux (peu) sur les temps de parcours pour une minorité est peut-être l'ennemi du bien, et certainement la certitude d'un coût beaucoup plus (trop ?) élevé. Reliant essentiellement les lieux d'emploi entre eux, le projet de ligne 18 ne porte pas suffisamment l'attention aux indispensables liaisons domicile-travail. Nous déplorons la division du travail entre les acteurs.</p> <p>L'EPAPS (ex EPPS) est chargé de l'aménagement du plateau de Saclay, mais sans responsabilité réelle sur les moyens complémentaires indispensables.</p> <p>Le 8 avril 2016 au cours de la réunion publique à Gif-sur-Yvette à Supélec, le Directeur de la SGP en charge de la L18, décidée par gouvernement, a admis être conscient de la nécessité de moyens complémentaires, mais ce n'est pas son travail ! La SGP n'est chargée que de la construction de la ligne et n'a pas de compétence sur les mobilités d'ensemble.</p> <p>Les collectivités locales ne sont pas opposées, parfois favorables à l'arrivée de nouveaux habitants (ressources via les impôts locaux), mais ne sont guère motivées pour investir dans des moyens complémentaires suffisants et à temps.</p> <p>Par la force des choses l'existence de la L18 ne pourrait conduire qu'à une sur-urbanisation future du secteur, dont les villes de la vallée subiront les retombées.</p> <p>Le prolongement au départ de Saclay vers Versailles ne sera possible qu'après la décontamination d'installations du CEA. 2030 est probable envisagé pour sa mise en service, mais pour quel besoin ?</p> <p>La capacité de transport de cette ligne sera aussi une incitation à une urbanisation supplémentaire néfaste pour le cadre de vie et dangereux pour les terres agricoles et les surfaces naturelles et forestières protégées depuis le 27 décembre 2013 - protection acquise de haute lutte par nombre d'acteurs dont des associations soucieuses du respect de l'environnement, du cadre de vie et de la nécessité impérieuse de conserver une capacité de développement de l'agriculture de proximité.</p> <p>Enfin son coût prévisible ressemble à un gouffre financier.</p> <p>En conclusion : avis défavorable</p>
Mail 3500		X						X					X				X			<p>M. POIRIER : Je suis tout à fait opposé au projet de métro prévu sur le plateau de Saclay. A quoi sert-il d'avoir deux lignes de transport sur le plateau. la ligne du TCSP dégagée de la circulation est une bonne chose. Pourquoi rajouter une ligne de métro. Si l'on ajoute le cout financier qui ne cesse d'augmenter cela ne paraît pas une chose pas très bien étudiée.</p> <p>Ce métro sur pylône sera laid, fera du bruit ; de plus la vallée de Chevreuse est un site protégé.</p>
Mail 3501	X																	X		<p>M. TAKI : demande une gare supplémentaire à Camille Claudel</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3502													X					X	ANONYME : NON AU METRO surtout aux 4,5km aériens	
Mail 3503		X						X										X	Mme SALMON : contre le métro aérien	
Mail 3504																X			M. BENSAID : Je suis totalement favorable à la réalisation de la Ligne 18 dans ses caractéristiques actuelles ; cette liaison ORLY SACLAY est nécessaire vu les grands projets de cluster au Plateau de SACLAY : zone vouée à un développement exponentiel. La desserte ANTONYPOLE serait une chance exceptionnelle pour notre ville et la requalification de ce quartier sud (actuellement traversé par les lignes THT et occupé par des entrepôts). Une nouvelle ville intelligente, durable et intégrée à l'ensemble urbain est à concevoir autour de la future gare. Cela s'inscrit dans la synergie avec les pôles de Saclay et d'ORLY /RUNGIS et bien entendu Massy.	
Mail 3505		X																X	ANONYME : Il serait si simple, quoique naïf, de vouloir réconcilier les entreprises et les habitants du plateau en conservant un métro aérien entre Palaiseau et Saclay et en obtenant un métro enterré sur Saclay, Villiers, Châteaufort et Magny les hameaux. Monsieur le président de la commission d'enquête, je souhaite que l'avis que vous rendrez permette cette réconciliation en faisant en sorte de donner un avis strictement négatif sur le tronçon Saclay Versailles. Je vous prie de noter que la SGP de peur que cette ligne 18 ne se réalise pas du tout à fait en sorte qu'il n'y ait qu'une seule enquête publique et donc une seule DUP, là où deux étaient prévues à l'origine. De là à croire que c'est pour masquer l'incompétence de la SGP, il y a un pas que je franchis volontiers. Je vous encourage à obtenir l'avis de la présidente de la région Île de France qui s'était clairement affichée et s'était exprimée contre un métro aérien. J'ose espérer que son avis (même si les politiques retournent leurs vestes régulièrement) sera constant en la matière et que son avis de présidente et de présidente du Stif comptera. En l'état, vu l'animosité inter citoyens que génère ce projet, je m'y oppose fermement.	
Mail 3506		X						X										X	M. HILT : Défenseur d'une agriculture paysanne soutenable , opposé aux grands projets guère utiles , sensible à la disparition continue des terres agricoles , et partisan d'une agriculture bio de proximité contribuant à l'alimentation de l'Île de France , je ne suis pas favorable à ce projet de métro aérien sur le plateau de Saclay .	
Mail 3507	X															X		X	M. DELCOURT : Je suis opposé à l'implantation, actuellement proposée, de la gare de la ligne 18 à Versailles-Chantiers. Je ne reviendrai pas sur l'utilité culturelle, culturelle et sociale du Centre 8 pour le quartier, l'ensemble de l'agglomération versaillaise et les environs que l'étude d'impact aurait dû prendre en compte. Il est sans doute plus facile d'exproprier une association culturelle que de remettre en cause le projet et de procéder à son aménagement. Au travers de ce projet, se fait jour l'incapacité des organismes et administrations concernées (SGP, STIF, SNCF, Région, Département et communes...), de coordonner des études et projets à long terme, tel que le pôle multimodal de la gare des Chantiers et la ligne 18, où les études ont été conduites indépendamment et sans introduire les réserves nécessaires permettant d'harmoniser le pôle de la gare des chantiers. A l'heure actuelle, malgré les réponses apaisantes de la société du Grand Paris, de la mairie de Versailles, aucune solution satisfaisante de relogement du Centre 8 n'a été présentée. L'étude portant sur l'utilisation des terrains SNCF mitoyens du Centre 8 est à privilégier et approfondir pour permettre une meilleure intégration des 2 gares et la préservation du Centre 8.	
Mail 3508		X						X										X	M. BIGUEREAU : Le projet de la ligne 18 est en opposition avec les objectifs de la création de la ZPNAF sur le plateau de Saclay.	
Mail 3509																		X	ANONYME : non au projet, ne croit pas aux perspectives de développement sur le Plateau	
Mail 3510		X					X	X					X					X	ASSOCIATION DU QUARTIER DES COUDRAIES Dans la mesure où cette ligne 18 fait double emploi avec le TCSP et se révélera beaucoup plus coûteuse, Et dans la mesure où sa rentabilité est mise en cause par le STIF et le Commissariat Général de l'investissement, nous sommes très réservés sur l'intérêt de ce projet.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				Par contre nous rejetons catégoriquement la méthode de construction en viaduc qui méprise les riverains et nuirait gravement à leur qualité de vie. La Présidente: Madame Depoortère
Mail 3511								X								X	X			Mme. BOUGERET : la capacité de transport de cette ligne sera une incitation supplémentaire à une urbanisation : ceci étant néfaste pour le cadre de vie et dangereux pour les terres agricoles et les surfaces naturelles et forestières.
Mail 3512													X			X	X			M. DZURA : Avant de parler du Grand Paris Express, commençons par rénover la piste cyclable le long de la RN 118. Aménageons tous les croisements pour les usagers cyclistes. Ensuite, développons les transports en commun existants, à commencer par le RER B ; transformons le TCSP en voie de tramway + piste cyclable avec vélo à disposition. Construisons, à moindre coût, un tram - train entre Massy et St Quentin en Yvelines. Et surtout pas la ligne 18 telle qu'elle est actuellement prévue, qui constitue, à mon sens, une gabegie et un gaspillage d'argent public
Mail 3513			X													X				ANONYME : Bonjour, je suis favorable à ce projet qui permettra la diminution du nombre de voiture sur le plateau de Saclay. Tout ce qui va dans ce sens est bon pour l'environnement donc pour nous c'est pourquoi il serait bien de favoriser les pistes cyclables notamment celle qui longe le 118 entre le Christ de Saclay et Bièvres.
Mail 3514		X					X	X										X		Mme. ABRAHAM : Je suis défavorable pour le métro aérien. Nuisance et pollution. Dangereux pour les terres agricoles et les surfaces naturelles.
Mail 3515															X	X				M. DE ROFFIGAC : favorable, il lui paraît extrêmement important pour le rayonnement français à l'international ainsi que pour la mobilité des élèves d'avoir cette ligne de métro le plus rapidement possible.
Mail 3516							X										X			Mme. THORAVALE : habitante Châteaufort, elle subit déjà des nuisances sonores des entreprises et des hélicoptères ; elle ne souhaite pas de nuisances sonores supplémentaires avec le futur métro
Mail 3517	X	X						X									R			ANONYME : Je suis pour le projet de la ligne 18 à condition que celle-ci soit réalisée en souterrain sur la portion du plateau de Saclay (terres agricoles, paysage). Peut-on envisager une gare à Châteaufort avec un parking gratuit associé ?
Mail 3518	X																X			ANONYME : Je suis favorable à la construction de la ligne 18. Avec le développement du plateau, nous devons agir dès aujourd'hui afin de nous doter d'un moyen de transport en commun efficace sur le long terme. Par ailleurs, le quartier Camille Claudel (où j'habite a vu l'arrivée de beaucoup d'habitant). Il serait propice de construire une gare de métro pour ce quartier pour faciliter l'accès aux habitants du quartier.
Mail 3519																X	X			DETRAZ : La réalisation de la ligne 18 doit être une des priorités principales à l'échelle du Grand Paris express, pour le projet Saclay. En effet, un non désenclavement du plateau de Saclay condamnerait étudiants et chercheurs à l'isolement total. Pire, il en résultera un congestionnement des infrastructures routières de l'Essonne, qui n'ont peut-être pas été prévues pour supporter l'implantation de plusieurs dizaines de milliers d'étudiants et de chercheurs. Pour être réalisée dans les temps, la ligne 18 doit être économe, donc à gabarit léger, type VAL, aérien. Le découpage en tranche est une bonne chose, mais la tranche Massy-CEA qui ne représente pas de difficultés techniques majeures devrait être réalisée très rapidement. La ligne devrait être également au maximum aérienne, n'en déplaise à certains élus, pour diminuer encore les coûts. Le problème des vibrations souvent cité, et les pétitions de riverains mécontents ne devraient pas engendrer des coûts supplémentaires si on veut que le projet se réalise rapidement
Mail 3520		X					X										X			Mme. DUPRE : AVIS DEFAVORABLE. La pollution visuelle imposée par le viaduc en limite directe de Châteaufort, de Villiers le Bâcle et Saclay augmentée de la pollution sonore, entraînera une moins-value patrimoniale pour de nombreux habitants. NON AU METRO AERIEN
Mail 3521																	X			Mme. MARIEF RANCE : complètement défavorable, beaucoup trop de nuisances et exorbitant!
Mail 3522		X						X									R			ANONYME : NON au métro aérien, OUI AU METRO ENTERRE

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE DEFAVORABLE NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3523		X															R	M. MASSIN : Je ne suis pas contre le projet de la ligne 18 à condition qu'elle ne passe pas par le quartier de la Bretonnière
Mail 3524																	X	M. CLOST : Je supporte ce projet pour le développement économique, social et l'enclavement de Massy dans le Grand Paris.
Mail 3525	X	X					X	X									R	Mme. MEUNIER : Etant habitante de Palaiseau et travaillant au CEA de Saclay, je suis confrontée quotidiennement aux embouteillages... C'est affolant de voir l'expansion de l'urbanisation du Plateau de Saclay quand on connaît les problèmes actuels de circulation... Il faut donc impérativement trouver des solutions et se tourner vers les transports en commun. A mon sens, la ligne 18 est une solution mais je suis farouchement opposée à ce que celle-ci soit aérienne. Le Plateau de Saclay tout comme la Vallée de Chevreuse, doivent être protégés de l'urbanisation exponentielle et de toute pollution tant auditive que visuelle. Je suis donc pour la ligne 18 mais celle-ci doit impérativement être souterraine sur l'ensemble de son trajet. Je suis également pour qu'un arrêt soit prévu au niveau du Quartier Camille Claudel. Ce quartier, prônant l'écologie, s'inscrit parfaitement bien dans la réalisation de cette nouvelle ligne. De plus, de nombreux habitants surchargent les lignes de bus en direction de Massy, comme en direction de Polytechnique ou de l'Université Paris-Sud (beaucoup de résidences universitaires) ou encore de Saint Quentin en Yvelines.
Mail 3526																	X	Mme. GORCE : favorable
Mail 3527																	X	M. FERRE : Le dossier d'enquête publique qu'il nous est soumis a été construit par la SGP, dont l'objectif est de construire un métro. Par définition, elle ne va pas retenir d'autres solutions (tram train, BNHS, ...) et construire moins de km de métro. Pour cela elle construit un dossier avec des arguments qui vont dans le sens du métro. Ainsi elle nous livre des études qui nous disent que 100 000 personnes prendront la ligne 18 en 2030. Je note qu'entre deux études, les chiffres ont été multipliés par deux (je ne sais par quel miracle) sachant que pour rentabiliser la deuxième partie de la ligne 18 il faudrait 400 000 usagers/jour !!! Que cela signifie-t-il ? Que dans ce dossier la SGP est juge et partie. Où est l'objectivité nécessaire à une appréciation cohérente de cette enquête publique ? nulle part. Car c'est la SGP qui commande les études, qui rend public les résultats (qui vont évidemment dans son sens) n'hésitant pas à utiliser les méthodes marketing d'un promoteur immobilier pour mettre en exergue ces informations qui vont dans son sens. Bizarrement quand ce n'est pas la SGP qui rend les avis, ils sont tous défavorables à la ligne 18 (CGI, STIF, AE, Cour des Comptes, Rapport Auzanet...) Ces réunions de concertation renforcée (en réalité de l'information descendante de la SGP qui nous montre les mêmes slides depuis plus de 3 ans) sont un leurre et il ne nous reste plus qu'à espérer pour continuer à croire en notre démocratie participative que le commissaire enquêteur tienne compte des différents avis qui se sont exprimés sur internet et dans les registres mis à disposition et par conséquent n'avalise pas le projet de métro tel que présenté dans cette enquête publique et recommande au moins son enterrement, un non passage sur les maisons de la Bretonnière à Voisins.
Mail 3528																	X	Mme CHEVREAU : Je suis extrêmement favorable à la création de la ligne 18, qui est pour moi un élément prioritaire pour connecter le plateau de Saclay à la capitale et en faire un lieu où les citoyens auront envie d'étudier, d'enseigner et de travailler, mais également de vivre.
Mail 3529																	X	M. PROT : idem mail 3528
Mail 3530			X				X						X	X			X	M. CRÉPEAU : <u>Remarque Générale sur l'enquête</u> 1) sur l'utilité publique du projet, a) les chiffres de trafic attendu sont très surevalués (voir les études du STIF) sauf si la totalité du Plateau de Saclay était urbanisée. Un métro se justifie à partir de plusieurs centaines de milliers de voyageurs par jour, on en est très loin.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>b) le gain de temps de transport est exagéré : par exemple, habitant à proximité de Massy Verrières, je suis de ma porte aux comptoirs d'Orly en une petite demi-heure par le RER B et le Val, un peu plus par les RER C.</p> <p>c) Il y a certes une évaluation très sommaire du coût de la ligne 18, mais c'est un cout partiel (gares d'Orly et du CEA exclues), le financement des 3 milliards d'euros nécessaires hors dépassement est bâclé en 1 page Il n'y a aucune évaluation du cout de fonctionnement de cette ligne nouvelle. Évaluer un projet nécessite d'en connaitre le cout et le financement.</p> <p>La cour des comptes a publié dans son rapport annuel des recommandations pour les choix prioritaires en matière de transport en ile de France. Compte tenu des ressources disponibles, il semble que le financement de la maintenance et de l'amélioration de l'existant est prioritaire.</p> <p>d) Il me semble qu'une simple prolongation de ma ligne 14 jusqu'à Massy Palaiseau serait la bonne solution pour ajouter un nouveau moyen d'accès à l'est de Paris permettant d'alléger le RER B</p> <p><u>Nuisances près de l'ouvrage annexe OA 9 rue Henri Gilbert</u></p> <p>1) <u>Bruits en phase de construction</u></p> <p>Au droit de l'ouvrage annexe OA 9 situé en zone de bruit modéré à Calme à 300m de la place Langlois. Il n'y a pas eu de mesures détaillées du bruit existant. Quand ces mesures seront-elles effectuées et quand les riverains seront-ils associés. ?</p> <p>Le type d'excavation n'est pas défini pour les OA. Je voudrais savoir si pour OA 9 vous allez utiliser la méthode de « couverture première » moins impactant dans cette zone résidentielle. La position de l'ouvrage OA 9 n'est pas clairement indiquée.</p> <p>2) <u>Bruit en phase d'exploitation</u></p> <p>D'une part des ventilateurs qui fonctionneront en permanence ; d'autre part et s'y ajoutant des bruits de roulement au passage des trains qui seront forcément audibles à travers cet ouvrage ouvert. Vous écrivez dans l'étude d'impact :</p> <p>8.5.8. Impacts directs et mesures en phase d'exploitation</p> <p>En phase d'exploitation, les sources de bruit induites par le projet seront les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le fonctionnement de la ventilation au niveau des ouvrages de sécurité ; <p>Les impacts sonores directs en phase exploitation se traduiront principalement par une élévation ponctuelle des niveaux sonores lors du passage du métro au droit des portions à ciel ouvert ainsi qu'une détérioration possible des niveaux de bruit de fond LA90 préexistants liée au bruit continu généré par les équipements techniques et les ouvrages annexes de ventilation.</p> <p>Pouvez-vous détailler ce qui sera fait pour réduire ces impacts dans le cas de puits OA 9 ?</p> <p>Le bruit de ventilation n'est pas un bruit ferroviaire et le quartier est dans une zone de bruit existant entre 50 et 60DB.</p> <p>L'application du décret du 31 aout 2006 + 5DB en période de jour revient pour les résidences voisines de l.OA9 à tripler le bruit ambiant en journée. Rappel des recommandations de l'OMS « À l'extérieur : = 55 dB(A) en journée et = 50 dB(A) la nuit toutes sources confondues»</p> <p>Enfin la ventilation fonctionnera en heure de nuit c'est-à-dire après 22 heures et avant 6 heures du matin</p> <p>Il est donc nécessaire que vous vous engagiez à mesurer précisément le bruit ambiant au droit du l'OA9 et que vous preniez les mesure de réduction pour que le bruit de ventilation ne soit pas supérieur aux bruit ambiant pour respecter l'augmentation limité à 3 DB en période de nuit.</p> <p>Page 456 de l'étude d'impact vous décrivez une simulation sur la base d'un bruit de 60 DB en sortie de ventilation. Mais les riverains souhaitent être associés aux mesures effectuées sur le bruit existant. Car nous souhaitons des engagements à réduire et circonvier ces bruits pour ce puits particulier situé en zone calme, et pour garantir la réduction du bruit dans la durée. Quelle seront les outils de contrôle des riverains pour vérifier que dans le temps suite à l'usure des équipements ou à l'augmentation du trafic les limites de bruit initiales continueront à être bien respectées</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>3) <u>Évacuation des déblais sur OA 9.</u> La rue Henri Gilbert est à double sens au niveau de l'OA 9 et à proximité de l'école Jean Moulin (trafic important le matin vers entre 8h15 et 8h30) et du conservatoire de musique (trafic et besoin de stationnement important à partir de 16h30). Comment seront évacués les déblais ? Vu la taille des camions de chantier ou seront-ils stationnés pour le remplissage et le nettoyage de leurs pneus. ?</p> <p>4) <u>Creusement du tunnel dans les marnes supra gypseuses.</u> Au niveau de l'OA 9 le tunnel sera creusé dans des marnes supra gypseuses. La dissolution du gypse en phase travaux pourrait entrainer des désordres important pour les pavillons implantés sur cette zone Vous écrivez page 104 dans la section 1.3.4.2 Mesure d'évitement et de réduction. - Reconnaissances adaptées avant le chantier, en phase études (bibliographie, sondages, mesures géophysiques, analyses hydrogéologiques.) : le but sera de lever les incertitudes concernant la zone entre Orly et Palaiseau entièrement souterraine, où le tunnel s'insère dans des formations pouvant contenir du gypse. La Société du Grand Paris poursuivra donc les études géotechniques en cours, qui permettront de définir plus finement la présence ou non de gypse altéré dans cette zone ; Quel est donc le résultat des analyses supplémentaires effectuées au droit de l'OA 9 ? Pourrions-nous en avoir communication ?</p> <p>5) <u>Mesure des polluants au droit des puits de ventilation</u> Vous écrivez page 401 « Le métro lui-même n'émet que des quantités très limitées de polluants atmosphériques. Ces émissions peuvent cependant mener à des concentrations en polluants relativement élevées dans les gares et à proximité des puits de ventilation. » Quelles sont les mesures de réduction prévues ? Quels sont ces polluants ? Impact sur le centre aéré voisin !! Vous écrivez que vous avez prévu ? : « d'optimiser les dispositifs de ventilation et de filtration, de les dimensionner en fonction de la fréquentation et de l'intensité du trafic et de veiller à ce que toutes les stations souterraines soient ainsi équipées » ; mais quid des puits d'aération près desquels la concentration des polluants pourrait être forte.</p>	
Mail 3531		X															X		M. BOURBIER : Avis défavorable au métro aérien. Il est inadmissible d'imposer un métro aérien à moins de 200 mètres des habitations	
Mail 3532	X	X																X	M. LECHENET : En tant que doctorant au CEA, je fais l'expérience tous les jours de la quasi-saturation de la ligne 91.06 C. Néanmoins, ce projet de métro ne me semble pas adapté. Je le trouve dénaturé par rapport au projet initial comportant 4 gares. Et je ne comprends pas que pour une infrastructure aussi durable, on ne prenne pas soin de l'enterrer surtout le trajet, y compris sur le plateau de Saclay.	
Mail 3533		X						X										X	M. MAIRE : Si la ligne 18 du métro s'avère nécessaire pour faciliter le transport des usagers appelés à l'utiliser (ce qui reste à voir), n'est-il pas concevable de concilier sa création en respectant la richesse du riche site de Saclay et les activités agricoles qui s'y exercent ? La partie aérienne de ce futur métro ne me paraît pas aller dans ce sens, je m'oppose donc à ce projet dans son état actuel.	
Mail 3534																	X		M. MOINEAU : Il est indispensable qu'une ligne de métro pour aller au futur campus Paris/Saclay soit construite	
Mail 3535		X					X	X										X	M. GALEA : Avis défavorable au métro aérien	
Mail 3536												X					X	X	ANONYME : NON, la ligne 18 n'est pas ce dont les habitants ni la nature ont besoin en 2015-2040. Car sa rentabilité sous-entend la construction de villes nouvelles autour des gares de 10,20...30000 habitants dans des zones jusqu'ici agricoles ou forestières.	
Mail 3537																	X		M. MULTON : Il est en effet nécessaire de développer une nouvelle ligne afin de pouvoir relier le nouveau campus Paris/Saclay. Néanmoins sa forme reste à voir, je ne suis pas sûr qu'un métro aérien soit viable à tout point de vue (habitations, agriculture...etc.), même si je conçois que l'enterrer totalement augmente considérablement le coût de développement. Mais en tout cas cette ligne 18 est absolument nécessaire!	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3538		X																X	ANONYME : contre le métro aérien	
Mail 3539																X	X		ANONYME : Je ne suis pas pour la construction de la ligne 18 associée au GRAND-PARIS: Concentrer toute l'activité d'un pays en un point "spot" pour être visible des investisseurs d'ailleurs, est une erreur monumentale pour notre société et va à contre sens des nécessités humaines.	
Mail 3540																	X		Mme. ELAZHARI : La liaison de Saclay avec est Paris est importante pour ts les élèves de Centrale dans la mesure où il y a des élèves qui habitent Paris et qui ne peuvent pas faire le déplacement en voiture (pollution/ pas de voiture...)	
Mail 3541																X	X		ANONYME : La SGP n'a pas sa place dans la construction de la ligne 18. Quelle aberration de vouloir construire une ligne à 3 milliards d'€ pour transporter 6000 personnes en heure de pointe (de 6 à 9 heures) !!! La SGP a été choisi dans la phase du projet ARC Express pour construire du lourd, mais a-t-on besoin d'une ligne aussi imposante aujourd'hui pour la ligne 18? La SGP n'a pas proposé d'autres alternatives de transports, et pourquoi?	
Mail 3542	X	X					X	X								X	X		ANONYME : Le projet initial du métro 18 ne desservait que les entreprises et les aéroports. Mais quelle partie de la population se soucie quotidiennement d'être à 3-4heures de Berlin? Même si il a été modifié à la demande des élus des différentes communes concernées, avec un tracé légèrement modifié et des gares supplémentaires, ceux qui le managent ont gardé leur point de vue d'origine, et se moquent pas mal de répondre aux nécessités des populations impactées, qui sont: 1-un service de proximité avec des gares connectées aux lieux de vie dans le but de limiter les flux routiers. 2-un projet qui ne chamboule pas la qualité environnementale des lieux, en particulier pas de pylônes, faible nuisance sonore, pas de nuisance animale, 3-un projet à haute qualité environnementale plutôt que commerciale, sans augmentation importante des constructions bétonnées (entreprises, logements). Il semble qu'un TRAM-Train en site propre réponde mieux aux nécessités locales.	
Mail 3543																	X		M. BERTHET : il devient nécessaire d'avoir des lignes de transport en commun efficace sur le Plateau de Saclay	
Mail 3544		X																X	Mme. LAVALLADE : Je suis contre le métro aérien	
Mail 3545																	X		M. BRUN : La ligne de métro est fondamentale pour le dynamisme sur le plateau de Saclay	
Mail 3546								X								X	X		Mme. GODINHO : ce projet de métro ligne 18 est gaspilleur d'argent public et inadéquat pour répondre aux besoins des populations. La seule priorité doit être de satisfaire les besoins actuels par le financement de l'amélioration du réseau existant et le développement d'alternatives beaucoup moins coûteuses et plus adaptées à la réalité des attentes. Ces 20 dernières années, plus de 1000 hectares de terres agricoles ont déjà disparu sur le plateau de Saclay, 400 devraient encore être urbanisés par le cluster Paris/Saclay. Il faut s'opposer à l'artificialisation des sols et à la destruction de l'agriculture sur le plateau de Saclay. Par ailleurs, il est révoltant de constater le saucissonnage de tous les projets, évitant ainsi au citoyen d'avoir une réflexion globale de l'urbanisation du territoire de Saclay.	
Mail 3547				X								X			X	X			CIRCULE ASSOCIATION DES USAGERS DU RER C EN ESSONNE CIRCULE estime ce projet de M 18 prématuré et émet un avis défavorable à sa réalisation en faveur d'un réseau de modes plus légers, plus dense et mieux maillé, dans lequel ORLYVAL repris dans le système général de transport d'Ile de France et prolongé à l'Est assurerait un accès de qualité à l'aéroport d'Orly. Les transports en commun d'Ile de France sont malades d'un sous-investissement de longue date. La priorité à donner à la rénovation et la modernisation du réseau ferroviaires existant est soulignée par tous les acteurs. Les projets du Grand Paris Express, après avoir retardé	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				<p>lors de la concertation initiale les décisions à prendre d'urgence pour lancer la rénovation du RER C notamment, aspirent maintenant la plus grande partie des financements d'investissement, alors que la question du financement de leur fonctionnement reste entièrement posée.</p> <p>Les ressources d'ingénierie ferroviaire ne sont pas non plus illimitées : le réseau express du Grand Paris absorbe tout le potentiel disponible hors SNCF.</p> <p>Cependant, CIRCULE a soutenu la réalisation de la M 15 et du prolongement de la M 14 à Orly, projets qu'il juge salutaires pour soulager, mailler et améliorer la robustesse du réseau ferroviaire sud-francilien.</p> <p>Ce n'est pas le cas de la ligne M18. L'effet bénéfique d'un transport en commun tient surtout à sa fréquence et à la finesse et la qualité de service du réseau de transport en commun en correspondance. Pour ce qui concerne la M18, ces conditions ne sont pas réunies : trop peu de gares dans un secteur dont l'urbanisation assez peu dense hébergera trop peu de « pendulaires ».</p> <p>La question suivante reste posée : quelle est l'utilité socioéconomique de lignes rapides avec très peu de gares, reliant essentiellement des pôles multimodaux entre eux ? La question est d'autant plus pertinente dans le cas de la M18 qu'elle vise un secteur encore peu urbanisé où on peut aménager sans dégâts à l'environnement et sans expropriations un réseau dense et maillé de lignes plus légères - avec des distances entre stations les rendant accessibles de tout point en marche à pied ou en vélo. Mieux, un tel réseau DEVRAIT de toute façon être aménagé pour relier les rares futures gares de cette M18 à toutes les activités projetées.</p> <p>Commençons donc par aménager ce réseau léger en maillage avec les lignes ferroviaires existantes : RER B et RER C. Si ce maillage qui accompagnera la montée en puissance de l'urbanisation, révèle petit à petit des faiblesses, il sera temps de planifier un métro rapide, en tunnel ou pas, s'il s'avère nécessaire et si les finances régionales permettent de le soutenir en investissement et en exploitation.</p> <p>Dès lors, comment relier le Plateau de Saclay à l'aéroport d'Orly ?</p> <p>La concession d'ORLYVAL arrive à son terme. Si le matériel roulant mérite d'être remplacé par sa nouvelle version, l'infrastructure demeure avec ses nombreux franchissements existants d'autoroutes, voies rapides et voies ferrées entre la gare du RER B d'Antony et Orly. Ses trois stations au sein des aérogares desservent finement ceux-ci. Sa correspondance avec le tramway T7 est excellente, alors que celle envisagée entre le T7 et les M14 et M18 sont particulièrement mauvaises. Rapide, pouvant circuler à fréquence très élevée, s'adaptant en temps réel à la demande pour minimiser les coûts d'exploitation, son attractivité n'est aujourd'hui limitée qu'en raison du coût du ticket hors de la tarification générale d'Ile de France.</p> <p>La SNCF (RFF) ne s'y était pas trompée qui proposait de le mobiliser pour desservir le domaine aéroportuaire dans le cadre de la réalisation de l'interconnexion sud des LGV.</p> <p>La reprise en mains par la puissance publique d'Orlyval et son intégration complète dans le système de transports d'Ile de France pourrait s'accompagner de son prolongement à l'Est jusqu'aux RER C et D par un franchissement de Seine spécifique entre les ponts de Choisy-le-Roi et Villeneuve-Saint-Georges, voire Juvisy-sur-Orge, bien moins coûteux qu'un classique pont routier. Des correspondances avec la M14 prolongée, le T7 Villejuif – gare de Juvisy, la branche Massy-Choisy du RER C et le futur T9 Paris Orly-ville complèteraient le maillage. Il faut à cet égard souligner que les correspondances d'Orlyval - mode léger de surface – avec les autres modes de transports sont de bien meilleure qualité que celles à trente mètres de profondeur des lignes du Grand Paris dont on commence à mieux percevoir les défauts dans les études plus détaillées de la ligne M15.</p>
Mail 3548																	X			M. LEMARNIER : Un réseau de transport efficace entre Paris et le campus de Paris Saclay est indispensable pour que l'université puisse jouer son rôle de pôle d'excellence mondiale!
Mail 3549																	X			M. MEYNARD : Il faut absolument développer le réseau ferré sur le plateau de Saclay. Le métro est indispensable pour les étudiants.
Mail 3550						X	X											X		M. GINSTET : Je suis DEFAVORABLE au métro aérien, pour plusieurs raisons dont voici les principales: - la dénaturation visuelle et sonore du plateau de Saclay

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires			
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel	
																				- le gaspillage de terres agricoles, - l'altération de la qualité de vie des habitants et agriculteurs du plateau	
Mail 3551		X		X													X	X		Mme. ALTMAN : Maire de Villeneuve-Saint-Georges remet une délibération de son conseil municipal, qui : 1. émet un avis favorable au projet 2. demande le prolongement de la ligne 18 à l'Est, jusqu'au RER D à minima, en offrant des correspondances avec le RER C et le T7 prolonge, 3. demande que les moyens humains de la SGP soient mobilisés pour la bonne réalisation de l'ensemble du réseau du GPE 4. réaffirme l'urgence à améliorer sensiblement, et à court-terme, le réseau de transport francilien 5. rappelle que les impacts et nuisances liés à la phase chantier doivent être anticipés et partagés avec toutes les collectivités concernées ; et la nécessité d'offrir les meilleures conditions de rabattement possibles vers les gares du GPE, et que la correspondance avec le tramway T7 à l'aéroport d'Orly soit optimisée	
Mail 3552	X																		X	ANONYME : demande une gare à Camille Claudel	
Mail 3553	X																		X	M. MARIE : Saint Quentin en Yvelines est un pôle économique majeur de l'Ouest parisien. Ce bassin économique offre un potentiel important de développement économique et de l'emploi. L'étude menée minimise les atouts de Saint Quentin en lui donnant principalement un rôle satellite vis à vis de plateau de Saclay et de Versailles Satory. la ligne 18 est un projet essentiel et très structurant pour le territoire de St Quentin, territoire de vie, de culture et de compétences.	
Mail 3554																	X			ANONYME : favorable	
Mail 3555								X											X	Mme. MAHOUX : contre le métro aérien, qui dénaturerait le paysage	
Mail 3556						X													X	X	Mme BOURGES : Beaucoup de personnes « égoïstes et nombrilistes » se fichent (pour rester polie) des champs, mais non, il suffit de voir ce que l'on met dans nos assiettes. La France n'est déjà plus en mesure d'assumer sa propre alimentation depuis des années. Elle doit importer massivement des produits des quatre coins de l'Europe, voir même de plus loin. Je désapprouve ce projet qui aura des conséquences néfastes bien au-delà de cette simple ligne de métro. A terme elle va attirer de nouvelles constructions qui font finir par tout bétonner. Merci de respecter les zones naturelles, agricoles et leurs habitants.
Mail 3557								X				X							X	X	M. GASTINE : Je suis contre (cher et non rentable) et il faudrait développer une alternative pour les raisons suivantes - La préservation des terres agricoles et espace vert est une nécessité pour la qualité de vie en Ile de France. - Nécessité d'étudier le raccordement de la Gare de Versailles Chantiers Orly via rénovation de la ligne RER C et suppression des passages niveaux. pour améliorer la circulation - Favoriser les pistes cyclables : rien entre Jouy et Saclay !!! - Améliorer le TSP entre Massy et le plateau de Saclay - entre le Guichet/ Orsay et le plateau de Saclay - Développer une navette interne au plateau de Saclay permettant les connexions
Mail 3558		X		X				X											X	X	Mme FOREST : Légitimité d'une Nouvelle ligne de métro ligne 18? Cette légitimité n'est pas assurée, par le fait de l'existence de RER fonctionnels mais vieillissants (lignes B et C) situés à moins de 3km des centres d'activité et de vie du plateau de Saclay. Donc, il serait préférable de mettre à niveau de rénover et de fiabiliser l'existant au lieu de proposer encore une nouvelle ligne -D'autre part, Il faudrait avoir une réflexion globale sur les divers modes de transport permettant l'accès au plateau pour éviter par exemple l'empilement des voies entre le christ de Saclay et Châteaufort: Doublement de la RD 36+ TCSP+ métro+ pistes cyclables qui représentent au total une emprise au sol difficilement compatible avec une exploitation préservée des sols. Sans compter l'augmentation

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			des contraintes croissantes que devraient subir les acteurs du monde agricole. Alors que, dans le CDT page 30, il est indiqué que «l'activité agricole est une composante essentielle de la frange Sud de Paris/Saclay. Partie intégrante du projet stratégique, elle doit donc être préservée, et optimisée pour devenir un élément structurant du territoire».	
Mail 3559		X					X	X									X		Mme GUEYE : je suis défavorable au métro tel qu'il se présente. on nous a dit que c'est cause du cout Or d'après le livre blanc " à l'attention des décideurs " il se révèle qu'une tranchée couverte serait moins chère que le viaduc. Alors pourquoi nous faire supporter toute ces nuisances? Je dis NON au métro aérien	
Mail 3560															X	X		X	M. TURPIN : Tout agrandissement du réseau des transports en commun entre les villes de la région parisienne est une amélioration du service public considérable.	
Mail 3561		X											X				X		M. DEMBELE CABOT : Entre Orly et Versailles, à la demande des communes, le nombre des nouvelles gares a plus que doublé par rapport aux 4 gares prévues initialement. Première conséquence au vu du budget : 7 kilomètres de métro aérien à partir de l'École Polytechnique. De plus, avec 10 gares sur 35 kilomètres et une vitesse commerciale qui diminue, on perd tout à fait l'intérêt d'avoir un métro. De toutes façons, un métro n'aurait pas été adapté aux besoins en dehors des heures de pointe, les évaluations pour 2030 prévoyant un flux qui, entre Massy et Orsay-Gif, reste toujours inférieur à 5000 voyageurs par heure (entre Orly et Massy, la charge maximale a peut-être été surestimée puisque le RER C continuera à fonctionner). Un tramway se révèle rentable pour un flux 2 fois moins élevé que celui d'un métro. Il constitue de facto une charge financière moins importante et son infrastructure peut être mise en œuvre en peu d'années. Ainsi, dans les toutes prochaines années, un tramway sur fer	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				peut avantageusement prendre le relais du bus express 91-06 C et D qui est déjà saturé aux heures de pointe. (actuellement, les personnes s'entassent debout alors que la fréquence est de 1 bus toutes les 4 minutes), et qui pourrait reprendre la route qu'il avait auparavant pendant la durée des travaux pour le tramway. Il suit alors, moyennant quelques aménagements, le parcours du site propre actuel : - sans dénaturer le paysage, - sans rien changer pour les activités agricoles par rapport à ce qui existe actuellement (si ce n'est les gares nécessaires), - avec un arrêt envisageable dans le quartier Camille-Claudet et ainsi contribuer à un rabattement vers le RER B pour les nouveaux habitant de Palaiseau, - avec l'avantage, pour les passagers, de rester à l'air libre – ce qui répond entre autres à la demande du directeur du centre CEA Saclay (8 avril), - avec la possibilité de jouer sur le nombre de voitures par rames et sur la fréquence, selon l'heure de la journée. De plus, dans un contexte de vigilance renforcée, un tramway qui circule sur la terre ferme est un moyen de transport plus sécurisant qu'un métro sans conducteur qui circulerait à découvert « hors sol »
Mail 3562		X																X		M. SAVOY : En 2016 (et encore plus en 2024), il n'est plus tolérable de construire des infrastructures bruyantes à l'air libre. Peut-être encore pour un TVG car il n'est pas économiquement viable de creuser un tunnel de 400 kilomètres de long, mais à l'échelle d'une ville, d'une région ou ici d'un tracé de 30 kilomètres, c'est possible et même indispensable. Prenez le périphérique Parisien, il a été créé en 1973, mais aujourd'hui tout le monde lui reproche son bruit, du coup on cherche à le cacher et le recouvrir de bout en bout. Ne laissons pas l'histoire se répéter et enterrons dès aujourd'hui ce métro ligne 18. Monsieur CHAULET, Monsieur le Président, vous qui avez participé à de nombreuses enquêtes et commissions, vous devez savoir que le bruit est un élément extrêmement nuisible pour la population. Au combien même il y existe une utilité publique pour une PETITE portion de la ligne 18, vous ne pouvez pas ignorer d'un revers de manche l'écrasante majorité d'avis défavorables du public. Comme beaucoup, je pense que ce métro pourrait aider bon nombre d'étudiants et de travailleurs, mais de la manière où il nous est proposé (en viaduc) je préfère faire blocus et donner un avis défavorable ce projet
Mail 3563		X				X										X	X			M. ORTAIS : La société Systèmes Embarqués Aérospatiaux (SEA) Paris, dont je suis le gérant, intervient auprès des constructeurs aéronautiques et d'autres secteurs de l'industrie comme l'automobile et les transports, apportant un savoir-faire d'ingénierie des systèmes et une technologie dite AIDA permettant de réaliser simplement et économiquement des systèmes généralement devenus trop complexes et exigeants en ressources, ou en matière de sécurité. Notre action a deux volets : 1) nous montrons comment on arrive à de grands résultats en obligeant l'utilisateur à acheter peu moyens, ce qui n'est pas toujours le réflexe de l'industriel et 2) nous montrons comment la complexité s'installe quand, dans la démarche d'ingénierie réellement suivie, on a un peu vite choisi la solution avant d'avoir complètement posé le problème ; et c'est la tendance naturelle quand on dispose déjà de solutions à vendre. Forte de cette expérience, SEA a considéré le transport urbain en tant que problème intéressant, dans la mesure où il est réputé si complexe que personne ne songe même à en chercher une solution générale, et qu'on en est réduit à une démarche à rebours : la collectivité alloue de ses ressources des sommes considérables et les propose aux fournisseurs de diverses solutions partielles, dont on déploie ce qu'il est possible d'acheter. Les décennies allant, les territoires se couvrent de moyens de plus en plus lourds dont chacun peut mesurer l'effet en observant le nombre d'automobiles, voitures et camions, qui étouffent de leurs nuisances notre environnement. On pourrait caractériser ce domaine général comme l'inverse de la 1ère règle de l'ingénierie des exigences : "séparer le domaine du problème (- du client) du domaine de la solution (- du fournisseur)". le contraire demanderait de savoir où l'on va, c'est--dire quel type de territoire est souhaité. Or au XXe siècle c'est, enfin, très clair. Il y a là un sujet idéal pour SEA, qui considère qu'aucun problème ne justifie de solution compliquée si on veut bien le penser. Nous fixons un objectif : équiper un territoire d'une mobilité souhaitable et durable, dont l'efficacité se mesure l'obsolescence de l'automobile qu'il crée.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE DEFAVORABLE NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																		<p>Trop récemment nous avons considéré le plateau de Saclay, les débats autour de la Ligne 18, et y avons reconnu les symptômes familiers d'un problème dont l'analyse est sommairement conclue par une solution qui lui est étrangère et, comme d'usage dans ces cas là, présentée comme inévitable.</p> <p>Ici l'erreur initiale est spécifiquement l'emploi d'un transport fait pour des milieux urbains denses pour desservir des zones peu denses et vides par endroits. Tout le débat porte ensuite sur les lourdeurs qui accompagnent cette décision.</p> <p>Nous venons à votre dossier une note technique en quatre points : 1_une analyse de la manière dont la démarche normale de l'ingénieur a été "accélérée" dans ce processus, pourquoi la solution technique proposée a une cohérence, mais seulement interne, sur des prémices incorrectes, les problèmes ainsi inévitablement fabriqués, enfin un résultat qui satisfait chèrement peu de besoins identifiables, comme d'autres études l'ont montré. 2_pour étayer l'idée qu'il était possible de faire autrement, nous détaillons la solution SEA, que nous avons la faiblesse à notre tour de juger bonne, dans l'idée que les collectivités s'y intéressent et nous en fassent un retour pour l'améliorer encore. Ceci dit elle est, de beaucoup, moins chère, plus efficace, plus élégante, disponible, amie de l'environnement, n'exproprie personne, et permet de construire simplement un territoire durable : sans besoin de l'automobile. 3_nous donnons enfin quelques exemples de déploiement judicieux pour le plateau de Saclay, en particulier les liaisons Saclay_Saint-Quentin_Versailles, avec Buc et le Technocentre, Bures-Moulon. Le lecteur transposera facilement pour un territoire à son idée. Nous n'y pensons pas comme des contre-propositions, plutôt des propositions d'appoint pour compléter l'axe principal proposé avec des "capillarités" qui seraient utiles aux territoires traversés, et rapides à implanter sans leur apporter de nuisance ni tuer leurs budgets. 4_comme d'usage pour une enquête publique, nous concluons d'un avis limité notre compétence, défavorable au projet Ligne 18 sur la démarche et les résultats et un encouragement, si cette chose se faisait derechef, l'interfacer de manière plus humaine aux territoires traversés.</p>
Mail 3564		X															X	<p>ANONYME : Je suis FAVORABLE la Ligne 18, qui est un projet d'utilité publique favorisant le développement économique et améliorant les conditions de transport des usagers. Je suis FAVORABLE au projet de viaduc sur le plateau de Saclay, qui permettra de réduire le coût de la Ligne 18 et d'économiser de l'argent public, et qui permettra aux milliers de voyageurs empruntant quotidiennement cette ligne de voyager dans des conditions plus agréables qu'en tunnel. Certains riverains manifestent leur opposition à la construction d'un viaduc sous leurs fenêtres. L'intérêt général devant prendre en compte également les intérêts particuliers, ces riverains doivent être indemnisés à la hauteur du préjudice subi. Le nombre de riverains directement concernés par la vue sur le viaduc étant réduit, le coût de l'indemnisation restera raisonnable. Un autre argument avancé par certains opposants au viaduc est la consommation de terres agricoles, qui mettrait en danger l'alimentation des générations futures. Rappelons quelques chiffres : la surface agricole utilisée en France est de 29 millions d'hectares, soit plus de la moitié du territoire, les terres agricoles utilisées pour la culture des céréales est proche de 10 millions d'hectares, la surface occupée par le viaduc sera d'une dizaine d'hectares et beaucoup moins si l'on ne compte que la surface occupée par les pylônes.</p>
Mail 3565						X	X										X	<p>Mme GUEYE : (voir 3559) je suis défavorable au métro a cause des nuisances visuelles et sonores -visuelle : pas besoin de grands discours sur cette grande balafre sur le plateau agricole. -sonore : d'après vos propres études le métro produit un bruit de 75dB toutes 3mn sans compter le bruit de la circulation sur la D36 bientôt 2fois 2voies</p>
Mail 3566																	X	<p>M. FOUCAUT : Transport urbain à développer plus que nécessaire pour desilloter le plateau de Saclay. Le projet urbain, académique et économique en cours sur le plateau de Saclay nécessite un accroissement très important des moyens de transport routier et ferré pour desservir le plateau tant en provenance de l'est (Massy Palaiseau) que de l'ouest (SQY, Versailles).</p>
Mail 3567		X															X	<p>M. NGUYEN : Concernant, le Plateau de Saclay et la question du tracé en viaduc. Pourquoi ne pas privilégier son insertion au sol au niveau du terrain naturel ou d'un passage en tranchée quitta à créer des ouvrages courts en souterrain à chaque croisement entre cette ligne 18 et les voies routières ? Ceci sur le modèle des suppressions des passages niveau. Je prends pour exemple celui de Versailles, initialement situé rue Jean Mermoz. Depuis 1999, la ligne de chemin de fer n'est plus franchissable à cet endroit car les véhicules utilisent</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				un tout nouveau souterrain. On gagne donc en sécurité et on répond aux problèmes de budget que constitueraient la construction d'un passage total du métro en souterrain (comme l'exigent les riverains du Plateau de Saclay). Merci d'étudier cette option qui demande, certes, quelques ouvrages d'art en plus du projet initial, mais qui contenterait un maximum de personnes.
Mail 3568																	X			Mme CHAIN : Nous ne voulons pas de cela. C'est inadmissible de nous l'imposer.
Mail 3569		X																X		M. LEMOYNE : J'habite Voisins le Bretonneux, dans le quartier de Madison Garden et je ne souhaite pas que le métro passe sous nos habitations déjà fragilisées par la sécheresse. Rien ne prouve que nous ne subissons pas des dégâts dû à la construction de la ligne et par la suite des nuisances sonores. Pourquoi ne pas faire passer la ligne 18 uniquement sous les routes ?
Mail 3570															X	X				M. VALLEIX : En tant qu'étudiant centralien, avoir un métro à proximité de mon Ecole est une priorité pour moi. L'impact d'un manque de transports pour la futur Ecole Centrale Supelec serait terrible.
Mail 3571		X				X	X											X		Mme GUEYE (voir 3559 et 3565) j'habite Villiers le Bâcle à 250m du futur métro qui va passer toutes les 3mn avec un bruit d'aspirateur (75dB) presque constamment quoi ! je suis retraitée, je reste la maison ou dans mon jardin .Imaginez-vous ce bruit continu du matin au soir .alors que d'autres personnes ont leur qualité de vie préservée. Pourquoi ce choix alors qu'à terme il ne coûtera pas plus cher enterré comme c'était prévu ? Pourquoi ne pas améliorer l'existant avec les lignes B et C, avec la construction d'un tramway? Pour toutes ces raisons je suis DEFAVORABLE au métro
Mail 3572													X				X	X		ANONYME : La ligne 18 telle que prévue constitue juste un énorme gaspillage d'argent public. Autant consacrer ce budget faramineux au développement de transports en commun susceptibles de répondre aux attentes d'un maximum de personnes : - Améliorer le fonctionnement déplorable des RER B et C - Transformer le TCSP en tramway - Développer les liaisons douces vers la gare du Guichet, Les Ulis, La Vallée de Chevreuse - Construire un tram - train entre Massy et St Quentin en Yvelines Je ne suis pas favorable au projet présenté par la SGP.
Mail 3573		X					X											X		M. BOISSIER : Avis défavorable pour le tracé passant sous le quartier de la Bretonnière Voisins le Bretonneux. En effet, les maisons ont été construites sur des terrains argileux. De nombreuses maisons dont la mienne montre déjà des désordres importants (larges fissures extérieures, et intérieures, affaissement de la dalle, etc...). Ces désordres sont liés à des mouvements du sol sujets des retraits/gonflements dus un assèchement des sols. Le projet de passage sous les habitations de la Bretonnière, ainsi que sous le complexe scolaire de la Bretonnière (les 40 arpents) est donc totalement incompatible avec la nature du terrain. En effet, on peut qu'imaginer les désordres générés par le percement du tracé par un tunnelier ainsi que les vibrations inhérentes, sur les habitations concernées. Qui prendrait alors en charge les désordres liés à ce percement? Quelles garanties pouvons-nous obtenir dans ce cadre? En conclusion, ce choix paraît d'autant surprenant qu'il existe des solutions alternatives à ce tracé, évitant toutes habitations, et avec un cout de mise en œuvre moindre..
Mail 3574	X	X											X				X	X		ANONYME : Vu du Centre de Gif, aucun moyen de transport collectif ne permet d'accéder au Plateau du Moulon. La ligne 18 peut-être intéressante, mais elle va engloutir un budget colossal, qui serait mieux utilisé pour moderniser le RER B, qui accumule des retards gigantesques. Les conditions de transports sont dégradées. Ce RER B reste la seule ligne directe pour Paris!
Mail 3575						X	X	X					X				X	X		Mme VEDEL : Il y a déjà eu plusieurs enquêtes publiques sur l'aménagement du plateau de Saclay. Il n'a pratiquement pas été tenu compte des avis négatifs exprimés, même lorsqu'ils émanaient des associations regroupant beaucoup d'habitants de la région. L'OIN, c'est à dire l'expression du Roi représenté par l'Etat, a permis de passer outre toutes les oppositions. Maintenant, pour ce projet de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>méto, le STIF, le Cercle des Transports, le Commissariat général à l'investissement ou auparavant le rapport Auzannet, organismes reconnus qualifiés sur la question des transports, tous ont estimé le projet très coûteux et disproportionné avec les besoins, et ont émis un avis négatif sur le projet. Est-ce qu'une fois de plus les décideurs passeront en force pour imposer leurs choix? Si c'était le cas, faut-il en déduire que ce serait en fonction de la possibilité qu'apporterait ce méto de densifier les constructions sur le plateau et alimenter ainsi la spéculation immobilière? Le projet sera économiquement déficitaire et aggravera donc la dette des collectivités. De plus, il ne répond pas aux besoins de ceux qui viendront travailler sur le plateau. Il n'apporte aucune solution pour ceux qui viendront du sud (ne serait-ce que de la vallée) et ne réduira pas la circulation sur la D118 et donc les nuisances (pollution et bruit) resteront pour les orcéens (dont je suis). Enfin, il sera destructeur pour le peu d'agriculture qu'il reste sur le plateau. J'exprime donc un avis fortement négatif sur ce projet.</p>	
Mail 3576		X					X										X		M. PALMINO : Suis contre le méto aérien en raison des nuisances sonores engendrées	
Mail 3577		X						X								X	R		M. BORGES : Au regard du projet présenté il est certain que pour le développement économique de la région, ce projet est pertinent notamment pour le déplacement de nombre de salariés et le développement de nos entreprises. Néanmoins et pour éviter le bétonnage d'un plateau dédié aux terres fertiles, le projet devrait être corrigé afin d'envisager soit l'enterrement des 4 kilomètres de viaduc qui défigurent le paysage soit l'étude d'une solution type Tram. Ces alternatives nous éviteraient les nombreux déboires du passe en matière d'aménagement du territoire où le tout béton a montré ses limites	
Mail 3578												X			X		X		Mme SERIEYS : au lieu d'investir des sommes astronomiques dans ce projet il vaudrait mieux penser moderniser ce qui existe RER B RER C, bus.... je suis opposée ce nouveau projet	
Mail 3579		X															X		ANONYME : Les Étudiants et autres chercheurs passeront Les 600 piliers de béton resteront ! Enterrez ce méto comme c'était prévu dans le projet initial ou abandonnez-le au profit de solutions plus douces et plus adaptées. Non la ligne 18 !	
Mail 3580		X															X		ANONYME : Je soutiens l'enterrement du méto sur le plateau de Saclay pour garantir aux agriculteurs, habitants et sangliers du plateau un plus bel avenir, sans une ligne de méto sur pylône à 8 m de hauteur et un méto à 80km/h toutes les 2-3 min, sur 14km (de polytechnique au Golf National de Voisins-le-Bretonneux).sans compter que ce méto ne répondra pas aux problèmes de circulation sur le plateau.et encore moins des notions de développement durable/moins pollution. : NON AU METRO AERIEN!!!!!!	
Mail 3581															X	X			M. DEGRAND : C'est très important de pouvoir avoir le méto à Saclay, étant donné le nombre de personnes qu'on veut y accueillir.	
Mail 3582		X															R		M. ROBILLARD : Habitant et travaillant sur le plateau, je comprends bien l'intérêt de ce méto. Cependant, l'enfouissement du méto ne représentera un surcoût que de 10% pour un gain en termes de pollutions auditive, visuelle et structurel évident. Le fait de le surélever constitue une augmentation certaine de la transmission sonore. Je ne suis pas habitant de Villiers-le-Bâcle, mais je comprends aisément leur inquiétude. En ce qui concerne l'inquiétude des laboratoires concernant les vibrations du sol en cas de méto souterrain, le CEA Saclay possède sur son site l'installation Tamaris qui reproduit grâce à ses plaques vibrantes le plus fort séisme du monde. Si cette installation ne pose pas de problème de vibration pour ses laboratoires, je ne vois pas en quoi le méto souterrain en poserait. OUI au méto, mais souterrain	
Mail 3583							X	X									X		ANONYME : AVIS DEFAVORABLE nuisance sonore pour les riverains. nuisance physique paysage défiguré, conséquences écologiques majeures.	
Mail 3584												X			X		X		Mme DEPOORTERE : Dans la mesure où les Franciliens connaissent de plus en plus de difficultés avec les transports en commun, où les projets de développement du plateau du Moulon et plus généralement du plateau de Saclay prennent de plus en plus d'ampleur, il semble bien difficile de s'opposer une nouvelle ligne de transport en commun sans paraître rétrograde et sclérosé. A plus forte raison si, comme on nous l'annonce, cette ligne 18 s'inscrit dans un projet plus vaste de contournement de Paris à l'horizon 2030. Cependant les	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				citoyens attendent de leurs élus qu'ils soient plus modestement attachés à résoudre leurs difficultés immédiates, savoir -- proposer de vraies solutions concernant la liaison plateau vallée, car il est illusoire de croire que le développement du plateau n'aggraverait pas les difficultés de transport dans la vallée, -- proposer de vraies solutions pour améliorer le fonctionnement du RER B, car il est illusoire de croire que les habitants du plateau n'emprunteront pas le RER B pour rejoindre Paris. -- Enfin les citoyens souhaitent que les transports en commun respectent la qualité de vie des riverains. C'est pourquoi je pense qu'à l'heure actuelle la réalisation de ce projet très coûteux n'est pas utile puisqu'il fait double emploi avec le TCSP déjà en cours de réalisation. De plus je conteste radicalement le mode de construction en viaduc qui nuit gravement à la qualité de vie des riverains.
Mail 3585	X					X							X				X			M. HURLIN : Le métro aérien me semble déraisonnable en termes de coût financier et environnemental. De plus nous faisons nos courses alimentaires dans les fermes sur le plateau de Saclay. Que vont-elles devenir et sommes-nous condamnés à acheter des produits alimentaires uniquement au supermarché alors que ceux du plateau de Saclay sont d'excellente qualité. Il faut penser à de nouveaux bus électriques, quitte à prévoir des transports de tailles différentes suivant les objectifs et les horaires au lieu de dégrader le plateau de façon définitive ce qui entrainera en outre une urbanisation massive. Avis défavorable
Mail 3586													X				X	X		ANONYME : Tous les organismes qualifiés en matière de transport (STIF, Cercle des Transports, Commissariat général l'investissement) ont estimé que ce projet de ligne 18 était bien trop coûteux, jugé celui-ci disproportionné par rapport aux besoins réels et émis un avis négatif sur le projet. Que faut-il de plus pour revoir la copie ? Ne pouvant me résoudre à aggraver la dette des collectivités, j'émet donc un avis défavorable.
Mail 3587	X																	R		Mme MIRAUT : Je ne suis pas d'accord pour le métro aérien Arrêtons de saccager les terres agricoles au profit de l'urbanisme. Vue le coût pharaonique que coûte ce projet qu'est-ce que quelques petits millions en plus pour enterrer le métro et ainsi préserver le plateau. La nature est précieuse c'est le seul bien gratuit que nous avons encore.
Mail 3588	X												X				X			M. MIRAUT : Pourquoi ce projet fou dans une nature encore préservée Ce métro s'il est devra être souterrain Ou sont passées les décisions de la cop21 cette ligne18 n'est pas nécessaire cette région déjà bien pourvue d'emploi cessons ce parisianisme et essayons de sauver nos campagnes qui meurent.
Mail 3589	X																	R		M. DEVA : Projet intéressant mais le trajet entre Antony et Versailles chantiers me semble très long par rapport ce qu'il est possible de faire aujourd'hui avec la Ligne C du RER. Il y a mon sens un trop grand détour.
Mail 3590							X	X									X	X		Mme BEYER : Je ne suis pas d'accord pour le métro aérien AVIS DEFAVORABLE nuisance sonore pour les riveraines nuisances physiques paysage défiguré, conséquences écologiques majeures
Mail 3591								X	X								X	X		M. BEYER : Idem ci-dessus
Mail 3592								X	X								X	X		Mme BEYER : Idem ci-dessus
Mail 3593													X						X	M. CORDOVA : Avis défavorable car le coût de ce projet est exorbitant : presque 3 milliards d'euros pour un tronçon dont tout laisse à penser qu'ils ne pourront JAMAIS être amortis, ne serait-ce que parce que les coûts d'exploitation S'AJOUTERAIENT à ce montant astronomique
Mail 3594	X					X	X			X							X	X		Mme MERY : AVIS DEFAVORABLE La ligne 18 est destinée principalement aux salariés du plateau et pas aux habitants de Palaiseau A Massy , 2 gares sont prévues en centre-ville et la gare TGV , centre d'un nouveau quartier d'habitations A Palaiseau , rien de tel : la gare de "Palaiseau " ne dessert que les entreprises (Thales, Danone, EDF) et les Palaisiens ne subissent que les nuisances avec l'implantation sur 7 ha du Centre de Maintenance :nuisances sonores et destruction d'espaces boisés classés
Mail 3595	X		X					X									X	X		Mme SOUCHET : identique à mail 3558

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3596		X				X		X	X				X				X	X		<p>Mme LOUVEL : En tant qu'habitante de Villiers le Bâcle je me prononce CONTRE LE PROJET DE MTRO AERIEN SUR LE PLATEAU DE SACLAY pour les raisons suivantes:</p> <p>Nuisances visuelles et sonores pour les riverains dans un espace agricole jusqu'ici protégé et en bordure de la vallée de Chevreuse. Sur ce point les avis des communes (Politiques, habitants et associations) ne semblent pas avoir été pris en compte par les initiateurs du projet. En effet il était prévu initialement que le métro soit enterré sur le tronçon Saclay /Saint-Quentin. Le bruit du métro s'ajoutera à celui de la quatre voies et aux actuels survols d'hélicoptères et d'avions de l'aérodrome de Toussus Le Noble.</p> <p>- évaluation très sommaire du coup de ce projet: 3 milliards d'euros paraissent une somme pharaonique, sans compter les dépassements, pour transporter un nombre probablement beaucoup moins important que ce qui est indiqué dans le rapport. La surestimation du trafic paraît évidente, sauf si on a en projet d'urbaniser en totalité le plateau de Saclay. En jorne les bus entre Massy et Versailles tournent souvent presque vide. De plus ce métro fera double emploi avec le TCSP et le doublement du CD 36.</p> <p>Dégradation des espaces agricoles qui sont de plus en plus urbanisés alors qu'il faudrait les préserver surtout en Ile-de-France.</p> <p>Proximité du CEA: Qu'est-il prévu pour sécuriser la zone proche du CEA et affirmer que la proximité de la ligne 18 de ce site nucléaire ne présentera aucun risque ?</p> <p>En conclusion je me prononce CONTRE LE PROJET DE MTRO AERIEN SUR LE PLATEAU DE SACLAY et demande qu'on envisage d'autres moyens de transport MOINS ONEREUX ET PLUS RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RIVERAINS.</p>
Mail 3597						X											X	X		<p>ANONYME : La ligne 18 est totalement injustifiée, tous les organismes spécialisés en conviennent. Le seul objectif de ce projet au coût monstrueux (et minimisé par la SGP) est d'ouvrir la porte une urbanisation intensive de notre région.</p> <p>OUI au développement des transports en commun / NON ce projet.</p>
Mail 3598		X				X							X				X	X		<p>ANONYME : Une haie de pylône de 14 kilomètres aux portes de Paris, c'est vraiment très dégradant. On veut ouvrir les espaces de communications en fabricant des murs. Quelle est la société qui ne voudrait pas remplir le vide entre ses espaces ? Qui dirigera ce pays dans 50 ans et n'auront-ils pas envie de construire autour de ce viaduc, vu que le plateau sera déjà morcelé à cause de ce projet. Le décret de la zone agricole protégée sera bricolé comme toutes les lois en fonction du vent car ce paysage aura perdu son unité. A quand des bidonvilles au pied de ce cauchemar. La Société du Grand Paris est bien petite sur ses choix. Qui se souci du vacarme provoqué par ce grand machin sur fer. Le coût de ce tracé sera bien plus élevé si l'on tient compte de toutes les procédures en justices que les habitants du plateau se feront un devoir de conduire, et par conséquent du temps perdu par la SGP. Je suis contre ce projet.</p>
Mail 3599		X															X	X		<p>ANONYME : Projet indispensable pour désengorger les liaisons routières saturées (1/2 h le matin et autant le soir pour remonter les 8 km de l'A6 depuis Massy.), mais surtout rénover et fiabiliser les transports en commun: le manque de ponctualité de la ligne B est une catastrophe. Les nouvelles dessertes du projet soulageront les grands axes, en permettant des liaisons actuellement impraticables en transport en commun; elles éviteront des contournements réalisés exclusivement en voiture. tout cela est très bien.</p> <p>mais je suis surpris par les descentes projetées sur Antony: voilà maintenant une septième gare ! elle desservira le pôle d'activité; soit; mais quel dommage que cette nouvelle ligne 18 ne connecte pas avec les RER B et C à Antony, avant la gare de Massy Palaiseau, dont les abords sont saturés, sans attendre ces nouveaux flux de correspondance</p>
Mail 3600		X						X										X		<p>M. ADEL PATIENT: Dénaturer l'espace agricole du plateau de Saclay par la pose de pylônes pour cette ligne de métro transverse est incompatible du maintien de la qualité de vie de résidents de cette zone protégée. Augmenter l'emprise de la mégalopole parisienne au détriment des principes de décentralisation prônés pour permettre une répartition de la population sur le territoire français est une hérésie.</p>
Mail 3601																	X	X		<p>M. BAILLARD: Nul doute que cette ligne deviendra centre névralgique du pôle d'excellence en question. Et s'il est bien sur porté à l'attention de tous les inconvénients de sa construction (pollution sonore considérable, envahissement de parcelles agricoles par une ligne aérienne, implantation dans le paysage), qui ont d'ailleurs leur part de solution, il semble négligeable de penser que cette zone économique</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				en forte mutation puisse se passer d'investissement de la part de la région pour répondre à ses ambitions. Ce projet sert la France, la compétitivité de sa recherche, de ses formations et de ses entreprises, car pilier du développement de son plus gros pôle d'excellence national de toute l'histoire de l'éducation française. Je suis favorable au développement du projet ligne 18 Aéroport d'Orly - Versailles Chantier
Mail 3602		X														X	X			ANONYME : Identique à mail 3599
Mail 3603																		X		ANONYME : Je dis OUI !!!! Un grand OUI !!!! Allons de l'avant !!!!
Mail 3604		X															X	X		M. LAUTRIDOU : Les bouchons permanents autour des accès du CEA, la saturation de l'échangeur A10-A6 rend cette ligne indispensable pour les habitants de Saint Quentin en Yvelines devant travailler à l'Est. Faut-il comprendre que les opposants du projet préférerai l'élargissement de la RD36 afin d'absorber le flux de véhicules? Il faut être sérieux le bus et les vélos ne suffise pas à répondre à la problématique et l'élargissement de la RD36 2x2 voies engendrera d'autre gêne pour les habitants. Sur les aspects esthétique, la zone est parcouru par des lignes électriques, le CEA, un poste EDF, des zones d'activités et la route... Je ne suis pas sûr qu'un tramway dénature beaucoup plus cet espace "naturel". Les liaisons vers les Aéroports depuis les Yvelines relève du parcours du combattant, cette ligne permettra au moins de rejoindre facilement Orly. Ceci est à mon sens un frein au développement économique de la ville nouvelle et la mise en service tardive de la connexion avec Saint Quentin ne me parait pas être en cohérence avec les objectifs de désenclavement de cette zone. Est-ce que l'impact économique du métro sur la ville nouvelle a été évalué ? Est-ce que le gain pour la collectivité a été évalué dans le cas d'une anticipation de la mise en service du tronçon de la gare de Saint Quentin est ? Le projet de gare ne semble pas prévoir pas de parking longue durée pour les personnes empruntant la ligne soit pour le travail soit pour prendre l'avion. L'absence de parking en nombre suffisant risque d'être un frein à l'usage de cette ligne dans une zone où la densité d'habitant est assez faible. Il est également regrettable que dans le cadre des plans du Grand Paris, la liaison vers le Hub de Paris-Charles de Gaulles n'ait pas été prévu pour les habitants de l'ouest parisien. Une liaison régulière semi express Versailles ==> La défense ==> Charles de Gaulles aurait pu être envisagée.
Mail 3605																		X		ANONYME : En réponse à l'auteur de l'avis 3554, vous trouvez normal de demander aux étudiants qui ne sont que de passage, et qui ne connaissent pas le dossier de la ligne 18 d'écrire des avis favorables pour la ligne 18. Ce n'est pas non plus démocratique. AVIS DEFAVORABLE
Mail 3605																		X	X	ANONYME : NON AU METRO SUR PYLONES La SGP n'écoute que les maires des grandes villes : Massy, Palaiseau, Gif, mais elle méprise l'avis des maires du plateau de Saclay : Châteaufort, Villiers le Bâcle, Saint Aubin, Saclay et ainsi toutes ces populations. Alors peut être bientôt un nouveau " Sivens ou un Notre Dame des Landes " Arrêtons le mépris vis à vis des populations
Mail 3606		X						X										X		Mme FERAUDET TARISSE : Je suis DEFAVORABLE ce projet. Je soutiens l'enterrement du métro sur le plateau de Saclay, pour garantir aux agriculteurs et habitants du plateau un plus bel avenir.
Mail 3607								X					X					X	X	M. MERY : AVIS DEFAVORABLE Cette ligne (18) , d'un coût exorbitant n'est destinée qu'aux entreprises et grandes Écoles du Plateau Les habitants habitent très majoritairement dans les vallées et continueront à prendre le RERB ou leur voiture quand celui-ci ne fonctionne pas ; il est donc prioritaire que celui-ci fonctionne mieux , que les rames puissent être remises en état sans qu'on soit obligé de supprimer un train sur 4 (comme cela a été le cas récemment) Lorsqu'il faudra entretenir les nouvelles lignes , qui paiera ? alors qu'il n'y a pas d'argent pour améliorer l'existant Il est faux de dire ,que le temps de parcours pour Orly sera divisé par 2 , sans préciser que ce n'est valable que pour les salariés (ou étudiants) situés près d'une gare Y aura-t-il des parkings , grands (et gratuits) près des gares pour

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			permettre aux habitants des communes du plateau d'utiliser cette nouvelle ligne Ne vaudrait-il pas mieux prévoir des rabattements vers les lignes B et C et améliorer leur fonctionnement ? Ce serait moins couteux et opérationnel plus rapidement	
Mail 3608																X	X		M. FRATUS : je suis contre l'aménagement du plateau de Saclay tel que présenté et demande que les moyens de transports actuels soient améliorés et que soit appliquée la réglementation sur les OGM.	
Mail 3609																	X		ANONYME : Oui la ligne 18.	
Mail 3610		X														X	X		M. LABARTHE : Le projet de transport Ligne 18 est fondé sur une technologie (métro automatique fer/fer sur voie mixte enterrée/aérienne) adaptée aux transports de grande et moyenne capacité en zone urbaine. Il n'est pas optimisé pour la problématique rencontre sur la liaison en étude :- Le trafic passager prévisionnel est faible par rapport au débit permis par ce type de transport. D'autres solutions paraissent plus adaptées, condition d'accepter de les envisager. ?- La lourdeur de la solution Ligne 18 entraîne que le nombre de gares prévu est faible. Ce qui est peu grave en zone urbaine où des moyens de transports légers, permettant de rallier ces gares, sont préexistants ou envisageables. Mais cela peut devenir rédhibitoire dans une zone peu urbanisée et sans maillage en réseau telle que le plateau de Saclay, où la seule solution pratique pendant de nombreuses années sera l'automobile. Avec toutes les conséquences « désagréables » pour l'environnement, les usagers et les habitants que cela induira. Avant de lancer ce projet lourd, coûteux et, terme, peu efficace, il me semble qu'il serait nécessaire de « remettre l'ouvrage sur le métier » afin d'envisager les solutions alternatives que permet l'évolution des technologies (téléphériques, tramways, transports personnels automatisés, etc.) et qu'autorise encore le stade de développement du projet Paris/Saclay, où tout n'est pas encore figé. Cette remise en question technologique devra concerner tant la solution pour la traversée du plateau (Ligne 18 TCSP) que le maillage fin de transports légers sur le plateau. L'un ne va pas sans l'autre. Et cela permettrait aussi de traiter en priorité les problèmes des liaisons les plus urgentes (vallée de l'Yvette RER B plateau de Saclay, plateau de Courtabœuf plateau de Saclay), reliant Paris/Saclay les principales zones d'habitation des personnels scientifiques travaillant sur le plateau (dans la vallée de l'Yvette et aux Ulis), la principale zone d'innovation industrielle de la région et les gares du seul transport lourd vers Paris (le RERB). En parallèle, les efforts les plus importants doivent porter sur l'amélioration de la desserte par le RER-B, en termes de capacité, de fréquence et de fiabilité. Pour toutes ces raisons, mon avis personnel est défavorable au projet de Ligne 18 tel qu'il est proposé. Alain Labarthe, ancien conseiller municipal de Bures-sur-Yvette, ancien ingénieur Alstom Transport.	
Mail 3611		X											X				X		M. SOURMAIL : Depuis quatre ans, la SGP nous affirme haut et fort qu'une réalisation en tranchée couverte coûte plus chère qu'une réalisation ferrée sur viaduc. Dans le document joint « livre blanc à l'attention des décideurs », la société de calculs mathématique dévoile les estimations des coûts en page 38 : « 2.1. Coût des infrastructures Le coût total des infrastructures du tracé varie en fonction de la solution proposée. Pour la construction de la ligne, il existe trois possibilités dont les coûts sont les suivants : cadre ouvert au sol (tranchée couverte) : 11 339 /m ; viaduc bi-voies : 11 790 /m ; tunnel circulaire bi-voies : 20 360 /m. » Certes il ne s'agit pas de la ligne 18 mais d'une autre ligne du Grand Paris Express. Monsieur le Commissaire, La solution tranchée couverte serait-elle moins cher qu'un viaduc ? visiblement OUI. La SGP nous ment depuis quatre ans sur les coûts de constructions ? visiblement OUI. Monsieur le Commissaire, Pouvons-nous faire confiance la SGP dans ce projet ? visiblement NON. La SGP a étudié sérieusement le passage du métro en tranchée couverte sur le plateau de Saclay ? Manifestement NON. Monsieur le Commissaire, des économies sont encore possibles par le couplage d'une tranchée couverte et l'élargissement de la RD36. Les habitants de Villiers le Bâcle, de Châteaufort, avec leurs élus ne cessent de clamer que depuis quatre ans la SGP nous enfume tout comme un apiculteur enfume ses abeilles avant la récolte. Je suis contre la réalisation de la ligne 18, une solution enterrée sur le plateau de Saclay est possible et viable économiquement.	
Mail 3612		X														X	X		M. HAYEM : Tel qu'il a été conçu par la Société du Grand Paris, le projet de ligne 18 desservant notamment le campus urbain Paris/Saclay reçoit un plein soutien de ma part. En effet, il serait inconcevable de construire un ensemble aussi important réunissant des dizaines de milliers de personnes, étudiants, enseignants, chercheurs, personnels administratifs et techniques sans doter le lieu d'une	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				desserte calibrée pour un tel projet. Les dessertes par le RER B et le TCSP s'avéreront très vite insuffisantes pour de tels flux. Les accus par automobile comme la Nationale118 sont saturés et on n'ose pas imaginer ce qui se passerait sans le métro: cela deviendrait invivable. Le bouclage vers Saint Quentin en Yvelines / Versailles est aussi très important pour les habitants de l'est parisien. Par ailleurs, le passage en aérien dans la zone du Campus est bien adapté aux contraintes de vibration pour les laboratoires de recherche. Albert HAYEM (AgroParisTech)
Mail 3613			X														X			ANONYME : Un des objectifs principaux du réseau Grand Paris Express est d'offrir une alternative l'automobile. En tant qu'automobiliste, cette ligne 18 ne peut être une alternative sérieuse que si elle me permet de gagner du temps de trajet domicile-travail. Hors un trajet 100% transports en commun en banlieue fait plutôt perdre beaucoup de temps par rapport l'automobile en raison des correspondances et de la lenteur des bus. Un gain est éventuellement envisageable en utilisant l'automobile (pour rejoindre une gare) et la ligne 18. Il me semble donc impératif de prévoir des GRANDS PARKINGS GRATUITS dans chaque gare.
Mail 3614																X	X			Mme DANIELI : Projet à entériner absolument si je veux éviter de mettre 1h30 pour aller à mon nouveau bureau a EDF Lab, loin du RER B et des métros...
Mail 3615			X														X			ANONYME : Idem à mail 3613 ;
Mail 3616		X											X			X	X			ANONYME : J'habite CHATEAUFORT. Ce projet pharaonique n'a aucun sens. Il est plutôt le reflet de la gabegie des dépenses publiques !!!! Tous les jours, les medias tirent la sonnette d'alarme : - les caisses sont vides, - les retraités ne vont plus pouvoir être payés, etc., etc. Il serait plus judicieux d'utiliser cet argent public de façon réfléchie et intelligente : - améliorez plutôt les bus en ligne propre qui existent. - favorisez leur développement et leur fréquence Avis TRES DEFAVORABLE ce projet de métro aérien
Mail 3617																X	X			ANONYME : Idem mail 3605 :
Mail 3618		X														X	X			M. LABARTHE : Idem mail 3610 :
Mail 3619		X														X	X			ANONYME : Avis défavorable au métro aérien ligne 18. Question de bon sens et d'esprit démocratique. Tenir compte de l'existant en l'améliorant.
Mail 3620		X					X	X					X				R	X		Mme BODIN : Le projet tel qu'il est présenté aujourd'hui engendre une longue période de travaux, ce qui signifie des mois d'engorgement de la D938 et donc des bouchons aux heures de pointe dans le bas de Châteaufort et une circulation pour les lignes de bus 262 et 263 plus difficile avec des retards. Ce qui signifie de l'attente et moins de temps dans notre foyer. En outre, il n'est pas prévu dans ce projet un arrêt entre le plateau de Saclay et Saint-Quentin.; ainsi les habitants des communes par lequel passera le métro (Villiers le Bâcle et Châteaufort notamment) auront les inconvénients (bruits, paysage pollué) sans les avantages (un arrêt de cette ligne). Ainsi, ces derniers devront tout de même prendre leur voiture pour se rendre l'un des stations; ce qui ne résout donc pas les problèmes de circulation existant et n'améliorera pas l'impact écologique. Et surtout y aura-t-il assez de parking gratuit ? Ou un réseau de bus sera-t-il mis en place ? Bien entendu, le résultat final aura pour œuvre d'avoir une deux fois deux voies et un paysage dénaturé avec un métro sur pylônes. Enfin, dans ce projet de Grand Paris, comme chaque fois ce sont les grandes communes qui sont avantagés (car elles ont plus d'argent et de pouvoir au détriment des communes plus petites où les habitants qui ont choisi d'y résider souhaitent rester au calme et la campagne. Nous faire croire que nous ne pouvons enterrer ce métro... Essayer de nous faire miroiter un avenir plus radieux et un quotidien facilité... Une belle fumisterie et surtout des enjeux politiques cachés à coup de dépenses qui vont une fois de plus être payées par les citoyens... Je dis non la ligne 18 et encore moins sur pylônes !
Mail 3621		X					X	X					X				R	X		Mme BODIN : Idem mail3620 :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3622		X					X	X									R		Mme GARDNER : J'habite Villiers-le-Bâcle et suis contre le projet de métro sur pilonnes. Nous avons assez de nuisances sonores comme ça avec les avions de l'aéroport de Toussus et la départementale ! Si l'avis de la population locale vous importe, alors par pitié, enterrez ou au moins semi-enterrez ce métro ! Cela nous fera "un peu moins" de nuisances sonores et visuelles que s'il était aérien... Je suis donc contre le projet en l'état.	
Mail 3623		X						X										X	M. ROUSSEAU : Non l'aérien ; pas de cette vue chaque matin. Insupportable pour notre environnement.	
Mail 3624		X					X	X								X		X	Mme DEBIESSSE : Je n'habite aucune commune de ce que l'on appelle le « Plateau de Saclay » mais : J'habite dans les Hauts-de-Seine et donc concernée par le Grand Paris Je suis fille de paysans savoyards chez qui j'ai travaillé et vécu jusqu'à 22 ans Je suis mère d'une habitante de Gif-sur-Yvette Je suis belle-fille d'un ex-directeur du CEA Jean Debiesse Et donc, pour toutes ces raisons, je m'intéresse particulièrement aux problèmes qui s'y posent, et de plus en plus avec les événements qui se précipitent en ce moment et que je découvre un peu horrifiée. En particulier la construction d'un métro aérien qui fait frémir lorsque l'on voit sa hauteur, sa largeur et la future 2x2 voies qui le longera. Et c'est ce qui motive ma lettre : Que vont faire ? Tous les agriculteurs expropriés, Ceux qui ne pourront plus traverser tout cela avec leurs engins agricoles pour aller travailler sur la partie de leur terrain de l'autre côté de cette frontière infranchissable. Qui pourra supporter le bruit s'il habite près du trajet ? Mais il y a pire si je puis dire ! Que vont faire tous ces Parisiens, Franciliens qui, écoutent actuellement leur plaisir ou les recommandations de nos dirigeants de « consommer local », par intérêt personnel ou pour préserver la planète, lorsqu'ils ne pourront plus aller chercher leur panier ou même cueillir en famille tous ces produits cultivés près de chez eux par des agriculteurs amoureux de leur métier ? Peu importe ?... dans ce cas, ils mangeront des produits venant parfois du bout du monde. Pas grave, n'est-ce pas ? Et parfois, et de plus en plus souvent, l'agriculteur se suicidera ? Les prescripteurs dans leur bureau ont d'autres préoccupations et ils ont fait la COP 21 ! Mais il y a pire encore et c'est presque incroyable ! Ces prescripteurs n'ont pas hésité à installer la gare de ce métro à la place du laboratoire Osiris, seul en France fabriquer un médicament pour les cancéreux. Si, si, ils en ont été capables. Quand même, ils s'en sont préoccupés en demandant la construction d'un remplaçant à Cadarache dans les Bouches-du Rhône. Le problème, celui-ci ne sera prêt à fournir le médicament qu'au plus tôt en 2019 ! Et d'ici-là, autre problème, il n'y a que 4 autres labos au monde à le fabriquer et c'est là que je suis effondrée : par hasard en mai 2014, parlant de ce sujet préoccupant avec un ami cardiologue de l'hôpital de Toulouse, lorsque j'ai prononcé le mot « labo de Saclay », il m'a coupé la parole pour me dire la chose suivante : « ne dis plus rien, c'est Osiris et je me sers tous les jours de ce médicament pour développer mes radios cardiaques. Grâce à lui, je surveille le ganglion sentinelle qu'on a sous le bras et qui indique s'il y a des métastases de cancer du sein, du poumon, du cerveau etc. etc. etc. J'ai immédiatement téléphoné au laboratoire canadien « mon pauvre collègue, nous fournissons déjà tout le Canada + le nord des Etats-Unis et donc, il nous sera impossible de vous satisfaire, ce qui sera sans doute aussi le cas des trois autres labos » ! Tous ces cancers vont donc pouvoir migrer tranquillement, sans être détectés suffisamment tôt. Peu importe, mon ami et sans doute aussi tous les cardiologues de France pourront retravailler le problème en 2019 lorsque Cadarache ouvrira. Et donc, pour toutes ces raisons, je suis absolument défavorable la construction de ce métro, sachant de plus que le RER est tout proche et qu'il y aurait peut-être d'autres solutions pour rejoindre le Plateau sans le saccager ainsi (avec un téléphérique par exemple) et qui, de plus, seraient plus économes en argent.	
Mail 3625		X					X	X									R		Mme GARDNER : Idem mail 3622 :	
Mail 3626		X					X	X									R		Mme GARDNER : Idem mail 3622	
Mail 3627		X					X	X									R		Mme GARDNER : Idem mail 3622	
Mail 3628							X					X			X		X		M. AYBES : Soucieux des considérations environnementales sur lesquels le gouvernement français s'est engagé, je ne peux que me joindre à l'avis défavorable émis par l'Association Terres Fertiles dont je vous transmets les conclusions ci-après :	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				Dans ce 20ème avis, complémentaire celui déposé le 23 mars dans ce dossier d'enquête, considérant: d'une part que la jurisprudence a remis en cause des projets publics en raison d'un coût excessif par rapport au service rendu, d'autre part que le repérage dans ce dossier d'une atteinte la ZPNAF dans tous ses secteurs, d'un impact économique portant atteinte à la viabilité de l'agriculture périurbaine du Plateau, de l'absence de service rendu suffisant aux Franciliens/nes en rapport au coût annoncé du projet et ses conséquences négatives, enfin compte-tenu des imprécisions contenues dans le dossier que nous avons montrées, Terres Fertiles estime que le projet de ligne 18 présenté ne peut se prétendre d'utilité publique au vu du dossier en particulier dans son tronçon Massy - Versailles Chantiers et maintient son avis défavorable à la ligne 18.
Mail 3629								X					X				X	X		M. AYBES : Idem_mail 3628 :
Mail 3630								X					X				X	X		M. AYBES : Idem_mail 3628
Mail 3631																X	X			Mme PORLON : AVIS FAVORABLE Nous savons que le développement du plateau de Saclay avec l'arrivée des Grandes Ecoles et des organismes de recherche est un pôle ambitieux de formation et de recherche qui est un enjeu majeur pour la France. Que ce soit par le RER B ou C qui sont déjà saturés et surtout non fiable, et les navettes que nous devons prendre, que ce soit par la route (A10 et N118) également saturées, cette ligne 18 apportera un grand bol d'air et soulagera les grands axes, en permettant des liaisons actuellement impraticables en transport en commun. Je suis étonnée de lire des avis défavorables à l'installation de cette ligne 18. Comment ne pas se projeter à ce que sera la région de demain ? Comment ne pas voir les difficultés que connaissent aujourd'hui les usagers qui doivent venir travailler sur le plateau de Saclay et qui ne font que s'accroître ? La ligne de bus en site propre ne réglera rien car aujourd'hui, la desserte du plateau de Saclay est telle que la voiture est le moyen de transport MAJORITAIREMENT utilisé. Lorsque nous demandons nos partenaires français ou étrangers de venir nous voir dans nos locaux, nous avons l'impression de leur demander une traversée de l'atlantique ! La mise en fonction de cette ligne 18 en plein centre de ce pôle d'excellence national (formation-recherche) montre tout l'intérêt pour son développement futur et son attractivité
Mail 3632		X					X	X									R			Mme GARDNER : Idem mail 3622:
Mail 3633																X	X			Mme PORLON : Idem mail 3631:
Mail 3634																X		X		ANONYME : Sur la frange Palaiseau Saint Quentin en Yvelines, le tracé de cette ligne 18 est identique celui du TCSP. Pourquoi ne pas privilégier le développement de ce TCSP voire son évolution vers un système de tramway avec un nombre de gares suffisant pour offrir un réel service à TOUS LES CITOYENS SANS EXCEPTION ? Je suis contre la construction de cette ligne 18 alors que d'autres alternatives (moins couteuse, plus rapides à mettre en œuvre et respectueuses de notre environnement) existent
Mail 3635		X				X							X			X		X		M. MOULIN Président Essonne Nature Environnement : Avis d'Essonne Nature Environnement Cet avis d'Essonne Nature Environnement (ENE) est complémentaire de ceux formulés par FNE, Ile-de-France, le Collectif OIN Saclay (COLOS), l'Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay (UASPS), les Amis du Grand Parc de Versailles (AGPV) et l'Union des Amis du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse (UAPNR). Utilité de la ligne 18 Cette ligne de métropolitain (de « politis », la ville) aurait pour objet de faciliter les déplacements domicile-emploi et l'accès la « Silicon Valley » à la française. En ce qui concerne le premier point, les dizaines de milliers de logements prévus sur la frange sud du plateau de Saclay doivent assurer une mixité domicile-travail pour les emplois nouveaux ou ceux déjà existants dont certains, rappelons-le, sont délocalisés depuis des communes dont l'urbanisation s'intensifiera (Clamart, centre de recherche EDF, Bagneux, Ecole Normale Supérieure de Cachan, etc.) et dont les zones d'habitat actuelles ne seront desservies par aucune ligne nouvelle du GPE ; quant

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>aux employés des structures sur place depuis longtemps, ils seront mieux satisfaits par des liaisons reliant les vallées encadrantes (Bièvres au nord, Yvette au sud) et le plateau, liaisons dont le tracé général est perpendiculaire à la ligne de métro projetée et pour la réalisation desquelles des suggestions intéressantes ont été soumises (utilisation du téléphérique en particulier). Ces vallées sont d'ores et déjà reliées à Paris par les RER B (vallée de l'Yvette au sud) et RER C (vallée de la Bièvre au nord). En ce qui concerne l'accès occasionnel aux organismes de recherche et de développement (congrès, contacts chercheurs, stages de formation, etc.) il ne semble pas qu'un moyen de transport de masse entre Orly, la gare TGV de Massy et le plateau soit justifié ; c'est tellement vrai que les promoteurs envisagent d'utiliser la mise en service (rappelons-le, en 2025 soit bien ultérieurement à l'arrivée massive des structures et des emplois) des trains de seulement trois voitures.</p> <p>Autre point, la desserte de la zone ouest du plateau (Satory, Saint Cyr, Saint Quentin, Versailles) : il existe un axe majeur reliant les trois dernières villes entre elles (ligne J SNCF, RER C) ; Satory comporte un établissement militaire existant de longue date. La desserte « voyageurs », obérée par la césure de la rocade A 86, est assurée actuellement par le réseau de bus de Versailles ; en tout état de cause, elle ressortirait plus de moyens semblables à ceux que nous préconisons pour les liaisons depuis Orsay, Bures ou Gif vers Moulon ou depuis Orsay/Le Guichet vers Polytechnique.</p> <p>Dernier point : le transfert de l'INRA actuellement installé dans la plaine de Versailles vers le plateau de Saclay. Cette opération semble plus répondre une volonté de « remplir » le plateau pour justifier la massification des moyens (dont le métro) qu'une réelle nécessité ; la surface dévolue à l'INRA sera-t-elle incluse dans les 2300 ha de la réserve agricole ? ENE s'oppose vigoureusement à ce transfert.</p> <p>Nous rappelons que le plateau de Saclay, tout comme le Triangle vert ou le Triangle de Gonesse, a pour vocation de contribuer à nourrir la capitale, évitant ainsi l'approvisionnement à partir de sources lointaines souvent étrangères par des flots de véhicules routiers.</p> <p>Proposition ENE Dans l'hypothèse où les prévisions de trafic en justifient le coût, nous suggérons, en lieu et place du projet « ligne 18 », de prolonger la ligne 14 du métro jusqu'à Massy. La gare « aéroport d'Orly » serait une gare de passage utilisant les stations Orlyval ainsi que ses voies pour sortir des emprises de l'aéroport et franchir l'autoroute A6 (notons qu'au lieu d'une gare, on disposerait de deux stations ; l'ajustement de la capacité pourrait se faire en prolongeant un train sur deux vers Massy). Ce prolongement desservirait Antonypôle, Massy Opéra et aurait son terminus ainsi que ses installations de remisage et de maintenance Massy-Palaiseau entre les gares RER B et RER C, tout près du site de maintenance et de remisage (SMR) du RER B, voire confondues avec celui-ci. La place existe et les installations de correspondance aussi. Les voyageurs continuant vers le plateau de Saclay auraient une correspondance immédiate et pratique par la ligne 91-06 circulant d'ores et déjà en site propre (transformable éventuellement en ligne de tramway si nécessaire) et desservant toute la frange sud du plateau. Conclusion: Le plan global du réseau de transport du Grand Paris a été élaboré à marche forcée en minimisant des étapes de réflexion et de concertation, en utilisant des espaces perçus comme vierges (des terres agricoles) plutôt qu'en aménageant des urbanisations et installations existantes, en déplaçant des organismes implantés à des endroits soumis à l'appétit des aménageurs. Par les motifs précis exposés plus haut Essonne Nature Environnement s'oppose vigoureusement à la réalisation d'une partie de ce plan et donne un avis DEFAVORABLE à l'enquête publique concernant la ligne 18 du réseau Grand Paris Express.</p> <p>Le Président.</p>	
Mail 3636								X							X	X			<p>Mme CATHERINE : Je suis contre le projet actuel de ligne 18 : Pourquoi enlaidir une belle région avec un métro aérien. Développer le transport inter-banlieue oui, mais pas n'importe comment, sans réflexion sur le long terme. Que laisserons-nous à nos enfants ? Des zones bruyantes, des paysages enlaidis Pourquoi vouloir à tout prix faire des zones invivables avec des habitants agressés quotidiennement par le bruit, sans repos compensatoire la nuit et qui n'apportera aucun travail supplémentaire mais qui sera juste un déplacement de population qui n'aura même pas la contrepartie d'une zone agréable à vivre.</p>	
Mail 3637	X						X	X							X	X			<p>M. THORAVAL : Je suis riverain du projet et je suis opposé à cette réalisation d'un métro aérien car cela va dénaturer notre cadre de vie et apporter beaucoup de nuisances sonores</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3638		X					X	X								X	X		M. THORAVALE : Idem mail 3637	
Mail 3639							X	X									X		M. ORLANE : Je suis contre le projet de la ligne 18 car elle sera la cause de nuisance sonore et de pollution.	
Mail 3640																X	X		M. CUNIN: Le plateau de Saclay est amené à devenir un pôle d'enseignement et de recherche majeur en France, avec l'objectif d'un rayonnement et d'une reconnaissance à l'international fort. De nombreuses Ecoles de l'enseignement supérieure (CentraleSupélec, ENS Cachan, ...) sont en train d'y déménager, accompagnées par des centres de recherche de grandes entreprises (EDF, Air Liquide, ...), pour y rejoindre les Ecoles et institutions déjà présente (X, Sup Optique, CEA, ...). Les transports en commun desservant le plateau de Saclay sont déjà saturés, alors même que le plateau est loin d'avoir accueilli tous ses futurs occupants. Ce projet ne pourra atteindre son plein potentiel que si le développement du système de transport en commun suit, et cela passe par le développement de la ligne 18.	
Mail 3641	X																R		ANONYME : Je suis favorable au métro ligne 18 s'il possède un arrêt à Camille Claudel, ce qui me permettrait de diviser mon temps de parcours journalier par 4. Dans le contraire je suis défavorable.	
Mail 3642																X	X		M. BOUTON : Le réseau de transport connectant la ville de Paris au pôle scientifique de Saclay est absolument indispensable, à la fois pour le confort de vie des milliers d'étudiants sur le plateau et également pour le développement du pôle scientifique à l'échelle nationale et internationale.	
Mail 3643																X	X		Mme GERAUD : N'est-il pas plus qu'important de préserver les terres agricoles autour de la capitale?? C'est un danger de devoir compter sur les "importations" pour nourrir les habitants. C'est dangereux cette pression immobilière qui aura lieu inévitablement	
Mail 3644		X							X									X	M. MONVILLE: Il est vraiment dommageable d'envisager un métro aérien sur ce territoire dédié enfin à la biodiversité et la préservation de l'environnement... Qu'en pense l'INRA ??	
Mail 3645																			BURES ORSAY NATURE : identique mail 3648	
Mail 3646	X	X					X						X					X	ANONYME : Les remarques et préconisations de l'association "Wissous notre Ville" (ci-jointes) sont très intéressantes, concernant le projet de la ligne 18 qui doit traverser notre ville avec tous les inconvénients que cela va occasionner sans en retirer aucun avantage puisqu'il n'est pas prévu d'arrêt de cette ligne Wissous. Il semblerait incompréhensible que les travaux présentés dans le projet initial puisse être lancés sans que l'alternative de contournement des zones habitées par les champs ne soit étudiée et chiffrée précisément. 1° Un tracé plus au Nord évitant toutes les zones habitées. 2° En cas d'impossibilité majeure pour la réalisation de ce tracé Nord préconisé par notre Association, il est impératif de garantir aux Wissousiens l'absence de tous bruits, vibrations, nuisances lors de l'exécution et de l'exploitation du tracé médian.	
Mail 3647		X														X	X		ANONYME : Compte tenu du peu de gares prouves sur la partie Ouest, notamment entre CEA Saint Aubin (hors enquête rappelons-le donc ?) et Saint Quentin en Yvelines, et ne m'attendant aucunement à la GRATUITE des parkings qui seront aménagés aux alentours de celles-ci, je ne suis vraiment pas convaincu que la construction de cette ligne 18 incitera les automobilistes de la région ne plus emprunter leur véhicule. Je reste favorable au développement des transports en commun mais suis opposé à ce projet de ligne 18.	
Mail 3648		X				X	X	X	X							X	X		Mme FONTANELLA Présidente de Bures Orsay Nature: (PJ Identique) Vous trouverez, ci-dessous, l'avis de l'Association Bures-Orsay-Nature, créée voici 45 ans par des personnels du Campus d'Orsay (mais ouverte tous) et dont les objectifs sont la Connaissance et la Protection de la Nature. Les adhérents sont habitants d'une dizaine de communes environnantes et parcourent très régulièrement le Plateau de Saclay. Notre première remarque est que nous attendons toujours, malgré de nombreuses promesses et l'avis de certaines instances comme la CNDP, une véritable concertation avec les habitants et les associations concernés et non quelques réunions d'informations où nous ne sommes pas écoutés. Notre avis ne porte que sur l'espace que nous connaissons bien, c'est à dire entre le	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>Quartier Camille Claudel Palaiseau et l'entrée de Guyancourt. Notre avis sur l'opportunité et la solution prévue de la Ligne 18, est totalement défavorable. L'opportunité de la réalisation d'une ligne de métro sur le plateau a vu le jour pour solutionner le transport des salariés, des étudiants et des nouveaux habitants obligés de se rendre sur le plateau. Cela, a priori, peut sembler une bonne idée et le besoin de transport collectif est flagrant. Mais cette solution de métro aérien ne tient pas compte de nombreux points contradictoires ou négatifs car :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le nombre d'habitants permanents (familles et étudiants résidents), environ 50 000 limités aux quartiers du Moulon et de Polytechnique, est trop faible pour justifier le coût d'un métro (voir avis du STIF, du CGI) - Les nombreux employés arrivant de la vallée de l'Yvette ou du sud de l'Essonne ne seront pas concernés, sauf par un grand détour par Massy - Des chefs d'entreprises (arrivés sur le plateau récemment attirés par cette promesse de métro) ou bien la Direction du CEA (qui y voit l'occasion de diminuer drastiquement le nombre de bus de ramassage de ses employés dans les communes environnantes ou lointaines) sont totalement favorables à ce métro mais ne considèrent que leurs intérêts et non les impacts sur l'environnement du plateau et sur la qualité de vie des habitants soumis aux nuisances de ce métro. - Des avis favorables donnés par des particuliers, quelques salariés et étudiants (peu informés des conséquences environnementales car nouveaux arrivants sur le plateau) sont dans le même esprit : par exemple, se rendre plus vite (de quelques minutes) à l'aéroport d'Orly ou son travail. Ces raisons peuvent se justifier, mais nous montrerons par la suite que d'autres solutions de transport existent. Nous n'aborderons que les points relatifs à l'environnement. 1. Emprise sur les terres agricoles Le tracé étant grossier, les parcelles agricoles vraiment impactées ne sont pas précisées. Comment donner son avis sur un projet aussi vague sur ce point important où les propriétaires concernés par les expropriations ne sont pas informés ? où la qualité des terres agricoles n'est pas prise en compte pour le choix des parcelles ? Sans compter l'ombre permanente portée sur les cultures au nord du viaduc. 2. Emprise sur la ZPNAF De même pour la ZPNAF, les parcelles réellement menacées ne sont pas indiquées alors que le décret de création de la ZPNAF, datant de décembre 2013, pouvait tenir compte du projet de métro. 3. Nuisances sonores Des trains fer-fer roulant jusqu'à 100 km/h, toutes les quelques minutes, 12 mètres d'altitude, donc dominant le plateau ! les inventeurs de ce « beau » projet n'ont jamais vécu à proximité d'une voie de chemin de fer, même à 100 mètres, le bruit devient difficilement supportable par sa répétition et sa fréquence hertzienne élevée. 4. Nuisances électromagnétiques Nous avons déjà signalé depuis plusieurs années lors de réunions à l'Etablissement public de Paris/Saclay, les nuisances créées par le RER B (semi-enterré à cet endroit) pour l'Institut d'Electronique Fondamentale sur le Campus coté Bures sur Yvette situé à 160 mètres à vol d'oiseau ; nos observations avaient été traitées avec mépris. Nous apprenons maintenant que le tracé du métro au niveau de l'Ecole Polytechnique a été déplacé car les futurs laboratoires craignent des nuisances électromagnétiques par le métro aérien ! Les appareils des laboratoires de physique sont certes très sensibles, mais les conséquences sur les habitants sensibles à ces ondes sont très graves. 5. Conséquences néfastes sur la biodiversité locale Le bruit, les ondes électromagnétiques, les vibrations, les passages grande vitesse et le déplacement des masses d'air conséquentes, la destruction des écosystèmes et des habitats de reproduction ne sont pas pris en compte dans les effets néfastes sur les animaux (mammifères des champs, oiseaux (indigènes et migrateurs attirés par la réserve ornithologique de l'Etang vieux de Saclay), amphibiens des zones humides, insectes et pollinisateurs indispensables aux cultures 6. Qualité paysagère Le métro en souterrain était la meilleure solution, malgré son coût supérieur, une création soit disant indispensable de ligne de métro sur le plateau de Saclay. La décision de métro aérien est la pire qui soit, pour les raisons ci-dessus et surtout pour des raisons esthétiques et paysagères (par pitié, ne pas comparer comme certains avec l'érection de la Tour Eiffel autrefois). Les habitants du plateau auront, sous les yeux, tout le reste de leur vie, cette construction sans intérêt architectural (laide, il faut le dire), nuisance supplémentaire. Certains disent que le métro attirera les touristes sur le plateau ! Quel genre de touristes peut être attiré par cela (c'est loin d'être le viaduc de Millau) ? par les graffiti qui ne pourront que fleurir sur les pylônes ? 7. Urbanisation future des espaces agricoles et naturels Enfin le coût élevé et le manque de rentabilité ne pourront qu'inciter à urbaniser les abords de la ligne donc faire disparaître les terres agricoles et les espaces naturels. Autres solutions possibles Les voies du TCSP 91-06 sont quasi opérationnelles et desservent chaque commune et centre 	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			d'activités de la zone sud du plateau. En augmentant le nombre de bus sur ces voies, le besoin de circulation des personnes pourrait être respecté : par des omnibus et par des bus plus directs pour les grands trajets (comme cela existe sur le RER). Les remises niveau du RER B et le RER C de Massy Saint-Quentin (pour éviter la traversée du plateau ceux qui ne s'y arrêtent pas) sont indispensables et bien plus nécessaires que le métro aérien sur le plateau de Saclay. D'autre part sont aussi indispensables des liaisons plateau-vallées demandées depuis plusieurs années par les associations et pour lesquelles quelque étude semble enfin avoir été lancée (par exemple, liaisons par câbles ou téléphériques). Conclusion : Notre avis sur l'opportunité et la solution prévue de la Ligne 18, est totalement défavorable.	
Mail 3649		X													X	X			M. SAROUFIM : Etant étudiant l'Ecole Centrale Paris, et vu le déménagement prochain sur le plateau de Saclay, il serait fort important que le transport entre Paris et Saclay soit facilité. Dans le cas présent, une bonne partie des 1500 étudiants sur le campus fait des allers retours entre Paris et Chatenay-Malabry. Sur le plateau de Saclay, vu toutes les Ecoles qui vont s'y implanter, il y aura une masse bien plus importante d'élèves et chercheurs qui voudront pouvoir se déplacer facilement et rapidement Paris. Je pense, dans ce sens, qu'il y a un réel besoin de transport rapide entre Saclay et Paris, et vu la demande importante, il est facile d'imaginer que ce moyen de transport sera rentabilisé rapidement	
Mail 3650		X													X	X			M. DAVID : 1. L'un des objectifs de la ligne 18 est de relier entre eux les pôles universitaires et de recherche, majoritairement situés sur le Plateau de Saclay, aux pôles universitaires et industriels qui sont situés majoritairement à l'ouest de Guyancourt (à l'exception du Technocentre RENAULT et du complexe SAFRAN Or votre projet ne prévoit qu'une seule gare Saint Quentin Est ! Ce tracé obligera la mise en place d'une gare routière coûteuse pour assurer une interconnexion avec la gare de Saint Quentin Centre, alors que le trajet idéal de la ligne 18 peut relier directement ces deux gares, permettant ainsi une interconnexion efficace avec le RER ligne C et les bus qui partent de la gare routière existante de Saint Quentin Centre. économie d'exploitation, long terme contre économie d'investissement courte vue ! 2. Quelle autorité délivrera les permis de construire à proximité des gares ? La SGP ou les municipalités ? 3. Un accroissement considérable de population est déjà largement entamé avec tous les projets immobiliers qui fleurissent dans toutes les villes de l'agglomération de SQY. Attendre 2030 pour l'arrivée du métro Ligne 18 SQY, c'est bien trop long. Si le calendrier n'est pas considérablement raccourci, nous allons vers l'asphyxie ! En outre les nouveaux habitants ne prendront pas tous la ligne 18, et souhaiteront s'évader le WE vers l'Ouest ou le Sud ! Où sont les routes et autoroutes qui permettront tous ces automobilistes de ne pas passer des heures dans les bouchons ?	
Mail 3651		X														X			Mme CARCONE : La future ligne 18 du Grand Paris express doit relier Orly Versailles en 30 minutes, en passant par Massy et le Plateau de Saclay, à l'horizon 2024. J'habite Montgeron plus à l'est d'Orly et je voudrais vous faire part d'une réflexion que je crois juste pour bon nombre de franciliens. Pourquoi ne pas prévoir une liaison Orly- Villeneuve St Georges pour finaliser cette ceinture sud? Et avoir une jonction avec le RER D???? C'est en effet une liaison qui aurait du sens à être prolongée. De plus elle permettrait de relier notre secteur (Villeneuve Saint Georges et la communauté Val de Seine-Val d'Yerres) au pôle d'emploi d'Orly. Le financement s'en trouverait augmenter mais comme il est prévu qu'il soit étalé dans le temps? Pourquoi priver cette banlieue déjà défavorisée d'une liaison qui désengorgerait la N6 et le bouchon de V St Georges??? Sur la ligne D, ce sont des trains bondés le matin et le soir pour aller à Paris avec une partie de ses voyageurs dont la destination n'est pas Paris. La réalisation d'infrastructures routières est en stand-by pour résoudre les problèmes de déplacements. Un désenclavement de notre territoire par de nouveaux transports en commun efficaces et transversaux, pour se rendre de banlieue à banlieue est nécessaire. Le temps de trajet en train Villeneuve St Georges Versailles : au plus court sans compter les délais de correspondance 1h 27 Le trajet conseillé pour aller de Montgeron Massy/Palaiseau est proposé via Paris avec un temps de parcours d'environ une heure. Le même itinéraire via Juvisy n'ait proposé que si l'on oriente sa recherche via Juvisy. Il nécessite deux changements contre un via Paris. Le temps de parcours est alors entre 50 minutes et une heure avec des temps d'attente pour les correspondances qui peuvent atteindre jusqu'à 25 minutes (en heures creuses) Le temps de parcours pour aller de Montgeron la plateforme	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			logistique de Rungis (10km) : 1h23 direct avec le bus 191-100. Cette liaison en bus est une bonne initiative, mais l'itinéraire de ce bus est souvent trop compliqué et le temps de transport trop long pour effectuer une distance aussi courte : 57 minutes en RER et TVM depuis la station Créteil Pompadour et 1h28 en RER dont trois changements et 30 minutes de temps de correspondances cumulées. Où est l'efficacité de ces transports ? Les infrastructures ferroviaires pour relier Montgeron aux pôles d'emplois l'ouest de la région, existent en grande partie. Mais elles sont sous-exploitées et rendues inefficaces par un nombre important de changements et des temps de correspondances rédhibitoires. Pourquoi exclure notre territoire de la métropole du Grand Paris, qui a certainement ses faiblesses, mais qui l'échelle de la région peut aussi avoir du bon en terme de réalisations d'infrastructures. Notre ville Montgeron et son agglomération ne sont pas l'aube de voir une grande amélioration de leur desserte en transports en commun ?	
Mail 3652		X															X		M. BILLEY : Je ne veux pas rentrer dans le sujet de l'utilité de la ligne car ceci est pour moi plus compliqué à juger; Par contre l'heure de la COP21 faire une ligne de métro aérienne polluante visuellement et aussi au niveau sonore alors là moi je dis non. Quand on à l'ambition du grand Paris on ne fait pas des économies sur le dos des habitants du plateau de Saclay.	
Mail 3653		X															X		Mme CARCONE : Idem mail 3651	
Mail 3654																		X	M. BOYE : Nous arrivons vers la fin de l'enquête publique et je relisais quelques avis pour y trouver une logique et me rendre compte des différentes problématiques évoquées, quand je suis tombé sur une longue, longue série d'avis postés de la part des Étudiants de « Centrale Paris ». Tous ou presque, réclament ardemment le métro pour qu'il soit plus facile de se rendre sur leur nouvelle Ecole qui déménagera sur le plateau de Saclay en septembre 2017. A première vue, il y de quoi réjouir la SGP, sauf qu'en réalité il s'agit d'un « Déménagement ». Donc la majorité de ces étudiants logent aujourd'hui sur Paris, au plus proche de leur école qui se trouve justement sur Paris. Mais pour les prochaines rentrées (on va dire partir de septembre 2018), il est évident qu'au lieu de rechercher un logement sur Paris, les futurs étudiants chercheront directement des logements autour [voir sur] le plateau de Saclay ! Et 7 ans plus tard, en 2024, quel sera le pourcentage de Centraliens qui habiterons encore sur Paris ? Assez faible mon avis. Et s'ils y restent, a sera par choix de vie. Vu ces perspectives, quelle valeur donner à ces « oui éphémères » qui n'auront plus de valeur dans 2 ans ?	
Mail 3655							X	X									X	X	Mme PERON : Pendant plus de 35 ans j'ai utilisé la ligne du RER B et progressivement j'ai vu les conditions de ce transport se détériorer. La priorité serait donc d'améliorer enfin toutes les lignes existantes RER A/B/C plutôt que de dépenser des sommes pharaoniques pour un choix politico-prestigieux qui va détruire des sites protégés, créer d'énormes nuisances visuelles et sonores, détériorer les zones d'agriculture ainsi que la faune et la flore de tout le territoire concerné alors que diverses autres liaisons ont déjà été aménagées et qu'en revanche il n'existe aucune liaison de bus avec la zone de Courtabœuf-Les Ulis ou la Vallée. Pour toutes ces raisons, mon avis personnel est défavorable au projet de Ligne 18 tel qu'il est proposé.	
Mail 3656		X																X	M. BILLEY : Idem mail 3652	
Mail 3657																		X	M SMIT : Association COLOS. l'avis du Collectif OIN Saclay. Document de 36 pages. 1. Préambule : quelques caractéristiques du plateau de Saclay 2. La pertinence et l'utilité de la Ligne 18 : plus que discutables 3. Un plan de financement non crédible et périlleux 4. Renoncer à la Ligne 18 si on veut pouvoir accueillir les JO 2024 et/ou l'Expo universelle 2025 5. Solutions alternatives pour desservir le plateau de Saclay 6. Évaluation globale du projet.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			En conséquence de ce qui précède, nous ne reconnaissons pas l'utilité publique de cette Ligne 18. qu'elle soit aérienne ou souterraine. Aussi nous prononçons-nous en défaveur de ce projet de Ligne 18. Nous préconisons des solutions plus légères et adaptables, moins onéreuses, et adaptées aux vrais besoins des usagers comme des habitants du territoire, et nous demandons que de telles solutions fassent l'objet d'études approfondies conduites par des experts indépendants.	
Mail 3658																X	X		ANONYME : Un tramway en lieu et place du métro sur la portion Ouest (Massy. Saint Quentin en Yvelines) avec un nombre significatif de gares présenterait vraiment une « utilité publique » tant pour les entreprises que pour les riverains. Ce n'est pas le cas de ce projet. AVIS DEFAVORABLE	
Mail 3659																	X		M BOVE : Villiers le Bâcle. Nous arrivons vers la fin de l'enquête publique et je relisais quelques avis pour y trouver une logique et tenter de lister les différentes problématiques évoquées, quand je suis tombé sur une longue série d'avis postés de la part des étudiants de « Centrale Paris ». Tous ou presque, réclament ardemment le métro pour qu'il soit plus facile de se rendre sur leur nouvelle école qui déménagera sur le plateau de Saclay en septembre 2017. A première vue, il y de quoi réjouir la SGP, sauf qu'en réalité il s'agit d'un « déménagement ». Donc la majorité de ces étudiants logent aujourd'hui sur Paris, au plus proche de leur école qui se trouve justement sur Paris. Mais pour les prochaines rentrées (on va dire à partir de septembre 2018), il est évident qu'au lieu de rechercher un logement sur Paris, les futurs étudiants chercheront directement des logements autour [voir sur] le plateau de Saclay ! Et 7 ans plus tard, en 2024, quel sera le pourcentage de Centraliens qui habiterons encore sur Paris ? Assez faible à mon avis. Et s'ils y restent, ça sera par choix de vie. Vu ces perspectives, quelle valeur donner à ces « oui éphémères » qui n'auront plus de valeur dans 2 ans ? Avis défavorable ; Utilité publique artificiellement gonflée par des réponses éphémères.	
Mail 3660																	X		ANONYME : Saint-Aubin. j'aime mon village et ses alentours depuis 25 ans ! C'est pour ce cadre de vie que nous avons décidé de venir vivre ici ! Pour cette proximité avec la ruralité, jusque-là préservée. Alors, à l'heure où la prise de conscience générale quant à l'absolue nécessité de protéger notre environnement est incontestable, comment peut-on encore proposer des projets aussi nuisibles que serait celui de ce métro, notamment de ce métro aérien, avec ses énormes pylônes menaçants ? Comment peut-on encore se permettre de dégrader ainsi nos cadres de vie, de massacrer le paysage ? Nous n'en avons pas le droit ! Il faut protéger l'humain, la faune et la flore ! Il est impératif d'envisager d'autres possibilités. Ne serait-il pas plus positif, judicieux et suffisant de développer et d'améliorer ce qui existe déjà en moyens de transport sur le plateau, à savoir, le TCSP et le RER ? Je donne un AVIS DÉFAVORABLE au projet tel qu'il est proposé aujourd'hui.	
Mail 3661	X		X				X	X				X			X		X		ANONYME : Au vu des différentes analyses et avis sur le projet proposé par la Société du Grand Paris (rapport Auzannet - 2012, Commissariat général à l'investissement - 2015, STIF - 2015, Autorité de sûreté nucléaire - 2015 et Cour des comptes - 2016), il apparaît une assez grande convergence sur l'absence de rentabilité socio-économique d'un métro lourd pour la ligne 18, particulièrement dans sa version complète (jusqu'à Versailles Chantiers). Puisqu'il s'agit d'un projet coûteux et très long à réaliser, dont le bénéfice pour ceux à qui il est destiné n'arrivera que trop tardivement, il faut le revoir sous un angle privilégiant l'intermodalité avec les différents modes de transports existants et ceux qui sont déjà sur le point d'être mis en service (TCSP Massy-Saclay) ou envisagés (adaptation du RER C Massy-Versailles Chantiers en Tram-Train). S'il s'agit effectivement de mettre en interconnexion les différents pôles scientifiques existants (Orsay-vallée de l'Yvette) et le plateau de Saclay, pourquoi ne pas envisager, en parallèle à la continuation de l'amélioration du RER B (en complément des projets mentionnés ci-dessus), sur le parcours actuellement envisagé, mais « remanié » : - Un métro léger entre Orly et Orsay-Gif - Avec deux ou trois arrêts supplémentaires, notamment dans le quartier Camille Claudel à Palaiseau, qui est en plein développement résidentiel et urbain. Ainsi conçu, ce métro léger nécessiterait : - un parc en matériel roulant d'importance moindre - un site de maintenance pour le matériel roulant et l'infrastructure, d'ampleur moindre - un PC de circulation de moindre complexité - éviterait le débat sur la gare CEA St-Aubin et ménagerait des terres arables Ce schéma serait forcément moins coûteux et d'une réalisation nettement plus rapide qu'un métro lourd. Le pragmatisme et de la rapidité ne doivent-ils pas être la priorité, pour attirer les investisseurs	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			et les chercheurs dans ce qui est appelé « le projet Paris/Saclay » ? Bref, à l'aune de l'urgence et de l'économie des « deniers publics », je suis partisan de revoir le projet actuel.	
Mail 3662														X			X		M HEMIDY : Président du centre INRA Versailles L'Inra, très présent en Ile-de-France. Un quart de son potentiel de recherche est réparti sur les 2 centres de Versailles-Grignon et de Jouy-en-Josas. L'ensemble du dispositif représente une communauté de plus de 2000 personnes travaillant au sein de 45 unités de recherche et intervenant dans des champs disciplinaires variés : sciences naturelles, sciences humaines et sociales, sciences formelles. L'Inra est membre fondateur de l'Université Paris/Saclay. Au travers de cet engagement, il souhaite amplifier son ancrage disciplinaire en interagissant avec un grand nombre de partenaires, tout en renforçant le système de connaissances et d'innovations au profit des questions agricoles, alimentaires et environnementales. Dans cette perspective, l'Inra est associé à Agro Paris Tech dans un important projet immobilier qui se situera au cœur du campus Paris/Saclay, dans le quartier de l'Ecole Polytechnique. A l'horizon de 2020, ce sont près de 500 agents titulaires et contractuels de l'Inra qui travailleront sur ce nouveau site. En tant que futur "utilisateur" du projet d'aménagement du campus, l'Inra considère la question des transports comme primordiale. Les conditions de circulation et d'accès au campus sont actuellement très difficiles. La concentration attendue dans les années à venir rend indispensable la mise en place d'une infrastructure de transport fluide et à haut débit. L'Inra est favorable au projet de ligne 18 tel qu'il est présenté par la Société du Grand Paris et qui répond à un véritable besoin d'utilité publique. L'Inra souhaite l'aboutissement du projet dans les meilleurs délais afin de limiter au mieux la période transitoire entre l'arrivée des personnels sur le plateau et la mise en service de la ligne de métro. L'Inra est en outre très soucieux de la programmation des travaux relatifs à la liaison entre le Christ de Saclay et Versailles. Un grand nombre d'agents concernés par la relocalisation sur le site de Palaiseau sont domiciliés à l'ouest de Versailles et autour de Plaisir et de Grignon. De ce fait, le projet de prolongation jusqu'à Versailles est très attendu par les personnels de l'Inra qui rejoindront le campus.	
Mail 3663																			M SMIT : Association COLOS. l'avis du Collectif OIN Saclay. Idem mail 3657.	
Mail 3664																X	R		M BOEHM : Saint Aubin. Je ne suis pas favorable au projet de métro aérien sur le plateau de Saclay. Faut-il vraiment un métro? Faut-il développer toujours plus la région parisienne au détriment du reste du territoire surtout à l'époque où les moyens de communication permettent d'envisager le travailler ensemble différemment? Une infrastructure plus légère telle que le TCSP déjà prévu ne serait-elle pas suffisante? Si une infrastructure plus conséquente est vraiment indispensable, il faut investir alors dans une solution qui ne défigurera pas le plateau et il faut alors opter pour un métro enterré.	
Mail 3665																	X		M BAUME : Guyancourt.. Responsable PDIE Centre de St QUENTIN en YVELINES. Contribution des entreprises adhérentes au plan de déplacement interentreprises. Favorable à la ligne 18.	
Mail 3666																	X	R	ANONYME : Pas favorable au projet de métro aérien sur le plateau de Saclay. Faut-il vraiment un métro? Faut-il développer toujours plus la région parisienne au détriment du reste du territoire surtout à l'époque où les moyens de communication permettent d'envisager le travailler ensemble différemment? Une infrastructure plus légère telle que le TCSP déjà prévu ne serait-elle pas suffisante? Si une infrastructure plus conséquente est vraiment indispensable, il faut investir alors dans une solution qui ne défigurera pas le plateau et il faut alors opter pour un métro enterré.	
Mail 3667							X	X	X									X	Mme FONTANELLA : Association Bures-Orsay-Nature. Attendons toujours une véritable concertation avec les habitants et les associations. Les points relatifs à l'environnement : Emprise sur les terres agricoles, Emprise sur la ZPNAF, Nuisances sonores, Nuisances électromagnétiques, Conséquences néfastes sur la biodiversité locale, Qualité paysagère, Urbanisation future des espaces agricoles et naturels, Notre avis sur l'opportunité et la solution prévue de la Ligne 18, est totalement défavorable.	
Mail 3668																		R	ANONYME : Châteaufort. NON au métro aérien. OUI au métro enterré, au tram, aux moyens de transport en site propre qui, de plus, permettrait la desserte de ponts sur le plateau et non uniquement Massy/Saclay et Saint Quentin en Yvelines.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3669																				<u>Association COLOS</u> . Avis du Collectif OIN Saclay. Idem mails 3657 et 3663.
Mail 3670																				<u>M BAUME</u> : Guyancourt. Responsable PDIE Centre de St QUENTIN en YVELINES. Idem mail3665
Mail 3671																				<u>M BAUME</u> : Guyancourt. Responsable PDIE Centre de St QUENTIN en YVELINES. Idem mail 3665
Mail 3672																				<u>Association COLOS</u> . Avis du Collectif OIN Saclay. Idem mails 3657 et 3663
Mail 3673																				<u>Association COLOS</u> . Avis du Collectif OIN Saclay. Idem mails 3657 et 3663
Mail 3674	X											X						R		<u>ANONYME</u> : Magny les Hameaux. Avis négatif au projet présenté dans cette enquête. Je considère que ce projet ne répond pas au besoin et à l'attente des habitants de St Quentin en Yvelines: - une seule gare à SQY, et de plus déconnectée du tronçon SNCF actuel Coignières-Versailles, c'est insuffisant ; je préconise une seconde station L18 en correspondance avec la gare SNCF SQY actuelle: permettant entre autres une voie métro parallèle à la voie SNCF SQY-Chantier proche de la saturation et aux utilisateurs L18 de partir vers la province à SQY sans passer par Chantiers. - la L18 ne règle en rien le désenclavement de Magny-les-Hameaux; bien au contraire le flux quotidien de véhicules va augmenter dans la convergence vers la L18, - la solution aérienne sur une partie du tracé est un non-sens en terme écologie et qualité de vie, voire de sécurité! Oui il est nécessaire d'améliorer et renforcer les transports publics entre Orly et Versailles avec SQY et Plateau de Saclay mais une vraie étude des besoins actuels et prévisibles ainsi que l'écoute des autorités et riverains est nécessaire. Prenons le temps de bien faire ce travail SVP.
Mail 3675															X			X		<u>ANONYME</u> : Je suis comme pas mal de monde motivé par le métro. Mais, au niveau de l'aérien, serait-il possible de mettre à disposition plus d'informations ? - la hauteur du métro ? - si le prix est trop élevé en sous-terrain (pourquoi vu que normalement à la base c'était ça de prévu, étude de marché, ...), n'est-il pas possible de le faire sur le sol (type tram) ? - quelles sont les villes qui vont payer ? - pour les villes non desservies, il y aura-t-il des bus pour faire les navettes villes-station de métro ? - le projet peut-il être abandonné, s'il y a un changement de parti politique ? Je trouve qu'il y a encore beaucoup de question sans réponse. Avec les informations disponibles, je suis ni pour, ni contre... Il y a encore trop d'inconnus dans l'équation.
Mail 3676																				<u>Association COLOS</u> . Avis du Collectif OIN Saclay. Idem mails 3657 et 3663
Mail 3677							X	X										X		<u>Mme ZAMBONI</u> : Villebon sur Yvette. CONTRE ce projet de ligne 18 et toute autre ligne qui vont causer des nuisances visuelles et sonores. Nous avons déjà l'aéroport d'Orly qui nous pourrit l'existence de 6h00 du matin à 23h30 TOUS LES JOURS DE LA SEMAINE ET DURANT TOUTE L'ANNEE. Nous voulons un environnement sain, et un cadre de vie serein. Nous souhaitons que la Vallée de Chevreuse - site protégé - reste un lieu préservé où la faune et la flore fassent encore partie de notre quotidien. Nous ne voulons pas vivre dans des grandes mégapoles.
Mail 3678												X			X		X			<u>M DOLLFUS</u> : Gif sur Yvette. Si j'ai bien compris, cette ligne de métro aurait pour mission de transporter 6000 à 7000 passagers en heure de pointe sur sa portion la plus fréquentée. Cela nous donnerait donc un maximum de 50000 passagers par jour dans chaque sens et presque uniquement en jours ouvrés. Depuis quand construit-on un métro pour transporter 50000 passagers par jour ? Mon incompréhension est totale. Même si cette fréquentation venait à doubler (comment ?), un tramway suffirait amplement à satisfaire le besoin de desserte du plateau de Saclay. Un tel tramway pourrait être facilement et rapidement construit sur l'emplacement actuel du TCSP, pour un coût de construction et d'exploitation très sensiblement inférieur. Comment cette solution simple et de bon sens n'est-elle pas d'ores et déjà adoptée en lieu et place de cette ligne 18 qui n'a aucune justification. Son seul avantage potentiel aurait pu être la rapidité, mais en passant de 4 gares (projet initial) à 10 gares (projet actuel), et peut-être 11, cet avantage se trouve largement écorné. Le constat que la solution "métro" est disproportionnée et totalement inadaptée au réel besoin de desserte du plateau de Saclay me semble tomber sous le sens. Par ailleurs, l'économie réalisée en construisant un tramway sur la voie du TCSP plutôt que la ligne 18 pourrait

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				avantageusement servir à moderniser la ligne B du RER qui reste, quelle que soit la solution retenue, le maillon faible du dispositif de transports en commun dans le secteur, sachant que la ligne 18 ne pourrait soulager que de façon très marginale le trafic sur la ligne B. La rénovation/modernisation de la ligne B est d'une urgence absolue, que la construction de la ligne 18 ne saurait épargner. Au contraire, le risque que l'exploitation de la ligne 18 conduise en fait à une augmentation du nombre de passagers sur la ligne B n'est même pas exclu. Pour ma part, en tant que futur usager des transports en commun sur le plateau de Saclay (mon futur lieu de travail), je devrais me réjouir de la construction de ce métro susceptible de me simplifier la vie pour aller de temps à autre prendre l'avion à Orly. Mais je considère qu'il est de ma responsabilité de citoyen de ne pas demander à la collectivité un sacrifice financier aussi déraisonnable pour mon petit confort occasionnel. Je suis donc résolument opposé à la construction de la ligne 18, sauf éventuellement sur le secteur Orly-Massy TGV, à condition qu'il soit clairement démontré que le besoin en matière de fréquentation justifie un moyen de transport aussi lourd et un tel investissement, et qu'il soit avéré qu'un tramway ne serait pas suffisant également sur cette partie.
Mail 3679																X				ANONYME : Magny les Hameaux. Je réagis à un avis positif émis par "certaines entreprises du PDIE CENTRE de SAINT QUENTIN EN YVELINES" contribution 3671. J'approuve la nécessité de renforcer la mobilité sur l'axe ORLY ORSAY SQY VERSAILLES. Mais, il ne me semble pas que la solution proposée par SGP soit appropriée aux besoins des employés de vos entreprises, en tout cas pas optimale! Et réfute le besoin d'urgence pour faire n'importe quoi! D'autant qu'il y a des solutions simples possibles immédiatement avec un peu de bonne volonté des entreprises et autorités de SQY: les voies douces!
Mail 3680																				Association COLOS . Avis du Collectif OIN Saclay. Idem mails 3657 et 3663
Mail 3681													X					X		M BROCHIER : Gif sur Yvette. La ligne 18, qui concerne-t-elle ? Comment les usagères et usagers habitant en vallée, comment monter la chercher ? Elle ne dessert pas des lieux d'habitation mais des lieux de travail. Faire le lien entre des lieux de travail, si cela a un intérêt, ce n'est pas pour les habitantes et habitants. Or ce sont les habitantes et habitants contribuables qui paieront pour ces déplacements d'élites d'entreprises en centres de recherche. Quelle justice sociale et fiscale ? De plus quel besoin d'un métro pour transporter de 6 000 à 7000 personnes en heure de pointe selon la SGP elle-même. Ce besoin ne justifie en rien une ligne de métro, des transports moins coûteux seraient très largement suffisants. Améliorer la ligne B, faciliter aux habitantes et habitants le trajet de la vallée jusqu'au plateau de Saclay, sont des priorités. La desserte du plateau par le TSCP est déjà très bien. Mais d'où va venir tout cet argent ? Qui nous garantit qu'il n'y a pas de risques entre présence du métro avec les installations nucléaires du CEA ?
Mail 3682							X	X					X					R		M GERMANICUS . AVIS DEFAVORABLE Avis résolument défavorable sur le projet de métro aérien sur le plateau de Saclay. Je trouve ahurissant que l'on puisse imaginer construire au 21ème siècle des transports en commun qui détruisent l'environnement, soumettent les riverains à des nuisances sonores et électromagnétiques, uniquement pour des raisons financières, alors que nous disposons depuis bien longtemps des technologies qui permettraient de faire autrement. Si véritablement ce projet de métro est une nécessité (ce dont je doute à la lecture du projet, qui ne servira même pas à ceux qui en subiront les nuisances), il faut savoir se donner les moyens de le faire (en l'enterrant) sans détruire la ruralité de notre environnement, ou consacrer cet argent à un projet plus utile à la communauté, et qui pourra se faire dans le respect de tous.
Mail 3683																				Association COLOS . Avis du Collectif OIN Saclay. Idem mail 3657 et 3663
Mail 3684									X									X		Mme ROUX : Versailles. Avis totalement défavorable! La région parisienne ne regorge pas d'endroits où la faune et la flore peuvent s'épanouir et encore moins de lieux où le calme règne. Ce projet va ôter encore des espaces où la nature avait encore quelques droits. Même si je crains que l'urbanisation massive ne fasse pas cas de l'avis de quelques personnes aimant et respectant encore ces endroits... Un avis vaut mieux que le silence!
Mail 3685									X									X		Mme ZAMBONI : Villebon sur Yvette. PROBLEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE. NON A CE PROJET DE LIGNE 18. Les terres agricoles du plateau de Saclay sont en diminution constante au profit de construction d'entreprises. Nous souhaitons que notre

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			environnement soit préservé. Nous refusons de vivre dans d'immenses mégapoles qui sont l'enfer urbain. Les routes ne sont pas dimensionnées pour absorber autant d'individus au m2. Nous voulons consommer des produits sains sans OGM, ni pesticides.	
Mail 3686																			Mme ROUX : Versailles. Idem mail 3684	
Mail 3687																	X		M LANGLOIS : Gif sur Yvette. Je suis favorable à l'enrichissement d'une offre multimodale de transports en commun sur le Plateau de Saclay. La ligne de métro 18 est un complément naturel qui vient en soutien des offres existantes et peut être d'autres à venir. Cette ligne conditionne le succès du cluster scientifique qui se construit sur le plateau, de Polytechnique au Moulon. Elle permettra à des étudiants, des chercheurs et des salariés de rejoindre facilement leur lieu d'étude, de recherche et de travail. Elle permettra également un lien avec l'aéroport d'Orly et contribuera donc à la fluidité de la collaboration nationale et internationale dont la recherche française a besoin. Cette ligne me paraît donc nécessaire à la croissance économique de notre région.	
Mail 3688																		X	M GERMANICUS . Etudiant. AVIS DEFAVORABLE. J'émet un avis résolument défavorable sur le projet de métro aérien sur le plateau de Saclay. Comment peut-on proposer un tel projet, qui ne se préoccupe ni de la nature, ni du bien être des riverains, à une époque où on parle de développement durable, de respect de la nature, de la réduction des nuisances sonores, ... ? En tant que futur contribuable, je m'interroge véritablement sur le bien-fondé de ce projet qui ne va profiter qu'à une minorité de gens.	
Mail 3689																		X	M LANGLOIS : Gif sur Yvette. Idem mail 3687. complété Elle permettra également aux habitants des communes traversées de rejoindre Orly et, en alternative à la ligne B, Paris intra-muros.	
Mail 3690	X																	X	Mme LEGRIFON : Châteaufort. Ce projet serait intéressant s'il n'impliquait pas pour Châteaufort que des désavantages : un métro aérien, allant à 120 km, défigurant le paysage, impliquant bruit, travaux longs, et cela sans aucun arrêt prévu à Châteaufort. Je suis pour le développement des transports, mais il faudrait penser aussi aux villes et villages qui ne sont pas déjà pourvus de transports type métro / train / RER... Le but est quand développant ces transports, les gens n'aient PAS à prendre la voiture pour aller à une gare. Or, rien n'est prévu pour Châteaufort et la majorité des villes / villages voisins. Aucun intérêt donc.	
Mail 3691																		X	M LANTENOIS : Massy. Avis favorable pour ce beau projet, qui permettra de faciliter l'accès à Paris et permettra de connecter via les transports en commun des villes isolées. Il faut désengorger les RER B et A et les accès routiers vers Paris (A86 et A6) qui créent un inconfort grandissant (embouteillage quotidien, pollution de l'air, pollution sonore...) La voiture n'est pas le déplacement de demain, des métros connectés et sécurisés permettront à tous les franciliens d'allier plus aisément vie de famille et vie professionnelle en gagnant énormément de temps dans les transports. Il faut moderniser nos transports en commun.	
Mail 3692	X																	R	Mme MALEM : Magny les Hameaux. Je pense que ce projet d'envergure sera une très bonne réalisation. Mais il est dommageable de ne pas prendre en considération les demandes des habitants du plateau de Saclay, Châteaufort, Magny les Hameaux... Une gare supplémentaire aux abords de Magny les Hameaux et l'enfouissement de la ligne 18 sur toute la partie longeant les terres agricoles. Effectivement, la décision d'enfouissement augmenterait l'enveloppe budgétaire, mais quelle satisfaction pour tous les administrés, les élus, de voir leur territoire préservé. Je suis favorable à la ligne 18 mais pas en l'état aérien.	
Mail 3693							X											R	Mme BOURBIER : Voilà 4 générations que notre famille vit à Villiers le Bâcle. Nous avons vu évoluer Villiers et ses alentours: CEA de Saclay, L'Aéroport de Toussus le Noble avec ses Hélicoptères au-dessus de nos têtes. Mais là le projet proposé pour le métro aérien est démentiel. Je pense qu'un réaménagement correct de la RD 36 serait une très bonne solution. Si toutefois cette hypothèse s'avérait insuffisante et que vous mainteniez le projet métro celui-ci devrait être impérativement enterré. Donc je donne un avis défavorable au projet aérien.	
Mail 3694		X																X	M GONZALES : maire de Villeneuve le Roi. LA LIGNE 18 PROLONGÉE VERS L'EST, UNE CHANCE, SOUS CONDITIONS, POUR DÉSENCLAVER LE SUD DU VAL-DE-MARNE Aujourd'hui le projet de ligne 18 du futur réseau de métro automatique du Grand Paris prévoit de relier Versailles-Chantiers, Massy et Orly. C'est à ce débat public que je souhaite apporter ma contribution, enrichie	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				d'un échange préalable avec un certain nombre d'habitants du sud Val-de-Marne. Il me semble opportun de réfléchir au prolongement de cette ligne d'Orly à Boissy-Saint-Léger en desservant au passage les communes de Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Valenton et Limeil-Brévannes. Avantages de ce prolongement vers l'Est : mieux desservir nos communes du Sud du Val-de-Marne Les réseaux de transport en commun actuels sont implantés sur un axe Nord/Sud. Et les RER C, D et A sont aujourd'hui très largement saturés. Par ailleurs, le Sud Val-de-Marne ne comprend aucun axe de transport en commun Est/Ouest pour relier nos communes entre-elles. Il n'est pas non plus possible de se rendre rapidement vers les pôles en développement de Saclay, Massy et Saint-Quentin/Satory. Il n'existe qu'un seul franchissement de Seine sur 11 kilomètres de berges dans ce secteur : le pont de Villeneuve. Celui-ci débouche sur la RN6 dans sa traversée du centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges. Il s'agit de l'un de plus gros points noirs du trafic routier francilien. Le prolongement vers l'Est de cette future ligne 18 pourrait représenter une opportunité intéressante pour les habitants du sud Val-de-Marne (liaison en métro automatique banlieue/banlieue sur un axe Est/Ouest). La ligne 18 prolongée aurait également l'intérêt de se connecter aux axes de transport en commun nord/sud : le RER C au niveau de Villeneuve-le-Roi, le RER D au niveau de Villeneuve-Saint-Georges. le futur Téléalv vers Limeil-Brévannes/Valenton. le RER A au terminus de Boissy-Saint-Léger En plus de la jonction avec la ligne 14 au niveau d'Orly. Une formidable opportunité à saisir, sous conditions Territoire servant de la capitale, le Sud Val-de-Marne est également survolé en permanence par le trafic aérien. Aussi, le prolongement de la ligne 18 ne saurait entraîner de nouvelles nuisances. Il ne peut donc se concevoir qu'en souterrain, profondément (il faut en outre passer sous la Seine).
Mail 3695													X				X	R		Mme RAQUIN : Villiers le bâcle. J'émet un avis défavorable sur le projet concernant la future ligne 18 pour la partie comprise entre Saclay et Saint Quentin en Yvelines. Le métro perché sur des pylônes entraînera des nuisances esthétiques et sonores qui pourraient probablement être en grande partie atténuées et ce à moindre coût. Une argumentation sérieuse peut être développée pour la construction d'une voie en déblais sur cette partie du tracé. 1) Si les versants sont correctement réalisés et plantés d'une végétation adaptée, on sait réduire considérablement les nuisances sonores. 2) Pour les usagers (clients) du transport, ce n'est pas ce qu'on peut voir de plus laid. On peut en profiter longuement sur certaines sections du RER B lorsque celui-ci musarde, ce qui arrive plus fréquemment qu'il ne serait souhaitable. 3) En cas de précipitations exceptionnelles qui ont déjà entraîné des inondations à Villiers le Bâcle en 2007 (et aussi en 1974 disent les anciens), on aurait, à proximité du village, un drain pour écrêter les arrivées d'eau en provenance d'un plateau qui sera de plus en plus urbanisé, raisonnablement ou pas. Ce rôle ne saurait être tenu ni par une voie sur pylônes ni par une voie dans un souterrain étanche. 4) Le coût devrait être nettement inférieur pour la collectivité et c'est un argument que les élus n'auront sans doute pas honte d'opposer au zèle des entreprises du BTP pour satisfaire leurs intérêts, légitimes d'ailleurs, et ceux de leurs actionnaires. 5) Il reste l'argument de la sécurité martelé par les tenants du métro perché ou enfoui. Cet argument paraît aussi péremptoire que vain car il est hélas quasi impossible d'empêcher quelqu'un(e) résolu(e) d'attenter à sa vie ou à celle de ses semblables de le faire. De plus, en cas d'accident ou d'attentat, est-il plus facile aux secours de porter assistance à des passagers bloqués dans un tunnel ou perchés à 10m de haut que dans une voie en déblais ? Les services de secours hautement compétents (pompiers, protection civile) pourraient sans doute se prononcer utilement sur cette question. Compte tenu du fait que, l'enquête d'utilité publique ne propose qu'un avis favorable ou défavorable motivé sur le projet « ficelé » par la Société du Grand Paris une très hypothétique modification (pour cette partie du tracé) ne semble pouvoir passer que par un avis défavorable motivé. C'est ce que j'espère avoir fait.
Mail 3696	X																	R		M MEUDEC : Magny les Hameaux. Je suis favorable au projet de modernisation de nos transports, mais pas dans l'état où il nous est présenté. En effet, en tant qu'habitant de Magny depuis plus de 10 ans, nous ne tirerons aucun profit de ce projet sans un arrêt à proximité de Châteaufort / Magny. De plus, les raisons financières ne peuvent sacrifier notre environnement, il est impératif de ne pas faire une ligne aérienne, ce serait vraiment dommageable pour nous tous.
Mail 3697																				M GONZALES : maire de Villeneuve le Roi. Idem mail 3694.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3698																			Mme BOURBIER : Idem mail 3694	
Mail 3699																X			M ENEAU : Je pense qu'il serait plus judicieux développer les transports existants plutôt que de créer cette nouvelle ligne de métro.	
Mail 3700																	R		Mme BOURBIER : Avis défavorable au métro aérien	
Mail 3701				X														X	ANONYME : Guyancourt. Je suis d'accord pour la construction de cette ligne car elle est prévue souterraine en zone urbaine. Il est dommage qu'elle ne passe pas par la gare de St Quentin en Yvelines. Il faudra donc prévoir une liaison en TSP rapide avec une fréquence élevée.	
Mail 3702																			M GONZALES : maire de Villeneuve le Roi. Idem mail 3694.	
Mail 3703																		R	ANONYME : Villiers le Bâcle. Avis défavorable. Je trouve ce projet complètement démesuré, alors que l'on ne peut plus construire sur Villiers le Bâcle parce que la seule zone constructible est devenue ZPNAF on projette une construction aérienne d'un métro le long du CD36 alors que l'on pourrait le faire en souterrain à travers les champs en ligne droite; d'autant que les agriculteurs sont d'accord et que des chemins sont accessibles pour d'éventuelles accès d'issue de secours. Tout cela pour satisfaire des constructions de gares supplémentaires accordé à des villes qui n'étaient pas prévues en 2011...ON PAIE POUR LES AUTRES!!! Je suis donc contre le projet du métro aérien tel qu'il est présenté aujourd'hui.	
Mail 3704																			M ENEAU : Idem mail 3699	
Mail 3705				X				X										X	Mme DESCHAMPS : Avis défavorable à la création de cette ligne de métro. Je souhaiterais que soient favorisés les bus, le vélo, le covoiturage, éventuellement des navettes spécifiques des gares aux entreprises. Je souhaiterais que nos paysages ne soient pas sacrifiés.	
Mail 3706													X					R	M MERY : Paris. La ligne 18 est un projet couteux pour notre environnement et nos finances publiques. Couteux pour notre environnement car il va défigurer un peu plus le plateau de Saclay et le morceler car il est aérien. couteux pour nos finances publiques car son cout exorbitant sera largement dépassé. il est également inutile car les prévisions de fréquentation sont erronées et mensongères	
Mail 3707																			Mme BOURBIER : Idem mail 3700	
Mail 3708																			ANONYME : Idem mail 3703.	
Mail 3709																		X	M MERY : Paris. Projet inutile et couteux, inutile car les prévisions sont mensongères et erronées, couteux pour nos finances publiques car le budget exorbitant annoncé sera dépassé et couteux pour notre environnement car aérien, il morcellera le territoire et défigurera le paysage	
Mail 3710																X	X		Mme GIOBELINA : Vice-présidente FNE IDF. Paris. Description du projet. Articulation du projet avec les autres infrastructures de transport. Absence de justification de la phase 2 du projet. Le tracé en aérien. Un métro, un TCSP, une 2X2 voies sur le même tracé ! Absence d'évaluation environnementale globale. Un projet qui ne répond pas à la réalité des futurs besoins de mobilité. Conclusion : Dans son avis sur le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France d'avril 2013 FNE-Ile-de-France avait déjà prévenu que s'engager dans le réseau Grand Paris hors la petite couronne serait une erreur stratégique mais aussi financière. Les sérieuses réserves émises par différentes autorités (Ae, CGI, STIF) vis-à-vis de la ligne 18 apportent de l'eau au moulin de nos prédictions et confortent notre position. Nous l'avons déjà répété dans d'autres enquêtes, la priorité absolue doit être l'entretien et la modernisation du réseau existant . Le récent rapport annuel de la Cour des Comptes le rappelle avec force. L'hypothèse d'une réduction du trafic sur le RER B grâce à la ligne 18 ne nous paraît pas crédible, car la charge maximale du RER B se situe sur la partie centrale de la ligne Pour fluidifier le trafic sur le RER B il faut résorber le goulot d'étranglement au niveau du tunnel entre Châtelet-les-Halles et Gare du Nord. Des solutions existent. Il faut les financer pour les mettre en œuvre au plus vite ! Les modes de déplacement vont évoluer considérablement dans les	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			prochaines années. Parallèlement, des espaces de co-working s'implantent un peu partout et le télétravail commence à se développer. Un cluster scientifique et technologique de rang mondial ne doit-il pas faire preuve de plus d'ambition et d'innovation en matière de mobilité ? N'est-ce pas le moment de saisir toutes les opportunités qui permettraient de réindustrialiser la France avec des projets innovants exportateurs et créateurs d'emplois ? Pour toutes ces raisons, FNE-Ile-de-France émet un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris. Elle demande que les solutions alternatives de sa fédération départementale Essonne Nature Environnement et du collectif OIN Saclay (COLOS) soient sérieusement étudiées par la commission d'enquête à savoir : <ul style="list-style-type: none"> • le prolongement de la Ligne 14 d'Orly jusqu'à Massy-Palaiseau • la mise en place de liaison(s) par téléphérique entre la gare RER du Guichet et la frange sud du plateau • pas de nouvelle ligne entre Saclay et St. Quentin autre que la liaison par TCSP déjà prévue, mais avec la perspective de pouvoir faire circuler un tramway ou tram-train sur ce TCSP • la mise en place d'une liaison par téléphérique entre la gare de Versailles-Chantiers, Satory et le Technocentre Renault. 	
Mail 3711																			M MERY : Paris. Idem Mail 3709	
Mail 3712																	X		M LARROQUE : Gif sur Yvette. Farouchement opposé à ce projet et ceci pour une raison simple, c'est l'annonce de l'urbanisation de tout le plateau de Saclay. Il faudrait être en effet bien naïf pour croire qu'une somme aussi conséquente va être dépensée pour faire passer la ligne 18 au milieu des champs. La véritable raison est à moyen/long terme de faire de Paris et de sa région une mégalopole. Les élus continuent à prendre leurs administrés pour de béotiens et s'étonnent ensuite de n'avoir plus aucune crédibilité.	
Mail 3713																		X	M LEGRIFTON : Châteaufort. contre le projet de la ligne 18 qui ne donne aucun avantage à la commune. Que des inconvénients voir des pylônes qu'elle belle vue Nous votons contre le projet de la ligne 18.	
Mail 3714																			M LARROQUE : Gif sur Yvette. Idem mail 3712	
Mail 3715																		X	ANONYME : Avis plus que défavorable. Messieurs les têtes bien pensantes, laissez-nous nos terres, berceau de notre vie et de notre équilibre. PAS DE METRO SUR NOTRE PLATEAU	
Mail 3716																		X	M TRICOCHÉ : Villiers le Bâcle. Totalement contre ce projet détestable ! Nature défigurée, projet couteux payé en grande partie par le contribuable, population trop peu écoutée, Que peut nous apporter un tel projet ????	
Mail 3717																			M LARROQUE : Gif sur Yvette. Idem mail 3712.	
Mail 3718						X												R	M JACQUES : Châteaufort. Un métro aérien va défigurer le plateau et générer des nuisances sonores importantes à chacun de ces passages pour les riverains (les valeurs données dans l'étude sont des moyennes sur des durées importantes, pas des valeurs au passage du métro). Merci de revenir à la solution initiale du projet : métro enterré sur le plateau, et de trouver une autre solution pour le financement des gares ajoutées.	
Mail 3719																		R	M DUVERNIER : Chaumont (52). Je confirme les propos d'un précédent interlocuteur, et ce pour nos enfants domiciliés à Villiers le Bâcle, chez qui nous allons à savoir que ce projet proposé de ce métro aérien, est démentiel, Un réaménagement correct de la RD 36 serait une très bonne solution. Si toutefois cette hypothèse s'avérait insuffisante, et que vous mainteniez ce projet de métro, il devra être impérativement enterré. Je donne donc un avis défavorable pour un métro en aérien.	
Mail 3720																			M DUVERNIER : Chaumont (52). Idem Mail 3719.	
Mail 3721																		X	M VIVIEN : Ballainvilliers. Il semble difficile de développer le pôle de recherche de la Communauté Paris Saclay, sans un mode de transport performant tel que le métro proposé avec la ligne 18. Ce métro permettra une urbanisation densifiée seule modèle qui permet de mutualiser les équipements et ainsi laisser des espaces verts importants, a contrario d'une urbanisation horizontale qui mange petit à petit les champs et les bois	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3722																			M BAZIN : Orsay. Mêmes remarques que celles de l'ASEOR (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement d'Orsay).	
Mail 3723																			M BAZIN : Orsay. Idem mail 3722.	
Mail 3724																			M DUVERNIER : Chaumont (52). Idem mail 3719	
Mail 3725																	X		M VALINGOT : Chatenay-Malabry. Etudiant. l'école Centrale Paris va entamer son déménagement sur le plateau de Saclay, J'ai donc une pensée pour tous les étudiants qui ne pourront pas facilement profiter des joies de la capitale à cause du manque de transport en commun. Je tiens rappeler que le plateau de Saclay est sensé accueillir le plus gros pôle scientifique de France, il est donc normal que cette espace soit correctement desservi par des moyens de transport en commun ayant une capacité adéquate et avec un délai raisonnable. De plus, les écoles vont commencer à déménager avant même que les transports soient mis en place, il serait donc temps de trouver un projet viable.	
Mail 3726						X	X					X					X	R	Mme RAQUIN : Villiers le Bâcle. Avis défavorable sur le projet concernant la future ligne 18 pour la partie comprise entre Saclay et Saint Quentin en Yvelines. Le métro perché sur des pylônes entraînera des nuisances esthétiques et sonores qui pourraient probablement être en grande partie atténuées et ce à moindre coût. Une argumentation sérieuse peut être développée pour la construction d'une voie en déblais sur cette partie du tracé. 1) Si les versants sont correctement réalisés et plantés d'une végétation adaptée, on sait réduire considérablement les nuisances sonores. 2) Pour les usagers (clients) du transport, ce n'est pas ce qu'on peut voir de plus laid. On peut en profiter longuement sur certaines sections du RER B lorsque celui-ci musarde, ce qui arrive plus fréquemment qu'il ne serait souhaitable. 3) En cas de précipitations exceptionnelles qui ont déjà entraîné des inondations à Villiers le Bâcle en 2007 (et aussi en 1974 disent les anciens), on aurait, à proximité du village, un drain pour écrêter les arrivées d'eau en provenance d'un plateau qui sera de plus en plus urbanisé, raisonnablement ou pas. Ce rôle ne saurait être tenu ni par une voie sur pylônes ni par une voie dans un souterrain étanche. 4) Le coût devrait être nettement inférieur pour la collectivité et c'est un argument que les élus n'auront sans doute pas honte d'opposer au zèle des entreprises du BTP pour satisfaire leurs intérêts, légitimes d'ailleurs, et ceux de leurs actionnaires. 5) Il reste l'argument de la sécurité martelé par les tenants du métro perché ou enfoui. Cet argument paraît aussi péremptoire que vain car il est hélas quasi impossible d'empêcher quelqu'un(e) résolu(e) d'attenter à sa vie ou à celle de ses semblables de le faire. De plus, en cas d'accident ou d'attentat, est-il plus facile aux secours de porter assistance à des passagers bloqués dans un tunnel ou perchés à 10m de haut que dans une voie en déblais ? Les services de secours hautement compétents (pompiers, protection civile) pourraient sans doute se prononcer utilement sur cette question. Compte tenu du fait que l'enquête d'utilité publique ne propose qu'un avis favorable ou défavorable motivé sur le projet « ficelé » par la Société du Grand Paris une très hypothétique modification (pour cette partie du tracé) ne semble pouvoir passer que par un avis défavorable motivé. C'est ce que j'espère avoir fait	
Mail 3727																		R	ANONYME : Contre le métro. Si c'est incontournable d'avoir un métro, il faudrait l'enterrer. (CONTRE LE MÉTRO AÉRIEN).	
Mail 3728																			Mme RAQUIN : Villiers le Bâcle. Idem mail 3726.	
Mail 3729																		X	Mme DANIELI : Paris. Avis très favorable au métro 18. Chercheuse à EDF labo, Palaiseau, il m'est nécessaire d'emprunter 3 lignes de transports en commun en 1h20, voire 1h30. L'horreur et la perte de la vie privée à petits feux. Merci de penser aux grands mobiles franciliens en leur facilitant leurs trajets domicile - travail.	
Mail 3730																		X	M PALANQUE : Madame, Je suis moi-même retraité après 40 ans d'activité au CEA de Saclay et je suis très étonné de vos propos que je me permets de corriger immédiatement, tant votre argumentaire me paraît erroné.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				Côté agriculteurs : - À ma connaissance ils ne seront absolument pas gênés pour rejoindre leurs parcelles puisque la ligne de métro est soit sous terrain, soit suffisamment aérienne, mais jamais à même le sol- - De même, l'implantation de la ligne 18 ne semble concerner, en majorité que des zones de cultures céréalières et en aucun cas des cultures maraichères ! - Donc aucun impact sur les habitudes d'approvisionnement de la région parisienne ! Quant à OSIRIS, il faut que vous sachiez que son arrêt définitif de production a été programmé le 16 décembre 2015 suite à une décision prise par le Comité à l'énergie Atomique du 9 décembre 2013, confirmée en juillet 2014 par l'ASN. D'autre part, avant son arrêt, les exploitants d'Osiris ont réalisé un nombre record d'irradiations de cibles, qui permettra de réaliser environ 1,2 millions de scintigraphies au Tc-99, traceur le plus utilisé en scintigraphie médicale, et sécuriser l'approvisionnement des hôpitaux européens avec l'aide du réacteur hollandais HFR. Enfin, le RER B n'apporte aucune solution au problème de la liaison entre les cités dortoirs régions d'Orly, Evry ou Saint Quentin et le futur pôle scientifique, universitaire et technologique du plateau de Saclay, le plus important de France et probablement d'Europe. OUI à la Ligne 18 et le plus vite possible dans tout son ensemble.
Mail 3731													X					X		ANONYME : Il s'avère que le choix du passage en viaduc au niveau du plateau de Saclay est uniquement économique. Or, les estimations financières utilisées pour réaliser ce choix sont contestables car : - le prix d'un viaduc semble sous-évalué, - le calcul du coût du viaduc ne prend pas en compte son coût global (entretien, exploitation) sur toute la durée de vie de l'infrastructure et de sa fin de vie, - il n'a pas été fait d'évaluation du coût environnemental du projet par monétarisation des services rendus par l'environnement et des coûts sociaux. Ainsi, il apparaît nécessaire que la commission d'enquête demande une évaluation économique complète du projet. De plus, je m'interroge sur l'utilité publique d'un projet pour lequel la moindre économie est recherchée. Si ce projet doit réellement être déclaré d'utilité publique, celui-ci doit être réalisé pour le bien de la collectivité et comprendre tous les aménagements qui sont nécessaires. Or, la protection de l'environnement est inscrite dans la constitution et doit donc être recherché par le projet au-delà de toute considération d'économie. La déclaration d'utilité publique d'un tel projet apparaît donc anti constitutionnel.
Mail 3732																				ANONYME : Le dépôt d'observations en ligne présente des bugs. Cela crée des difficultés pour l'exercice du droit de chaque citoyen.
Mail 3733																	R			M SMITH : Habitants de Villiers le Bâcle, nous sommes soumis, pour les moindres travaux sur notre domicile, à la consultation de l'Architecte des Bâtiments de France ainsi que d'autres institutions comme - Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine - Conservateur régional des monuments historiques - Service régional de l'archéologie - Services territoriaux de l'architecture et du patrimoine des Yvelines et de l'Essonne Est-ce la même chose pour le projet de la ligne 18 étant donné la proximité du parcours proposés ? Je suis pour un projet de métro enterré, contre un projet aérien.
Mail 3734																				M SMITH : Habitants de Villiers le Bâcle. Idem Mail 3733
Mail 3735																				M SMITH : Habitants de Villiers le Bâcle. Idem Mail 3733
Mail 3736							X											X		ANONYME : Versailles. Avis défavorable concernant la ligne 18 car cette ligne va passer en sous-sol à proximité de mon domicile et donc générer des nuisances.
Mail 3737																				ANONYME : Versailles. Idem mail 3736
Mail 3738							X	X										X		Mme VEDIE : Châteaufort. Je suis contre le projet de métro dans sa configuration actuelle. Habitant un village le long du tracé, ma maison serait très proche du métro. Je m'attends à d'importantes nuisances sonores. De plus très attachée à la ruralité de mon village, ce projet entraînerait une pollution visuelle très importante.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3739									X									X	Mme ZAMBONI : Villebon sur Yvette. : NON AU MÉTRO SUR LE PLATEAU. Je suis totalement défavorable à ce projet de ligne 18. Ce projet va nous retirer les quelques espaces « sauvages » où la nature avait encore quelques droits. Laissez-nous le peu d'exploitations agricoles qui vivent encore de leur métier (Ferme de Charles Monville entre autre pour ne pas la citer, ferme de Viltain et d'autres...) et qui nous permettent de nous nourrir sainement avec des aliments français, directement du producteur au consommateur (sans aucun intermédiaire).	
Mail 3740		X														X	X		Mme BRIDON : Voisins le Bretonneux. Je suis en accord avec le projet de ligne 18 entre l'aéroport d'Orly et Versailles. Cependant le trajet passant sous la résidence "La Bretonnière" à Voisins-le-Bretonneux doit être modifié. Le trajet actuel mettrait en péril les habitations de ce quartier compte tenu des risques de fissures causés par les vibrations. Nombre de ces maisons sont déjà consolidées par des micropieux en profondeur. La galerie souterraine du métro non seulement aggraverait ce risque mais rendrait difficile toute consolidation ultérieure. La modification de ce tracé par déplacement vers l'est est une solution possible puisque de larges zones ne sont pas construites, et serait plus économique car le trajet serait alors plus court pour rejoindre la gare de Saint-Quentin Est. En outre, je trouve regrettable que le tracé initial comportant 2 gares n'ait pas été retenu : ce tracé permettrait en particulier de joindre l'université de SQY au pôle des grands écoles du plateau de Saclay, ce qui me semble une opportunité perdue pour l'ambition affichée d'une "Silicon-Valley" française.	
Mail 3741		X				X	X											R	Mme VEDIE : (de Châteaufort) : Contre le projet de métro dans sa configuration actuelle : ma maison serait très proche du métro et je m'attends à d'importantes nuisances sonores. De plus ce projet entrainerait une pollution visuelle très importante dans le panorama rural.	
Mail 3742		X					X											R	Mme : ZAMBONI : (de Villebon sur Yvette) NON au métro sur le plateau, qui va nous retirer les quelques espaces « sauvages » où la nature avait encore quelques droits. Laissez-nous le peu d'exploitations agricoles qui vivent de leur métier et qui nous nourrissent de produits sains.	
Mail 3743	X	X				X							X						Mme BIDRON : (de La Bretonnière) D'accord avec le projet de ligne 18. 1) mais le trajet passant sous "La Bretonnière" doit être modifié. Il mettrait en péril les habitations de ce quartier : risques de fissures causés par les vibrations. Nombre de ces maisons sont déjà consolidées par des micropieux en profondeur. Le tunnel aggraverait le risque mais rendrait difficile toute consolidation ultérieure. 2) La modification de ce tracé vers l'est est une solution possible puisque de larges zones ne sont pas construites, et serait plus économique car le trajet serait alors plus court pour rejoindre la gare de Saint-Quentin Est. 3) Je trouve regrettable que le tracé initial comportant 2 gares n'ait pas été retenu, il permettrait en particulier de joindre l'université de SQY aux pôles des grandes écoles du plateau de Saclay.	
Mail 3744						X	X					X	X			X	X		M. TENDIL : 1) Pas d'énoncé clair du/des problèmes que le projet soumis est supposé régler, le public n'est pas informé du problème à résoudre, ce qui vide la consultation publique de son sens (cf. article L 121-3 du Code de l'Environnement) 2. Morcellement de la consultation : Dans son analyse, l'Ae s'élève contre le "saucissonnage" consistant à présenter les effets induits du seul projet de Ligne 18 sans les considérer dans le contexte du projet Paris/Saclay. D'après l'article R.122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact devrait fournir une appréciation des impacts cumulés du projet avec les autres projets connus (ZAC de l'École Polytechnique, ZAC du plateau de Moulon...) et en ignorant les interactions avec d'autres projets (requalification de la RD 36, tram-train Massy-Évry), on va au-devant de délais et de coûts supplémentaires par rapport au planning prévu. à plus de 3 milliards d'euros le sujet, la perspective de telles désillusions est inacceptable. Voir également position CGI 3. Enquête publique vidée de son sens : les principales options du projet ont été figées par le décret du 24/8/2011 approuvant le schéma d'ensemble. Les citoyens se trouvent de facto privés de la possibilité de soumettre leurs "appréciations, suggestions et contre-propositions" sur toutes les options majeures du projet (tracé exact, technologie des matériels roulants, nombre et emplacement des gares, choix aérien ou souterrain, etc.). 4. Légèreté du dossier : L'Ae observe que l'information fournie n'est pas du niveau qu'on attend d'un dossier d'enquête publique et ne permet pas au public de se faire une idée suffisamment précise pour pouvoir juger en connaissance de cause, particulièrement pour la partie aérienne du tracé. 5. Sur le fond du dossier : De nombreuses assertions du projet sévèrement critiquées voire parfois démenties par de nombreuses autorités de compétence indiscutable (STIF, Ae, CGL...) a. Hypothèses socio-économiques : pour Direction du Trésor, STIF ligne non rentable, pour CGI tronçon Saclay-	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				Versailles non rentable b. Traitement discriminatoire des populations : les habitants du plateau, sans gare supplémentaire, sont "punis" pour les gares installées ailleurs. c. Choix des solutions techniques : l'analyse multicritère des variantes de matériel roulant (Notice Explicative page 30) est très incomplète, les critères de nuisance sont réduits au seul "impact visuel". d. Etude d'impact : Il est particulièrement choquant et inacceptable que soit soumis à enquête publique un projet mal défini dans ses éléments majeurs, que des éléments aussi fondamentaux – et conséquents sur l'environnement - que sont ses gares et son viaduc ne soient "pas déterminés"! A hauteur des habitations de Villiers le Bâcle et Châteaufort (faible bruit préexistant), le bruit généré par le passage toutes le 3 mn d'un métro aérien sur rails circulant à 100 km/h est absolument inacceptable et disqualifie totalement le projet. e. Graves lacunes : i. Impasse sur l'intermodalité : strictement aucune infrastructure de stationnement n'a été prévue près de la gare Saint-Quentin Est, par exemple. la SGN fait état de futures études et d'hypothétiques solutions. ii. Impasse sur les nécessités de sécurité publique : conditions de mise en œuvre des secours aux personnes immobilisées sur le viaduc par suite d'un sinistre quelconque ? Les "cheminement d'évacuation piéton" et "les escaliers de secours" sont inadaptés aux besoins d'évacuation de personnels lourdement médicalisés. Aucun escalier de secours sur des tronçons de moins de 5 Km entre gares ! f. Financement : l'appréciation des dépenses est vraiment très sommaire et très vague quant aux moyens de financement. Il est exclu d'aggraver cette situation, a fortiori pour financer un projet dont la rentabilité est totalement exclue par les diverses institutions compétentes qui l'ont étudié
Mail 3745								X									R			ANONYME : Je souhaite que le métro soit enterré car cela nuirait à la qualité de vie des habitants de la région s'il ne l'était pas.
Mail 3746								X									R			ANONYME : Observation strictement identique au Mail 3745
Mail 3747								X									R			ANONYME : Je souhaite que le métro soit enterré car les travaux prévus à ce jour nuirait à la qualité de vie des habitants de la région.
Mail 3748						X		X								X	X			Mme MOLLIÈRE : (de Antony) 1) La ligne 18 Orly-Massy paraît répondre à une certaine logique, mais est-ce une priorité ? 2) Au-delà, la logique est celle de l'urbanisation du plateau de Saclay : fuite en avant dans la destruction des espaces agricoles et naturels et dans l'artificialisation : cette liaison repose sur des bases non justifiées. 3) Dans sa partie ouest jusqu'à Versailles, gâchis caractérisé, avec un bilan par voyageur /km très négatif. Il y a bien d'autres liaisons urgentes à financer, et qui auront du mal à voir le jour, en zone dense mal desservie. 4) Si on veut faire une ligne pour voyageurs internationaux entre aéroports et TGV tout autour de la région parisienne, ce n'est pas ce dont nous avons besoin.
Mail 3749		X					X						X				R			Mme GRIMAUD : (de La Bretonnière) Le tracé prévu de la ligne passe sous notre habitation. Il doit être revu : 1) sol non stable à cet endroit, a entraîné des reprises de fondations de nombreuses maisons dont certaines sur le tracé (dossiers transmis à la SGP) Certaines maisons avec des pieux jusqu'à 17 m incompatible avec un plafond du tunnel à 13 m de la surface. Pas d'enquête technique préalable ou sondage SGP. 2) Le tracé prévu fait peser un risque majeur sur les habitations au point de vue dégradation des bâtiments et génération de bruit via la remontée des vibrations, compte tenu de la faible profondeur du tunnel imposé par la gare, la nature des couches du sous-sol. Ceci n'est pas acceptable. 3) Des tracés alternatifs dans des zones sans habitation dans la Zone d'Intervention Prévisionnelle ont été proposés et la SGP a affirmé également être en mesure d'en proposer, en passant par le terrain de golf, ce qui ferait un trajet plus court. 4) Notion d'utilité publique du tracé actuel génératrice d'aliénation du droit des propriétaires dans la ZIP via l'expropriation simple des tréfonds par la SGP avec les servitudes qui en découlent et une dépréciation considérable des biens concernés. Une telle situation ne peut se justifier que s'il est démontré qu'il n'existe strictement aucune autre alternative susceptible de préserver les droits des propriétaires à disposer de leurs biens. Or aujourd'hui ce n'est pas le cas car il y a des alternatives tout en restant au sein de la ZIP.
Mail 3750		X	X				X	X					X				R			Mme MANDIN : (Présidente ASL MADISON GARDEN à La Bretonnière) Toutes les maisons de la résidence MADISON GARDEN situées dans le fuseau d'étude SGP. 1) Maisons sur semelles filantes de 60 cm et dalle flottante → affaissements de dalle et fissures murs constatés. → crainte que le percement du tunnel et le passage du métro fragilisent encore plus. 2) Ouvrage annexe de ventilation rue Van Gogh → perturbations voisinage en phase chantier et nuisances sonores et olfactives en exploitation. 3) Ecole des 40 Arpents ne figure

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				pas au dossier : risques et nuisances pour les enfants 4) Servitude de tréfonds inadmissible concernant tout le fuseau – et pourrait empêcher installation de micro pieux 5) possible de faire un tracé à l'est ne passant pas en zone bâtie : demande à SGP.
Mail 3751																				M. TENDIL : - pas de texte d'observation -
Mail 3752							X	X				X	X			X	X			M. TENDIL : Observation strictement identique au mail 3744
Mail 3753	X																R			M. et Mme : FOUCAULT : Contestent l'implantation de la gare ligne 18 à Versailles Chantiers et la destruction du Centre Huit. 1. Ne prend pas en compte l'impact social de la disparition du Centre 8, centre culturel de l'Église protestante de Versailles, mais aussi centre d'action sociale et centre œcuménique et proche du centre de soins palliatifs "Claire demeure" et des Sœurs Diaconesses. 2. Les arguments SGP conduisant au choix du lieu sont très faibles : seul le lieu de sortie éventuelle du tunnelier est évoqué, or la ligne 18 doit être prolongée en souterrain vers le nord. Pourquoi n'a-t-il pas été envisagé de laisser le tunnelier en attente ? ou bien la continuation du tunnel sur quelques kilomètres ? 3. Des terrains appartenant à la SNCF semblent bien utilisés. Autre chose y est-il prévu ? Cela pourrait-il être exposé publiquement ?
Mail 3754																				M. et Mme : FOUCAULT : Observation strictement identique au mail 3753
Mail 3755							X	X				X	X			X	X			M. TENDIL : Observation strictement identique au mail 3744
Mail 3756		X					X	X									R			Mme ROUSSIER : (de Gif sur Yvette) AVIS DEFAVORABLE à ce projet de ligne aérienne sur le plateau de Saclay, constituant une grave atteinte environnementale, diminuant et dégradant les surfaces agricoles travaillées par des exploitants locaux, respectueux de la terre et des animaux, nous permettant une nourriture saine en circuits courts. Garder aussi des lieux de nature préservés, qui permettent de se ressourcer. Sans parler des nuisances sonores, polluantes et visuelles encourues....
Mail 3757		X					X	X									R			M. ROUSSIER : (de Gif sur Yvette) AVIS DEFAVORABLE au projet de ligne aérienne sur le plateau de Saclay, pour la sauvegarde des exploitations agricoles nous permettant de nous nourrir sainement, en circuit court. Ce projet est une atteinte environnementale pour ces exploitations et les espaces de nature encore préservés sur ce plateau. Sans parler des nuisances sonores, visuelles et polluantes...
Mail 3758		X													X	R				Mme MEYER-ESQUIVIÉ : (de Gif sur Yvette) 1) Approuve le projet de ligne de métro 18 mais le voudrait souterrain 2) téléphériques solution pertinente comme moyen de transport complémentaire
Mail 3759		X					X	X									R			M. ROUSSIER : Observation strictement identique au mail 3757
Mail 3760				X													R			M. BERNARD : (de Buc) N'est pas opposé à la ligne 18, mais prendre en compte les nuisances apportées par l'augmentation, du trafic routier autour de la station "Satory" → Demande que dans le projet de la ligne 18, soit incorporé la déviation sud de Buc (barreau sud) car Buc est déjà fortement impacté par le trafic routier de transit (rue Louis Blériot), et la rue Quatremare est déjà très chargée.
Mail 3761																	X			M. SCARCELLI : (de Châteaufort) contre le projet actuel, il va dénaturer le paysage définitivement
Mail 3762																				COLOS : Multiples soumissions de l'avis de COLOS : « nous nous sommes aperçus qu'en dépit des messages d'erreur, les enregistrements avaient tout de même eu lieu... faire le ménage en ne retenant qu'un des enregistrements, par exemple le mail 3657 »
Mail 3763																				Explication des multiples mails 3744, 3751, 3752 par l'auteur de ces mails (messages d'erreur renvoyés)
Mail 3764																	X			M. SCARCELLI : Observation strictement identique au mail 3761
Mail 3765		X					X	X							X	R				M. ROY : (de Gif sur Yvette) Projet de raccordement d'Orly à Versailles excellente idée mais vivement opposé à une ligne aérienne, source de nuisances sonores et visuelles que nous pouvons actuellement éviter. Urgent d'étudier des alternatives au métro avant de financer un projet dont les habitants locaux ne veulent pas en l'état.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3766																		X	M. SCARCELLI : Observation strictement identique au mail 3761	
Mail 3767		X																X	R	Mme MEYER-ESQUIVIÉ : Observation strictement identique au mail 3758
Mail 3768				X															R	M. BERNARD : Observation strictement identique au mail 3760
Mail 3769								X											R	ANONYME : La SGP se contente de construire un métro au plus vite pour satisfaire des enjeux incertains sans aucun recul. Il faut mettre les moyens nécessaires pour assurer l'avenir de notre patrimoine. Je suis contre le projet proposé tel que présenté. Entrez ce métro sur le plateau de Saclay.
Mail 3770				X		X		X										X	X	Mme VIALA : (d'Orsay) AVIS DEFAVORABLE, souhaite que le projet de métro de la ligne soit abandonné et que des modes de transports légers et peu énergivores permettant de répondre aux besoins de transport entre le plateau de Saclay et les vallées soient étudiés (améliorations d'existant ou connections nouvelles). 1) Engager 2,7 à 3 milliards € pour une demi-ligne de grande ceinture sous-employée est déraisonnable (souligné par CGI). La fréquentation attendue est assez faible (voir STIF), la rentabilité ne pourra être assurée que par une urbanisation massive le long de la ligne et la ligne 18 ne permettra pas de soulager le RER B, si chargé. 2) S'il faut joindre les "grands pôles" Orly, Massy, Versailles, et améliorer la desserte du bassin d'emploi de Saint-Quentin-En-Yvelines, pourquoi ne pas retenir un tracé plus adapté par les vallées ou les zones déjà urbanisées ? Pourquoi réaliser la ligne maintenant, bien avant qu'une réelle densité de population n'en soutienne le besoin ? Le nouveau Cluster "Paris/Saclay" nécessitera des accès améliorés au plateau, mais les personnes employées viendront de toute la région, comme lors de l'implantation du CEA et du CNRS et ne viendront probablement pas de Versailles ni d'Orly ! Quant aux étudiants ils résideront sur place ! 3) Au-delà des nuisances pour les habitants, ce métro est inutile et ne répond absolument pas aux besoins de toutes les personnes qui viendront, de plus en plus nombreuses, travailler et vivre sur le Plateau de Saclay. C'est encore un accès est-ouest déjà pourvu du TCSP et du doublement du RD 36. 4) Le plateau est difficile d'accès, ses flancs sont abrupts et boisés et c'est bien logique que son urbanisation ne se soit pas effectuée naturellement. Il existe des potentialités qui n'ont pas fait l'objet d'études détaillées : a) Prolonger le Tram Train Massy- Evry Versailles Chantiers (TTME) en cours de réalisation (tangentielle Sud passant par la vallée de la Bièvre) jusqu'à SQY. b) Rénover et renforcer le RER B, opération tant attendue. c) Créer un Tram train le long de la RD 36 (par la transformation du TCSP). d) Créer des connexions nord-sud (téléphériques urbains notamment à partir de Lozère et du Guichet), des bus en SP Les Ulis-Orsay-Bièvres-Vélizy et Chevreuse-Châteaufort-Buc-Versailles, utiliser la liaison Gif-Saclay par la côte de Belle Image, traverser le parc du CNRS de Gif sur Yvette). 5) Contre le métro aérien sur le plateau de Saclay, défigurera le paysage, gênera l'agriculture, accélérera l'urbanisation. 6) Au lancement, la ligne 18 était un transport inter enterré avec 4 gares. Puis, la question de l'accès au plateau pour le cluster n'étant pas traitée, c'est devenu une très mauvaise solution avec la création de nombreuses nouvelles gares et un métro aérien sur le plateau de Saclay. 7) Ce type de transport lourd accueille-t-il les vélos ?
Mail 3771																		X	M. SCARCELLI : Observation strictement identique au mail 3761	
Mail 3772				X		X		X										X	X	Mme VIALA : Observation strictement identique au mail 3770
Mail 3773						X	X	X										X	X	M.VANNIEUWENHUYZE : (de Igny) 1) Non mille fois à un métro aérien qui va s'ajouter au grignotage de ces terres en plus des constructions de logements, écoles et entreprises, des doublements de routes et du TCSP. Ce métro ne servira pas à la population locale (manque de gares) tout en lui amenant des nuisances : pertes de terres agricoles, défiguration du paysage, nuisances sonores, travaux longs et nuisances associées pour la circulation locale. 2) Ce projet apparait surdimensionné, améliorons plutôt l'existant : RER C et B, augmentation de trafic sur voie TCSP (implantation d'un trolley envisageable), création de liaisons téléphériques vallées/plateau.
Mail 3774						X	X	X										X	X	M.VANNIEUWENHUYZE : Observation strictement identique au mail 3773

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3775						X	X	X								X	X		M.VANNIEUWENHUYZE : Observation strictement identique au mail 3773	
Mail 3776																			Mme VIALA : Observation strictement identique au mail 3770	
Mail 3777																			Mme VIALA : Pas de texte, pièce jointe annoncée manquante	
Mail 3778		X					X	X									R		M. QUIETMEYER : Nous habitons à l'entrée de Châteaufort, choisi pour son environnement paisible et nous sommes contre le métro aérien à cause de la gêne occasionnée par le bruit et le visuel.	
Mail 3779													X			X	X		ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS / FNAUT ILE-DE-FRANCE : COMPTE TENU DE TOUTES SES FAIBLESSES, LE PROJET DE LIGNE 18 APPARAÎT COMME UN MÉTRO DE PRESTIGE DÉCONNECTÉ DES BESOINS RÉELS DE DÉPLACEMENTS. Nous considérons que la modernisation du réseau existant est prioritaire mais que certaines infrastructures nouvelles doivent aussi être créées (soutien à la création de la ligne 15). Mais avis défavorable à la création de la ligne 18 Orly-Versailles. 1) Une zone de desserte avec peu d'habitants : Hormis Massy-Palaiseau et Versailles-Chantiers, déjà bien desservis par les TC et reliés par le RER C, les gares de la ligne 18 correspondent à des zones d'emplois et des campus où résident très peu d'habitants, comparées aux stations du réseau RATP actuel. Or les déplacements « travail / travail » ne représentent que 3% des transports publics et les salariés du plateau de Saclay habitent à 70% dans 'Essonnes, souvent dans des villes peu denses loin de la ligne 18. --> trafic faible, en particulier aux heures creuses, en soirée et le week-end. Il y a si peu de population à desservir qu'une interstation de 9 km est prévue entre « CEA St Aubin » et « Saint-Quentin Est », distance inédite sur un métro. 2) Un effet de décharge quasi-nul : un des objectifs majeurs du réseau GPE est de décharger le réseau existant. Pour la ligne 18, décharge du RER B de 5 % selon SGP mais le STIF indique que cette estimation « semble très élevée » et d'un intérêt très faible puisque la saturation du RER B se situe en proche couronne et dans Paris. Le report du trafic automobile vers la ligne 18 est très modeste puisque la part modale de la voiture dans la zone d'étude ne diminuera que de 0,3% selon l'étude d'impact SGP (pièce G-2). 3) Cout très élevé par rapport au trafic attendu. Construction évaluée à 3 milliards €, hors matériel roulant pour un trafic estimé à 100 000 voyageurs par jour. Coûts d'exploitation (au moins 45 M€ par an) à y ajouter. Dans ces conditions, la rentabilité socio-économique du projet est très faible (cf. STIF et CGI). 4) Financement non garanti : même si la SGP reçoit chaque année environ 500 M€ de taxes affectées, sa capacité de financement n'est pas illimitée car elle ne pourra pas s'endetter au-delà du raisonnable. Ces derniers mois, elle s'est engagée à financer 500 M€ de surcoûts sur la ligne 15 sud, 500 M€ supplémentaires pour le projet EOLE, et ce n'est pas fini... On constate que des projets plus modestes et plus avancés peinent à réunir leur financement (exemple : tram-train Massy / Evry financé à ce jour à hauteur de 77 M€ sur 455 M€). Les contraintes budgétaires ne peuvent donc être passées sous silence. 5) Des alternatives plus rapides et moins coûteuses : comme aucun point du plateau de Saclay n'est éloigné de plus de 3 km d'une gare existante, améliorer les lignes existantes en priorité : a) le RER B, dont l'offre pourrait si nécessaire être renforcée au sud de Massy, moyennant certains investissements. b) le RER C, avec transformation en tram-train entre Massy et Evry et extension à Versailles, et la branche qui dessert la zone d'emplois d'Orly/Rungis dont la desserte toutes les 15 minutes (au lieu de 30) nécessite la réalisation urgente du projet « Massy - Valenton » dans sa totalité. c) compléter ces 2 axes structurants par des moyens de transport plus légers : par câble depuis les gares des vallées, notamment depuis Orsay « Le Guichet, compte tenu des dénivelés importants, le TCSP entre Massy et Polytechnique, étendu à Saclay, peut passer en mode tramway permettant d'augmenter fortement sa capacité avec une desserte plus fine que la ligne 18. d) Entre Versailles et Satory, un bus en site propre, déjà envisagée, serait suffisant. e) Entre Massy et Orly / Rungis, outre le RER C renforcé, possibilité de liaisons bus plus directes que la ligne 91-10, avec si besoin des portions en site propre (déjà étudiées).	
Mail 3780			X		X	X											R		ASSOCIATION APACH : (de Buc) 1) La ligne projetée n'apportera aucune amélioration de la desserte de la commune de Buc ni de sa zone industrielle. Et peu d'espoir d'une réduction de la circulation automobile de transit réduite dans les rues de la commune. L'accroissement de l'urbanisation autour des gares va entraîner une augmentation du trafic automobile nord-sud que l'utilisation du métro ne compensera que partiellement. APACH craint un report du trafic automobile de transit sur la commune de Buc du fait de	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				l'encombrement accru à prévoir sur la RD91. Il faudrait une nouvelle route est-ouest au nord de Toussus entre la RD91 et la RD938. 2) Probable que les dépenses pharaoniques pour la ligne 18 se fassent au détriment de la réfection des réseaux routiers existants - impérieux besoin d'entretien et de remise aux normes afin de remplir leur rôle pour les habitants, les entreprises et les salariés du plateau de Saclay -. 3) APACH déplore qu'on n'ait pas étudié de mettre en place un nouvel axe majeur de déplacement nord sud performant entre Saint-Germain et Massy par le rail en utilisant la tangentielle ouest et le tram train Massy Versailles. 4) Attachement au maintien d'une agriculture performante sur le plateau, garante de la pérennisation des terres agricoles de qualité, surtout à proximité des villes et fermement opposée à toute mesure qui empiéterait sur les terres agricoles encore en exploitation ou qui nuirait à leur rendement. Contre la construction du viaduc sur des terres agricoles.
Mail 3781							X	X					X				X			M. PARISOT : (de Saint-Aubin) Opposé à la ligne 18 telle que projetée. 1) Ce métro amènera une pollution sonore et visuelle particulièrement sensible à Villiers le Bâcle. 2) Le trajet en aérien va rogner sur les terres agricoles pourtant protégées par la ZPNAF car la surface rendue incultivable dépasse la seule emprise des piliers et inclut toute la surface du tablier ! 3) Projet trop cher et trop tardif. Des projets moins coûteux et plus rapides seraient préférables : renforcer les lignes de RER B et C, les compléter par des liaisons plateau-vallées par téléphérique, convertir le TTCSP Massy-ST Quentin en tram-train.
Mail 3782	X			X				X					X				X			M. LAUNET : (quartier Camille Claudel de Palaiseau) Avis défavorable sur ce projet de ligne 18. 1) une réalisation ferrée sur Viaduc dénaturera l'environnement de la région, un de ses plus grands atouts, alors qu'une solution enterrée sur le plateau de Saclay est possible et viable économiquement. 2) Le tracé devrait respecter la ZNA autour des clôtures du CEA. 3) Ce doit être un métro léger dont le tracé respecte la ZPNAF. 4) J'aurais aimé des gares plus multimodales. 5) Il manque une gare à Camille Claudel. 6) Le projet ne doit pas se faire au détriment de la continuation nécessaire des investissements dans l'existant (RER B et C, bus et tram existants, SPTC).
Mail 3783	X			X	X											X		X		COMITE DES USAGERS DU RER B EN VALLEE DE CHEVREUSE (COURB) : 1) Dans le projet Grand Paris et ligne 18, l'impact au niveau de l'utilisation de la ligne B ne semble pas avoir été traité à sa juste mesure : annonce d'une baisse de 15% à 20% sur la partie la plus chargée des RER A et B, sans aucune précision sur le tronçon considéré et ni sur les hypothèses à l'origine de ce résultat. Saturation actuelle de la ligne B due à non adaptation à l'urbanisation de ces dernières décennies et aux connexions avec les nouvelles lignes → augmentation de 30% de la fréquentation du RER B - comment une nouvelle connexion avec la future ligne 18 pourrait-elle avoir l'effet inverse ? Le RER B restera attractif 2) Primordial d'accompagner le développement de la ligne 18 des évolutions suivantes : a) Améliorer les liaisons plateaux / Vallées sur les 3 gares du RER B le Guichet, Orsay et Lozère, en complément de Massy. b) Prévoir des rabattements en transports en commun légers sur les gares de la ligne 18 et de la ligne B c) Prévoir des correspondances adaptées dans les nouvelles gares de la ligne 18 avec les moyens de transport existants. d) Aménager la gare actuelle de Massy de manière optimisée pour chaque ligne RER B, RER C, TGV, ligne 18 et les déplacements entre elles - Les emprises foncières de la SNCF et de la RATP ne doivent, en aucun cas, être revendues à des fins de profits immobiliers. e) Adapter les gares routières intermodales f) Prévoir deux issues sur les gares RER les plus sollicitées. g) Revoir l'offre de service sur le RER B et augmenter, de manière significative la capacité d'accueil des rames du RERB. h) Adapter les durées d'arrêt en gare à l'affluence réelle constatée
Mail 3784					X	X						X	X			X	X			AVB (AMIS DE LA VALLEE DE LA BIEVRE) : Emet un avis défavorable quant à la définition du projet Ligne 18 - récusé é publique de cette ligne - demande que des solutions alternatives soient proposées et demande une nouvelle enquête globale sur l'ensemble des projets de cette zone. Le projet : 1) a fait l'objet d'une démarche parcellaire et incomplète, ne présentant qu'une seule solution « à prendre ou à laisser ». 2) est inadéquat au besoin de transport public de ce territoire (voir le détail dans la pièce jointe), 3) crée le risque d'un développement urbain démesuré entre Massy et SQY, 4) ne favorise pas le développement de la recherche et de l'innovation, 5) engendrerait un dommage grave et définitif aux paysages du plateau de Saclay et nuirait à l'exploitation des terres agricoles pourtant protégées par la ZPNAF, 6) néglige les problèmes soulevés par la sûreté nucléaire dans la zone du CEA-St Aubin, 7) ne créerait pas une valeur suffisante pour le transport public au regard d'un coût très élevé et ignore la recommandation de la Cour des Comptes et l'avis du

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			CGI. 8) néglige des solutions alternatives plus efficaces et moins coûteuses.	
Mail 3785		X					X	X									R		ANONYME : Défavorable au projet tel que présenté. Comprend l'utilité et le besoin de relier certaines zones d'IdF mais le métro doit à tout prix être enterré au passage de Villiers, Châteaufort et de l'ensemble de la zone concernée. Manque d'explication claire des raisons conduisant à construire le métro aérien uniquement là où il est actuellement prévu. Pourquoi infliger aux habitants une pollution sonore continue sur un tronçon très limité du parcours et continuer de dénaturer le caractère rural inestimable de cette partie d'IdF sans pouvoir justifier véritablement de son passage en aérien ?	
Mail 3886		X					X	X									R		Mme GUENAULT : Favorable à la ligne 18 jusqu'à Massy, mais totalement opposée au prolongement aérien sur le Plateau de Saclay. Il faut protéger cet espace "vert" qui nous entoure, des modes plus doux existent qu'il faut développer sur ce tronçon	
Mail 3887																X			M. BOVE : Dans l'avis n° 3884, il faut lire " ... implique un « serpentage » pour le tunnelier ... " au lieu de « septantage » qui ne veut rien dire. Désolé pour cette erreur de frappe.	
Mail 3888		X															R		M. SMITH : contre le métro en aérien (pour le métro enterré) occasionnerait des nuisances sonores et défigurant notre environnement.	
Mail 3889		R															R		M. LARUE : absolument pour le prolongement de la ligne 18 vers l'est (sud du val de marne) et en souterrain.	
Mail 3890		X					X										X		Mme BILLET : conseillère municipale. Pour le prolongement de la ligne 18 vers l'est jusqu'à Roissy. Une enterrée causera moins de nuisances. Important de développer les transports en commun et d'éviter peut-être que les gens prennent leur voiture.	
Mail 3891			X				X						X					X	M. DEZAUD : projet peu rentable, allant contre tous les avis défavorables. Pourquoi les entreprises du plateau de Saclay ont été missionnées pour faire voter en masse leurs employés pour ce projet ? apprend par hasard « que la station de parking des métros en question sera implantée en souterrain de mon quartier d'habitation », mention ne figurant pas dans les documents mis à disposition. Craint les nuisances sonores. Défavorable à ce projet.	
Mail 3892			X				X											X	M. DEZAU : Idem mail 3891.	
Mail 3893																	X		M. MERLE : Joint l'avis favorable sur le projet de la ligne 18 et les remarques et attentes des sociétés de la division Airbus Defence & Space basée à Elancourt, dans lequel elle rappelle que « L'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY) constitue le deuxième pôle d'emploi de l'ouest de l'Ile-de-France, avec plus de 140 000 salariés » et considère « Il est donc important que cette ligne soit réalisée dans les mêmes objectifs de date à l'horizon 2024 et aboutisse dans son premier tronçon au plus près de Saint Quentin en Yvelines et des pôles d'intermodalité nécessaires, pour favoriser l'utilisation des transports en commun pour les déplacements depuis ou vers le sud de la région parisienne, l'aéroport d'Orly et la gare TGV de Massy et le RER B, ce qui n'est pas possible actuellement avec la complexité des changements et la durée des différents tronçons à parcourir via Versailles Chantiers ou Paris même.	
Mail 3894		X					X											X	ANONYME : Avis défavorable. métro aérien une grande provocation compte tenu de la distance des habitations.	
Mail 3895		X						X								X	X		Association CABNeR - dB 118 joint contribution à l'enquête publique sur le projet de la ligne 18 de la société du Grand Paris. Après avoir constaté l'impact au sol du projet (les quatre voies routières de la RD 36, l'emprise au sol de la semelle de fondation du viaduc, la densité des poteaux de soutien du viaduc, un tous les 25 mètres, la voie de circulation en double sens du TCSP accolée à cet ouvrage) elle estime que la saignée engendrée par ce projet va avoir des conséquences négatives sur le plan environnemental, notamment vis à vie des eaux pluviales, et durablement sur l'exploitation des terres agricoles. Notant le manque d'étude de circulation automobile, un manque concertation préalable et des incertitudes quant au coût de réalisation, elle regrette « qu'aucune solution alternative ne soit proposée. Il est urgent de rechercher des solutions plus simples qui pourraient être aussi efficaces et moins coûteuses en utilisant par exemple, à partir de Massy l'emprise du TCSP par un tramway prolongé jusqu'à Saint Quentin. En renforçant la liaison Massy/Versailles par la réalisation du Tram/Train utilisant la ligne C du RER.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				En créant en site propre des transports en commun, en renforçant et en optimisant ceux existant sur le plateau de Saclay, afin de faciliter les liaisons transversales. C'est pourquoi nous émettons un avis globalement défavorable et nous pensons que le projet de cette ligne en aérien tel qu'il nous est présenté doit être purement et simplement abandonné. »
Mail 3896							X											X		M. LAPERLE : habitant Châteaufort. Aucun intérêt du projet pour les habitants. Impacts visuel sonores et pour la mobilité (pas de station à proximité), négatifs. Continuera à utiliser les moyens de transport habituels (automobiles et bus). Contre ce projet dans son état actuel.
Mail 3897							X											X		ANONYME : Avis défavorable car non-respect du code de la santé publique (bruit jour et nuit) pour les habitants installés depuis bien avant ce projet.
Mail 3898																	X			ANONYME : très favorable, et urgent. investissement indispensable qui favorisera l'activité. Bénéfique pour tous.
Mail 3899				X															X	M. FULCHIRON : pas prévu de parking autour de la gare à Antony, or risque de trafic important Wissous, Chilly Mazarin et une partie de Massy. A Fontaine Michalon (gare la plus proche du RER B) le parking est saturé malgré les bus. Ne répétons pas les mêmes erreurs.
Mail 3900	X															X		X		M. GENDREAU : arrivée de la ligne 18 à Versailles Chantiers problématique. Contesté la démolition d'un lieu de culte : le centre huit, non acceptable car il signifie la mort de la communauté. 4 pré-projets (sur 5) s'implantaient de l'autre côté de la gare SNCF actuelle et curieusement ont été abandonnés « sans raison valable ». Il est illogique de vouloir détruire le centre alors qu'aucune solution viable de remplacement ne peut être trouvée en raison de la position privilégiée du centre.
Mail 3901																X		X		ANONYME : il existe des problèmes que la construction de la ligne 18 pose à la ligne 14 (cf. note de l'APUR "éviter la saturation programmée de la ligne 14". La ligne 14 se transforme en RER, et l'augmentation de sa capacité ne saurait aller au-delà du passage de 6 à 8 voitures, le gabarit ne permettant pas de rames à deux niveaux. Or, comme le souligne l'observation 3885, la ligne 18, si elle était construite, quasi parallèle à la ligne B, et à la ligne C sur plusieurs kilomètres, lignes peu fiables, servirait de ligne de rabattement à la ligne 14, par exemple les lignes B et A étant délaissées au profit des lignes 18 et 14. Donc la construction de la ligne 18 aggraverait la saturation de la ligne 14.
Mail 3902							X											X		M. VITTAZ : formellement opposée à ce projet qui passe en aérien à proximité de sa fenêtre. Demande une révision du projet et suis défavorable au projet tel que proposé.
Mail 3903							X											X		M. PERNET : très révolté par ce projet de transport aérien en zone urbaine. Il faut absolument le repenser ce projet pour une solution préservant les riverains des nuisances sonores et visuelles.
Mail 3904		X					X	X								X		X		Mme SNITER : non à la construction d'un métro lourd sur le plateau de Saclay. L'Ile-de-France a besoin, pour son autonomie alimentaire de terres agricoles préservées et la ZPNAF est bien fragile et l'était déjà en janvier 2015, par l'arrêté préfectoral SE 2015-000012 imposant la construction sur 1 ha de la ZPNAF de bassins de rétentions d'eau pour l'arrosage du golf National de Guyancourt en vue de compétitions internationales. Un tel métro lourd cher est le prélude à une urbanisation et le maintien d'un viaduc renchérissant de 1% du budget total du Grand Paris, ne sert qu'à pouvoir ajouter facilement des gares. Demande quelle est « avec précision l'ampleur l'emprise foncière nécessaire tant pour les travaux que pour l'installation du métro sachant l'obligation légale de respecter le périmètre de la ZPNAF. Le cadre de vie des habitants de Saint-Quentin-en-Yvelines et de toutes les villes qui bordent le plateau de Saclay doit être préservé, face à « l'objectif non avoué de la SGP de bétonner toutes ces terres » et le paysage ne doit pas être dégradé de façon irréversible. . Il existe des alternatives à la construction de cette ligne de métro et demande qu'elles soient étudiées (Prolongement de la ligne C2 du RER C transformé en tram train de Massy à Saint-Quentin-en-Yvelines, avec intermodalité avec le RER B sans traverser le plateau, Bus

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				pour les liaisons nord –sud, téléphériques pour les liaisons vallée / plateau, amélioration de l'efficacité (fréquence, rapidité, accessibilité) des transports existants.) Habitante de Saint-Quentin-en-Yvelines et élue municipale à Guyancourt, est défavorable au projet, la priorité étant l'amélioration du réseau existant et le développement d'alternatives beaucoup moins coûteuses et plus adaptées à la réalité des attentes.
Mail 3905							X	X								X	X			ANONYME : avis défavorable. Il faut préserver notre environnement et 'améliorer le "service existant"
Mail 3906		X						X									X			M. GRANGHON : ne remet pas en cause l'utilité de la ligne 18 entre l'aéroport d'Orly et Versailles, mais considère qu'il faut « envisager une alternative au tracé prévu », lequel passe sous les maisons de la Bretonnière, quartier dont des maisons ont subi des dégâts et sont déjà consolidées par des micropieux en profondeur et ont fait l'objet de déclaration « de catastrophe naturelle » auprès des compagnies d'assurances. La construction souterraine de la ligne 18 et les vibrations entraîneront de nouveaux risques. Le déplacement vers l'est du tracé est une solution possible et préférable.
Mail 3907		X						X								X		X		M. RAUCH : les évolutions technologiques vont faire perdre au train son attractivité voire sa viabilité et l'utilité du projet pourrait être remise en cause : le dossier n'étudie pas cette évolution technologique. La desserte du plateau et la fonction de transit Versailles/Massy/Orly pourrait être remplie par une modernisation de la ligne existante dans la vallée de la Bièvre, le tracé neuf sur le plateau pourrait alors être raccourci et s'arrêter au cœur du futur « cluster » à hauteur de Gif. En plus le viaduc, dont l'esthétique est difficile à apprécier, ne sera pas protégé du vandalisme, et pourra être « tagué ». Un profil en long au niveau du sol serait compatible avec la technologie ferroviaire, la voirie étant rétablie par passages supérieurs (permettant le passage d'engins agricoles de tous gabarits) ou inférieurs (pour pistes cyclables, rûs et autres), Le dossier n'étudie pas suffisamment l'option d'un tracé au niveau du TN. Enfin le prolongement de la ligne 18, sur le plateau, est annonciateur d'une ville, qui se substituera aux terres agricoles, indispensable dans un scénario de crise majeure, étant à moins de 15 km de Paris.
Mail 3908																X		X		ANONYME : Souhaite attirer l'attention sur la révolution que constitue l'utilisation du vélo, y compris pour l'accès au plateau de Saclay depuis la vallée de Chevreuse ou celle de la Bièvre. Les vélos à assistance électrique, pourraient contribuer significativement à la desserte des sites du plateau de Saclay, pour une population consciente des enjeux environnementaux
Mail 3909		X															R			M. BOUILLET : Le prolongement de la ligne 18 vers l'est est une excellente idée, mais le passage en souterrain s'impose.
Mail 3910	X			X													R			ANONYME : projet assez intéressant mais cachant une urbanisation latente de toute la région. Souffre de l'absence de gare au niveau de Châteaufort, et doit être souterrain avec la création à l'entour des gares de parkings suffisamment grands et peu chers est important.
Mail 3911																	X			Mme CORDIER : je suis favorable à la construction de la ligne 18 qui facilitera mes déplacements et ceux de mes collègues, renforcera la qualité de vie et de travail de l'ensemble des salarié et contribuera à réduire l'empreinte écologique.
Mail 3912		X															X			M. SIMON : projet très intéressant car l'utilisation privilégiée des transports en commun à la place des véhicules, n'est pas simple. Le déplacement de banlieue à banlieue exige de passer par Paris, ce qui pourra être évité et permettre des accès avec l'aéroport de Roissy, l'accès plus facile avec Saclay, et vers une gare TGV ouest et sud-ouest, évitant d'aller à la gare Montparnasse (si cette ligne 18 assurait la connexion avec la gare TGV). Demande toutefois que le tracé soit enterré « afin de ne pas rajouter de nuisances supplémentaires à un secteur déjà particulièrement touché par le bruit du fait de la présence de l'aéroport d'Orly. »
Mail 3913		X														X	X			M. CLARR : développer les transports en commun est nécessaire, mais pourquoi en aérien, avec son lot de nuisances esthétiques et sonores? Nécessaire de réévaluer des solutions alternatives comme un tramway, pouvant offrir d'autres gares à des petites communes actuellement lésées et d'améliorer les lignes du RER B et C. Avis en conséquence défavorable au projet de ligne 18 proposé.
Mail 3914																X	X			Mme LARUE : très favorable au prolongement de la ligne n°18 vers l'est et en souterrain, qui devrait permettre un désenclavement de notre commune de Villeneuve le roi, moins de circulation sur le pont et moins de pollution. Le sud du Val de Marne serait un peu moins oublié et un développement économique serait possible

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3915	X																X		M. DJELLAL : pour la réalisation de ce projet qui réduira les émissions de co ² des automobilistes. Habitant Wissous est favorable à une gare sur sa commune.	
Mail 3916	X																X		M. RICORDEAU : favorable au projet, mais regrette l'absence d'arrêt entre St Quentin Est et St Aubin (vers Toussus-le-Noble Les habitants auront les gênes du métro sans les bénéfices.	
Mail 3917																		X	ANONYME : l'Université de Stanford n'est pas desservie par le métro rapide nommé BART, pourtant très développé dans la région de San Francisco. Pour autant, cela ne nuit pas à son attractivité! Pourquoi en serait-il autrement pour les établissements d'enseignement supérieur et de recherche du plateau de Saclay?	
Mail 3918		X					X	X										X	Mme CABIOCH : s'oppose au métro aérien de la ligne 18 à causes des nuisances visuelles (ouvrage en béton de grande qui va être taggué va bloquer le cône de vue de notre commune sur le plateau) nuisances sonores insupportables par vent d'est pour les riverains. Demande que le métro soit enterré, « comme il l'est partout ailleurs sur cette ligne » et l'absence de concertation et que la demande des habitants du plateau de Saclay pour un métro enterré n'ait ni été entendue ni prise en compte.	
Mail 3919							X	X										X	M. JESSEL : avis défavorable car, préservons notre environnement et portons d'abord les efforts sur l'amélioration du "service existant"	
Mail 3920																X		X	M. PASQUIER : projet surdimensionné par rapport aux zones desservies, un matériel de type tramway Citadis de 2,65 m de large semble plus appropriée ; il peut circuler à la fois en surface et éviter la construction de viaduc inesthétique, et en souterrain. Coût de réalisation en surface réduiront le coût global du projet. Si prolongement vers Nanterre La Défense, possibilité coupler deux rames (cf. ligne 2 du Tramway)	
Mail 3921	X				X													X	M. ANDRE : métro 18 indissociable du projet de l'Université Paris Saclay. Donc soutient total. Déploire son retard. Raison : projet structurant pour le cluster Paris/Saclay, nécessite liaisons vers différents pôles de développement et vers aéroports. Indispensable pour liaison Est-Ouest entre Orly et Saint-Quentin en Yvelines. Regrette l'isolement, « pour des raisons incompréhensibles » de l'Université Versailles Saint-Quentin, avec l'Université Paris Sud à Orsay « car non raccordé par la ligne 18 » alors que pôle économique majeur de 150.000 emplois et un site universitaire de 15.000 étudiants, desservi par une seule gare. S'interroge sur l'opportunité du choix de raccord à Versailles chantiers « gare saturée de trafic et très bien desservie ». Néanmoins, « malgré le mauvais choix de tracé, la ligne 18 reste absolument indispensable pour relier les pôles universitaires et économiques de Massy jusqu'à Plaisir » et permettra de décharger le trafic. Il ne s'oppose pas au viaduc qui longe des champs et ne sera pas une nuisance, considérant qu'il « faut privilégier le calendrier » et choisir la solution la moins coûteuse. « Une grande métropole comme Paris ne peut pas retarder ou empêcher une nouvelle liaison de transports en commun » pour notamment diminuer notre impact carbone. De nouvelles mobilités se développeront autour des nouvelles gares (piétons, vélos). Vive la future ligne 18 !	
Mail 3922																X			ANONYME : la SGP n'a tenu aucun compte de l'article 52 de la Loi de Transition Energétique qui dit : « les entreprises d'au moins 250 salariés et les collectivités territoriales favorisent autant qu'il est possible les solutions de covoiturage pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail de leurs salariés et de leurs agents ».	
Mail 3923		X					X											X	M. CARR : défavorable au projet de métro aérien sur le plateau de Saclay, vu les dépassements inévitables des budgets prévisionnels et le fait d'imposer aux seuls riverains du plateau de Saclay ce que les autres n'auront pas à subir.	
Mail 3924	X															X		X	Mme PAUGOIS : conformément aux procédures lorsque « l'existence et/ou l'usage d'une propriété est remis en cause par un projet d'intérêt général » demande que pendant les travaux toutes les dispositions soient prises pour permettre la poursuite des activités du Centre Huit dans un lieu adapté, et qu'à l'achèvement il lui soit laissé la capacité de reprendre ses activités sans nuisances ni contraintes. Si le centre Huit ne pouvait plus rester à proximité de la gare, que le nouvel emplacement lui permette de répondre aux besoins des fonctions exercées et que les indemnités d'expropriation soient à la hauteur de ses besoins de fonctionnement.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3925		X							X										X	M. DAVIOT : habite à la Bretonnière, ne comprend le tracé de la future ligne 18 sous les maisons, avec les risques et nuisances (sols instables, terrains argileux, risques d'affaissements, vibrations) alors qu'un autre tracé est possible. Maisons fragilisées (sécheresse et pluies abondantes) et beaucoup ont dû être consolidées (décollements de dalles et fissurations de murs). Demande « que le tracé soit dévoyé avenue de l'Europe vers le golfe »
Mail 3926		X					X	X											X	M. SOULARD : projet posant des problèmes d'environnement : pollution visuelle (piliers du métro et tags inévitables), pollution sonore (bruits des rames de métro fréquentes, très audibles en hauteur). Prix à payer coût du projet + nuisances est très cher eu égard aux bénéfices supposés, non prouvés. En conclusion très défavorable à ce projet
Mail 3927																			X	M. TOUVET : analogue aux grands projets inutiles portés par ce gouvernement dissimulés « derrière un paravent d'utilité publique » mais opérations spéculatives. Malgré opposition non prise en compte des habitants du plateau, et études montrant « l'inepte artificialité d'un rapprochement de diverses entités pour créer un "pôle d'excellence" »
Mail 3928		X																	X	ANONYME : comment être aussi peu respectueux de l'humain ? Refuse ce métro, sinon enterrez-le.
Mail 3929		X																	R	M. SMITH : Pour le métro, mais entièrement CONTRE la partie en aérien alors qu'il était prévu de l'enterrer tout du long.
Mail 3930															X				X	ANONYME : problème est pris à l'envers, on construit des transports pour que les gens puissent habiter loin de leur lieu de travail. Il faut construire des logements à un prix abordable pour que les gens puissent habiter près de leur lieu de travail.
Mail 3931		X																	R	M. ASESIO : contre un métro aérien, bien que favorable au projet de transport dans son principe, choix qui viole tout simplement le second principe républicain d'égalité entre citoyens. La ligne devait être enfouie. La demande légitime de gares nouvelles a entraîné « de rogner sur les prestations de certaines zones » créant des citoyens de seconde zone, polluables et soumis aux nuisances résultant de l'intérêt des uns, sans contrepartie. L'égalité n'est donc plus respectée. Il est étonnant que l'on ne puisse « trouver, même dans le contexte actuel, les crédits pour enfouir les quelques km de voie ferrée restants ».
Mail 3932	X																		X	ANONYME : réorganisation des transports en commun dans le cadre du Gand Paris chance et opportunité pour les emplois pour l'industrie du futur dont le site Safran Paris Saclay, à Châteaufort, visant à attirer l'élite de la recherche scientifique mondiale. D'où nécessité de transports appropriés. L'ajout d'une gare à proximité de Châteaufort est souhaitable pour une meilleure desserte de la région et accès à l'aéroport de Orly, Paris et autres zones de l'île de France. Ne faisons pas de la zone de Châteaufort une enclave
Mail 3933		X											X						X	M. DOLHAGARAY : contre la solution de la L18 en aérien, non basé sur des critères de Développement Durable. Impacts négatifs sur des surfaces de terres agricoles, génération de nuisances sonores dès 6 h du matin jusqu'à minuit ou 1h du matin, dégradation du paysage (piliers en béton, voies à une hauteur de 7 à 10m), risques nombreux par rapport aux conditions climatiques sévères en hiver (températures très basses, neige, vent, brouillard) avec impact coûteux sur la conception des installations et l'entretien des lignes. Des conséquences également sur la conception du chauffage et de la climatisation des rames. Surcoût minimisant l'écart avec la solution « tout enterré », pouvant être encore diminué par la réduction du nombre de gares, le report de la réalisation de certaines, l'étalement dans le temps de la réalisation globale (ou partielle) de la ligne. Rejette le prétexte du rejet du souterrain pour son « surcoût ».
Mail 3934	X				X														X	M. RONTEAU : déplore l'absence de lien physique entre l'Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines (un des membres fondateurs de l'Université Paris/Saclay) avec le plateau de Saclay. Donc ni avantages flagrants pour l'Université de Saint-Quentin, ni avantages flagrants pour Saint-Quentin tout court. Donc pas d'utilité publique de cette ligne. Donc plutôt défavorable à la ligne 18.
Mail 3935		X																	X	M. GOUPIL : souhaite le prolongement souterrain de la ligne 18 vers l'Est qui présente des avantages pour nos communes.
Mail 3936	X			X															X	ANONYME : déplore la mauvaise de desserte de villes comme Igny ou Villiers-le-Bâcle. Un arrêt sur les hauteurs d'Igny (côté Polytechnique) lui éviterait de prendre sa voiture pour ses cours à l'université de Saint Quentin en Yvelines. Prendre le RER C ; lui demande 20 min de marche minimum.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3937																X		X	Mme GALICHET : le prolongement du métro 18 en souterrain vers l'est et le Val de Marne peut raccourcir des trajets et désengorger des bouchons dont le pont de Villeneuve Saint Georges.	
Mail 3938								X								X	X		M. DEJEAN : ligne 18 totalement inutile, mieux vaut rénover et améliorer le réseau existant. La ligne 18 va renforcer la spéculation immobilière avec des constructions sur des terrains agricoles. Il faut privilégier les emplois en province, trop de monde en région parisienne, la concentration urbaine généralise le stress et la violence.	
Mail 3939																X	X		M. MEUNIER-PARKER : favorable pour toute nouvelle ligne de transport public, et surtout quand ça passe via Villeneuve Le Roi alors il faut prolonger la métro après Orly en direction de l'Est.	
Mail 3940																	X		M. BASINVAL : mêmes observations que l'ASEOR (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement d'Orsay)	
Mail 3941					X		X										X	X	Mme SOULARD : explique qu'elle habite dans le périmètre du tracé de la ligne et va subir une forte dégradation de son cadre de vie, sans aucun bénéfice. Le tracé prévu n'a pas de liaison avec la Vallée, moins intéressant que le bus ou covoiturage qu'elle continuera à utiliser. Souligne le double emploi (pour un coût astronomique) TCSP et la D36. Préfère une amélioration du réseau existant, favorisant des systèmes plus légers et agiles. Défavorable à ce projet.	
Mail 3942		X															X	X	M. BOUTANT : favorable au prolongement de la L 18 vers Villeneuve St Georges et Boissy.	
Mail 3943		X		X													X	R	PARC NATUREL RÉGIONAL DE LA HAUTE VALLÉE DE CHEVREUSE : joint la délibération du Comité syndical du 13 avril dernier présentant l'avis du Parc naturel régional sur le projet de Ligne 18 qui considère « l'impact négatif du métro aérien sur le paysage du plateau de Saclay à la frange nord du PNR de la haute vallée de Chevreuse, émet un avis négatif sur le tracé en aérien sur le plateau en traversée du PNR et demande «qu'une étude du rabattement nord-sud du trafic routier et des autres moyens de mobilité sur les gares soit réalisée ». Sont joints une note de recommandations élaborées par l'équipe technique du Parc et un courrier resté sans suite adressé au secrétaire d'État chargé des Transports.	
Mail 3944							X	X									X	X	Mme NITECKI : est contre la construction d'un métro lourd sur le plateau de Saclay car population actuelle sur le plateau de Saclay ne le justifie pas, opération destinée à faire des opérations foncières (rentables) autour des futures gares et urbaniser le plateau dernier poumon vert à l'ouest de Paris, met à mal le bien-vivre, l'intérêt général, la santé et de la lutte contre le dérèglement climatique. Nécessité d'une autonomie alimentaire venant terres agricole préservées et proches, limitant les transports routiers. Il faut donc améliorer les transports existants (prolonger ligne C2 du RERC transformé en tram train de Massy à Saint-Quentin-en-Yvelines sans changement à Versailles, avec intermodalité avec le RER B sans traverser le plateau et Bus en site propre pour les liaisons nord-sud)	
Mail 3945		X															X	X	M. SPECHT : pour le prolongement de la ligne 18 pour relier les communes comme Villeneuve, Limeil ou Boissy	
Mail 3946				X	X			X									X	X	GROUPE LOCAL EELV PLAINE DE VERSAILLES-PLATEAU DE SACLAY : plateau de Saclay un des plus grands poumons verts et un écosystème unique et fragile associant des zones humides à forte biodiversité et des terres agricoles très fertiles doit être valorisé. Demande de renoncer au déménagement de l'Université d'Orsay, de restaurer un réseau de rigoles et aqueduc et rétablir la continuité interrompue par les infrastructures routières. Soutient des transports en commun, réclamés par les populations et les associations de la région face aux dysfonctionnements et problèmes des transports, qui soit respectueux de l'environnement et réponde à leurs besoins. Pourquoi, interroge-t-elle, l'alternative à la ligne 18 de modernisation des réseaux existants n'est-elle pas étudiée, surtout sachant que seulement 8% de ceux qui travaillent sur le campus Saclay viennent des Yvelines, pour lesquels le bus est le plus adaptés à leur besoin et que les habitants de St Quentin souhaitent une liaison directe sur Massy sans changement à Versailles ? Il faudrait donc créer une ligne directe Massy-St Quentin en prolongeant la branche C2 du RERC de Massy à St Quentin sans changement à Versailles, lors de la	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				transformation du RERC en tram train, cette solution beaucoup moins couteuse aurait dû être étudiée. Les habitants souhaitent une amélioration immédiate des lignes RER B et RER C, des maillages nord – sud, un téléphérique vallée-plateau, acceptables au plan financier sachant en plus que le tronçon Versailles- Massy n'est pas rentable. L'association soulève le fait que le bilan différentiel du projet par rapport au réseau Île-de-France optimisé (qui serait probablement négatif) n'est pas présenté dans le dossier, alors que la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) l'exige. Le projet ligne 18 apporte une coupure, un risque d'urbanisation et des terres agricoles en moins, les risques de construire une gare en dehors des zones denses et non desservies (La Minière), la traversée de la Bièvre, une gare à Versailles-Matelots « pompe à voitures » une à Saclay sud non rentable. L'association propose de nombreux changements, notamment transformer la branche Versailles Chantiers-Massy-Juvisy du RER C en Tangentielle Sud, moderniser la ligne Versailles- Massy pour qu'elle relie Sucy-Bonneuil à Saint-Quentin-en-Yvelines ouest, avoir des accès au réseau TGV Atlantique et à d'autres TGV, et envisager la ligne souterraine à grande vitesse « Interconnexion Sud » Massy-Valenton. Tout cela avec des liaisons multiples entre les différents pôles d'habitat, d'enseignement, de recherche et d'emploi situés sur le Plateau, avec la Tangentielle Sud, les RER B et C par des BHQS, l'utilisation de TCSP etc...le beaucoup moins coûteux et plus respectueux de l'environnement. Pour conclure, le Groupe local d'EELV « Plaine de Versailles – Plateau de Saclay » émet un avis défavorable au projet de ligne 18.
Mail 3947																X	X			M. MEYNAUD : La prolongation souterraine de la ligne 18 est une bonne idée en appuyant sur le point suivant : améliorer la desserte de nos communes du Sud du Val-de-Marne.
Mail 3948		X														X	X			M. NOEL : mis à part le tracé passant sous le quartier de la Bretonnière auquel il est totalement opposé, il considère que la ligne 18 constituera un désenclavement de Voisins, le tronçon « Voisins – Versailles » permet de beaucoup raccourcir le temps de trajet pour aller à Paris. Les transports entre Voisins et Versailles sont limités et il est très difficile et cher de se garer à Versailles. Cependant le tronçon « Voisins-Orly » risque fort d'être peu fréquenté donc déficitaire. Il me semblerait souhaitable de commencer par relier Voisins à Versailles.
Mail 3949		X					X	X								X	X			M. JACHYM : considère que l'option d'une « insertion aérienne en viaduc » sur le plateau de Saclay retenue, « n'est pas une proposition sincère et cohérente avec la définition de la ZPNAF ». Le coût du « métro aérien », entraînera, pour sa rentabilisation une augmentation importante de la population et la remise en question de la ZPNAF. Il préfère une solution RER B, loin d'être à saturation, plus un projet de téléphérique pour relier quelques gares du RER B aux établissements du plateau de Saclay et fait remarquer que « la ligne 18 suspendue arrivera trop tard pour les personnels des établissements devant déménager sur le plateau du Moulon ». Le TCSP depuis Massy, si transformé en tramway, pourrait assurer une part du transfert des voyageurs. Il soulève la question de la sécurité nucléaire impliquant le déménagement d'une partie du CEA et de CIS bio International ainsi que les nuisances (vibrations, champs magnétiques) obligeant un déménagement des installations actuelles de la société Thalès « sur fonds publics. » Conteste « l'intérêt public de réaliser cette ligne 18 telle que décrite dans les documents de l'enquête »
Mail 3950			X															X		M. ANDRE : concernant la question du SMR de Palaiseau, abordée lors des réunions publiques, il considère inacceptable la réponse de la SGP, voulant faire croire que le SMR de Palaiseau sera recouvert d'un hangar, alors que selon lui, « il restera à l'air libre et seuls les quelques bâtiments de mécanique seront fermés ».En conséquence, exprime un avis négatif contre le projet ligne 18.
Mail 3951	X	X																X		ANONYME : considère qu'il y a deux poids et deux mesures entre les grandes et les petites villes, quand d'un côté on accepte l'ajout de gares et de l'autre on refuse d'enterrer le métro. NON au métro aérien, revenir au projet initial : 4 gares et un métro enterré. AVIS DÉFAVORABLE
Mail 3952		X														X	R			COMMUNAUTE DAGGLOMERATION DE VERSAILLES GRAND PARC : avis des membres du Bureau de la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc sur l'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique de la ligne 18 du Grand Paris Express

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				lequel stipule « 1) de demander que la réalisation du tronçon Saint-Aubin - Versailles-Chantiers se fasse dans le prolongement de celle du tronçon Orly -Saint-Aubin, pour une ouverture à la circulation de l'ensemble de la ligne à l'horizon 2024 ; 2) de rejeter la solution en viaduc proposée pour la section « Saint Aubin -Saint-Quentin » ; 3) de demander que cette section soit en tranchée couverte ou en tunnel sur la totalité de son parcours ; 4) de demander, à défaut, que la ligne reste au niveau du sol, en épousant le tracé de la RD 36, avec les passages dénivelés nécessaires au niveau des rares traversées de voiries de la section considérée ; 5) de demander, en tout état de cause, qu'entre ces trois options, une étude comparative sérieuse, technique, paysagère et financière, soit menée et portée à leur connaissance ; »
Mail 3953																	X			ANONYME : refuse la construction de zones industrielles ou de concentration « au nom de cette sacro-sainte économie mondiale ». Elles finissent toujours par ne plus être attractives. (La Défense peine à trouver des locataires, la zone de Courtabœuf avec 30% de locaux vacants.) Avis négatif et aussi contre l'urbanisation qu'il va engendrer ? Joint le top 20 des zones les moins attractives du Bassin parisien.
Mail 3954																	X			M. BRIOT : très favorable au prolongement de la ligne 18. Enfin une alternative au RER B !
Mail 3955												X					X			Mme HUARD : travaille à l'université Paris/Saclay (plateau du Moulon), utilise le bus « qui lui s'arrête au Moulon ». Pas d'utilité pour ce métro qui fait double emploi avec le bus. Considère que c'est un projet coûteux et inutile. Très défavorable à ce projet.
Mail 3956		X														X		X		M. BRASSEUR : très favorable au prolongement de cette Ligne 18 vers l'est par un souterrain qui desservirait Villeneuve le Roi et Saint Georges, Limeil et Boissy.
Mail 3957		X							X								X		X	M. HUOT : considère que « la nature est aussi peu respectée que l'humain dans ce projet. » approuve le contournement du sud-ouest de Paris, mais estime que la ligne doit être enterrée au maximum pour les mêmes raisons que l'autoroute A86, que les tunnels ne doivent pas passer dans des zones marécageuses telles le quartier de la Bretonnière (fragilité des maisons, fissures, micropieux, déclarations de catastrophe naturelle, ...) que les maires des communes concernées doivent être « consultés, écoutés, entendus » sur les alternatives qu'ils proposent, économiquement viables.
Mail 3958		X							X								X			M. COUILLARD : estime, compte-tenu du développement de la région et des emplois qu'un métro qui dessert la zone est un projet utile mais qu'il faut accorder une attention particulière du cadre de vie. Ce que doit faire la ligne 18 notamment concernant le passage sous le quartier de la Bretonnière avec les risques aux habitations pendant les travaux et ensuite, les risques très importants de modification du sous-sol. Une alternative par le golf est possible. Merci de reconsidérer le tracé
Mail 3959	X	X														X	R			M. LE RUDULIER : soulève la question primordiale de l'accès et la desserte des futures gares, plus particulièrement des gares de Saint-Quentin Est et Satory qui risquent de « de générer un trafic de transit pour les communes proches dont Buc » alors qu'il n'existe que peu de voies de desserte Est/Ouest. La commune de « Buc est déjà anormalement impactée par un trafic automobiles et poids- lourds de transit ». Le décret du 30/12/2013 (création d'une ZPNAF) a fixé une emprise pour la réalisation de la liaison R91/RD938 appelée «barreau sud» qu'il est impératif de réaliser d'urgence. N'émet un avis favorable à la réalisation des gares de Saint-Quentin Est et Satory qu'à la condition expresse que soit réalisé ce « barreau sud » et que le mode de franchissement du Plateau de Saclay en aérien soit définitivement abandonné au profit d'un métro en tranchée ou enterré. AVIS FAVORABLE SOUS RESERVE
Mail 3960		X						X									R			Mme DOLHAGARAY : Oui au métro - Non au métro aérien. Considère qu'on sait (comme à Paris il y a plus de 100 ans) et qu'il faut construire un métro souterrain au lieu de « détruire à tout jamais un beau paysage vert, agricole, rare si près de Paris » et qu'il faut préserver sur le plateau notre terre agricole particulièrement riche fertile et nourricière pour une bonne partie de notre population locale. Récuse le prétexte d'un métro souterrain trop cher et qui poserait moins de problèmes qu'en aérien.
Mail 3961		X						X								X	X			M. MEYER : conteste la destruction de terres cultivables indispensables par le métro aérien, métro que la taille de population actuelle ne peut justifier. Ce qui impliquera une densification pour une justification a posteriori. Il faut rechercher une solution alternative (interconnexions entre réseaux existants, téléphériques...) mais « ne pas investir massivement dans un projet destructeur de ressource

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3962		X						X									R			future. »
Mail 3963																	X			M. GAUTIER : très favorable
Mail 3964		X						X										X		ANONYME : habitant du quartier de la Bretonnière, sinistré et qui a fait l'objet de plusieurs déclarations en catastrophes naturelles Le projet de trajet actuel traverse une zone sous-sol fragilisé, et apporte de nombreux inconvénients et risques (vibrations, bruits, perte de valeur compte tenu des expropriations en sous-sol...) sans contreparties. Un autre trajet est possible, passant sous le Golf et des zones non habitée. Contre le tracé actuel
Mail 3965		X															R			M. SANET : pour le projet du GRAND PARIS, mais contre l'installation du métro aérien imposé (pas particulièrement démocratique) et apportant des nuisances et aura des conséquences néfastes sur l'environnement écologique. Le métro enterré ou bien le tramway peuvent être des solutions envisageables.
Mail 3966		X					X									X		X		M. MERLIN : habite à Villiers-le-Bâcle, le métro y est prévu en aérien. Ne comprend pas la justification de cette option (est-ce le coût ?) particulièrement inadaptée dans le paysage très ouvert des franges sud du plateau de Saclay et ayant des impacts forts sur le paysage sans mesure compensatoire. Il demande s'il « est vraiment si difficile d'éviter un passage en viaduc » ? Si oui, alors le projet architectural doit avoir la plus grande exigence, et des mesures compensatoires doivent être débattues et proposées, et qu'il soit garanti que ce viaduc ne fera pas l'objet de tags et autres dégradations.
Mail 3967																	X			ANONYME : favorable car la région a besoin de nouveaux moyens de transport et il faut favoriser la desserte entre banlieue sans passer par Paris.
Mail 3968																X	X			M. ZANNI : projet décalé par rapport aux besoins futurs du territoire, qui à part les nuisances visuelles, sonores ne résoudra pas les problèmes de déplacement, une grande partie de personnes travaillant sur le plateau résident (eront) en majorité dans l'Essonne. D'autres solutions, comme le renforcement de la ligne du RER B, des liaisons en TCSP pour accès aux gares, existent qui sont plus efficaces et moins coûteuses. Souscrit aux remarques et observations de l'association ASEOR. Opinion NEGATIVE sur la réalisation de ligne 18
Mail 3969																	X			M. MARCIANO : absolument nécessaire pour notre territoire
Mail 3970	X																X			M. MONTEFALET : habitant Palaiseau, soutient l'arrivée de cette Ligne 18 « indispensable au développement du futur cluster Paris Saclay, sur un plateau où l'offre actuelle de transports en commun est très insuffisante ». Sa rentabilité viendra avec la fréquentation (au moins pour le tronçon Orly-Saclay) à l'horizon 2025-2030. Le métro apporte une plus-value par rapport à un TCSM (ou même un Tram), il suffit de constater la situation actuelle du TCSP, très décevante alors que le Quartier Camille Claudel n'est pas encore achevé et savoir que l'offre d'un TCSP est quasi inexistante le soir ou le WE. Il soutient la demande d'une gare supplémentaire, pour desservir le quartier Camille Claudel, justifiée par la possibilité physique de son implantation à la sortie du tunnel, par sa faisabilité technique et par son utilité avec la construction dans le quartier de 2000 logements phase 1 et de 800 en phase 2.
Mail 3971																	X			M. RACCAH : la ligne 18 dans sa forme actuelle (métro léger style Orlyval) lui semble sous dimensionnée pour les besoins futurs. Soutient cependant sans réserve le projet.
Mail 3972																		X		M. CREHIN : projet stupide, inutile et destructeur de paysage (pourquoi ne pas faire passer ce métro aérien devant les fenêtres du château de Versailles?...) D'autres solutions sont envisageables pour parcourir ce secteur qui longe le Parc Naturel de la vallée de Chevreuse. « Revoyez vos copies ».
Mail 3973																	X			M. VICTORIEN : favorable à cette ligne qui permettra de désengorger les accès le RER tout en permettant de gagner du temps.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3974								X											X	M. LE JEANNIC : la mise en place d'une ligne de métro entraînera la disparition des atouts du plateau de Saclay dont la vocation agricole, et induira une urbanisation accélérée et dense.
Mail 3975	X																		X	M. LE JEANNIC : pas de station de métro supplémentaire à Camille Claudel, déjà trop dense. Créerait « un appel d'air irrésistible pour de nouveaux habitants et de nouveaux logements. »
Mail 3976							X	X										X		ANONYME : habitant une ville jouxtant le futur métro, s'oppose au projet bien que comprenant le développement de l'activité sur le plateau de Saclay. Il faut tenir compte des nuisances (paysage agricole amputé, paysage visuel gâché, bruit, ...) causées aux petites communes traversées. NON au métro
Mail 3977		X																X		Mme. ASESIO : CONTRE le métro en aérien avec ses piliers laissés à la libre expression des tagueurs, les bruits des rames en pleine nuit. On ne doit pas imposer aux générations actuelles et futures des ouvrages "bouses" aussi mal intégrés dans l'environnement. La technologie et notre maîtrise du génie civil, offrent des solutions propres et pérennes par enfouissement des sources de nuisance.
Mail 3978															X		X			ANONYME : des liaisons qu'il faut améliorer et valoriser existent, RER C au nord, RER B au sud, ligne C entre Massy et Versailles. Il manque des liaisons nord/sud : on peut relier le tramway de Vélizy vers la ligne C puis la ligne B et prévoir un téléphérique entre la ligne B et le plateau la ligne 91-06 transformée en tramway serait suffisante. Il sera toujours possible de faire passer plus tard ensuite un transport lourd sous-terrain. Ainsi il est possible de desservir à moindre coût les nouveaux sites du plateau de Saclay.
Mail 3979															X		X			M. LE JEANNIC : plus raisonnable et moins cher de rénover la ligne B et d'aménager des accès plateau-vallée. opposé à cette nouvelle ligne qui n'apportera que des difficultés à vivre et des charges de remboursement sur des dizaines d'années.
Mail 3980		X																X		M. MORAND : passage en aérien incompréhensible, au mépris de la tranquillité des habitants de Villiers le Bâcle subissant le bruit des avions de Toussus-le-Noble. Il est difficile de comprendre que le passage en souterrain ne puisse se faire sous les voies pour voiture et bus.
Mail 3981															X	X				ANONYME : l'avis n°3554 sur le site internet, montre l'encouragement des opposants au projet à multiplier leurs interventions. Une personne opposante au métro s'est exprimée 5 fois. Quelle est la représentativité de ce mode d'expression ? Espère que la commission d'enquête tiendra compte de cette situation. Pour sa part TRES FAVORABLE au projet de métro, indispensable au développement économique de la région parisienne et défavorable « aux propositions impliquant des surcoûts et des retards » pouvant conduire à un abandon du projet.
Mail 3982		X					X	X							X		X			Mme CITIZEN ? : solution Ligne 18 inadaptée au besoin. Traverse en aérien des zones agricoles et paysages naturels sur plus de 10 km. Il faut des solutions différentes et non étudiées pour la desserte du Campus Paris/Saclay : une amélioration des transports existant depuis et vers Orly et Roissy (via la restructuration des RER), des réseaux de navette, une restructuration et rénovation des lignes B et C du RER, l'étude sérieuse d'un réseau de moyens alternatifs pour relier les gares de RER au Plateau (trams, téléphériques, navettes, funiculaires, voitures et vélos électriques à la demande, etc...) L'urbanisation doit être basée sur le logement sur place ou à proximité des personnes travaillant sur le Plateau et non sur des logements pour des faisant de longs transports pour travailler ailleurs en Ile de France. Le métro aérien sur pylônes de béton en bordure du PNR et de la ZPNAF est inacceptable (respect du Patrimoine naturel et agricole et des habitants) et pour l'image donnée aux chercheurs internationaux. Avis défavorable sans utilité publique.
Mail 3983								X							X		X			M. LE JEANNIC : exprime aux commissaires enquêteur son étonnement d'avoir sanctuarisé 2400 ha de terres agricoles, pour défendre le "Grand Paysage" et y voir maintenant y voir circuler un métro aérien, ou d'avoir bitumé une voie de circulation en site propre, au prix de terres agricoles, pour y ajouter un métro? Projet non raisonnable, il ne faut pas le tolérer.
Mail 3984		X					X	X									X			M. PITOEFF : opposé au projet car partie aérienne créera d'importantes nuisances sonores pour les riverains, danger pour la santé, une importante pollution visuelle (viaduc de 10 m de hauteur), la dégradation du milieu écologique (pollution environnementale et agricole). Concernant l'ensemble du projet son coût est énorme pour une utilité assez contestable : petit nombre de gares contraindra à utiliser les

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				voitures, parcs de stationnement auprès des gares à payer, dégradation de la campagne environnante pour l'implantation des parkings.
Mail 3985																	X			M. LECOMTE , Directeur du centre CEA de Saclay : en complément de l'avis 2872, le CEA précise que dans les études de sureté qu'il a réalisées, des mesures ont été préconisées pour éviter toute possibilité d'impact du métro sur les installations nucléaires de base en fonctionnement et toute perturbation vibratoire ou électromagnétique sur les appareils de laboratoires. Parmi ces mesures, il convient de privilégier l'éloignement maximum du tracé effectif en viaduc au Nord de la RD36, sans empiéter sur la ZPNAF, le long des emprises du CEA au-delà de la gare aérienne CEA Saint Aubin vers Villiers le Bâcle.
Mail 3986		X				X											X	X		Mme MEROLA : avis défavorable. Joint une analyse des déplacements domicile-travail des habitants de l'Essonne et des Yvelines, genre d'étude, totalement absente du dossier d'enquête publique. Mme LORTHIOIS urbaniste, y explique « qu'un moyen de transport lourd déstructurerait le fonctionnement en bassins de vie équilibrés de ce territoire », en s'appuyant sur 4 exemples dans les 3 bassins principaux traversés par la ligne 18 (Massy et son bassin d'emplois les Ulis-Palaiseau-Massy; la commune du Chesnay et son bassin de main d'œuvre de Versailles-Vélizy ; la commune de Trappes et son bassin de main-d'œuvre du Grand-St-Quentin-en Yvelines ; la commune de Plaisir du bassin d'emploi du Grand SQY.). Elle y constate « qu'aucun flux important n'apparaît entre le bassin de l'Essonne (Massy) et les bassins des Yvelines (Saint-Quentin et Versailles), ni dans un sens, ni dans l'autre. Ce qui semble montrer que les liaisons de proximité sont essentielles et que les déplacements domicile-travail « aller » vont de la périphérie vers le centre. « Leur tracé est à l'inverse de la ligne 18 ». Et qu'en conséquence, « il n'y a guère de demande pour un grand axe traversant joignant le 91 et le 78. Les besoins sont de transports de desserte effectuant des liaisons de cabotage d'une commune à l'autre. Un métro express avec quelques gares ne correspond absolument pas aux besoins actuels. ». Ce qui qui démontre, explique Mme Merola, l'inutilité économique et sociale de ce tronçon de métro, sauf à promouvoir une évolution cauchemardesque de la vie des travailleurs franciliens.
Mail 3987																	X			Mme SAGNES : pour le plus rapidement possible la ligne 18 dont le trajet a pris en compte au mieux les contraintes techniques liées au fonctionnement des laboratoires, des centres de recherche du plateau de Saclay, grâce à l'implication des membres de POLVI auprès de la société du grand paris. Métro indispensable pour que le plateau de Saclay soit un lieu de mixité entre centres de recherche, industriels high-tech et universitaires et soit connecté à Paris, à ses aéroports et à ses gares.
Mail 3988		X					X												X	ANONYME : « fait le rêve que les habitants qui vivent sur le tracé de la ligne 18 soient entendus, qu'on enterre le métro et que tous ces débats sans fin prennent fin. Le métro est utile mais il serait bien mieux enterré. Les 250 millions d'euros manquent car « curieusement » réinvestis dans des gares supplémentaires. Les habitants dont le cadre de vie pourrait être saccagé par ce métro aérien méritent considération et écoute!
Mail 3989		X						X					X						X	M. CHALAYER TERRE ET ENVIRONNEMENT : adresse la contribution de son association à l'enquête publique de la L18 qui soulève de nombreuses questions sur le projet (justification du viaduc, réalisation en plus de l'analyse bilancielle globale du projet, d'une analyse du même type sur la section Saclay-Saint-Quentin, atteinte aux paysages, aux terres agricoles par la voie de l'expropriation) et conclut « En conclusion, l'association vous demande de conclure à un avis défavorable pour ce qui concerne la section reliant Saclay à Saint-Quentin en Yvelines et pour le moins de demander une enquête publique complémentaire portant sur cette section afin que les solutions préservant la zone de protection agricole et son paysage ainsi que les propriétés privées soient respectées. »
Mail 3990																X		X		M. GOERENS : l'humain est encore sacrifié, le projet de ligne 18 veut donner bonne conscience « à ceux qui ont voulu une concentration folle sur un plateau qui voulait continuer de respirer » et faire croire qu'une ligne de métro va régler les problèmes de circulation, alors qu'elle va servir d'argument à l'urbanisation. Il faut améliorer l'existant, développer les dessertes locales et créer des espaces où l'on pourra laisser sa voiture gratuitement la journée et surtout arrêter de défigurer la nature avec des piliers de béton.
Mail 3991	X	X																X		LE JEANNIC : J'émet un avis défavorable au projet de la ligne 18.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 3992																	X		M. TOURNIER : Projet crédible car nécessité d'aménager les transports publics sur le plateau de Saclay qui se développe à grands pas. L'option proposée à savoir une ligne aérienne ménager les deniers publics ce qui est une composante non négligeable.	
Mail 3993		X						X										X	Mme. LATRACE : Je suis totalement opposée à la réalisation d'un métro aérien sur le plateau de Saclay. Si un métro devait être réalisé sur cette partie de 4,5kms de Saclay jusqu'à Voisins le Bretonneux, il devrait impérativement être enterré.	
Mail 3994	X		X										X				X	R	M. CABON : Palaisien depuis plus de vingt ans je soutiens la ville dans sa demande d'études d'implantation du SMR-SMI sur un site alternatif. La zone boisée envisagée sur Palaiseau est un corridor écologique et fait partie des mesures compensatoires à la destruction d'espèces protégées sur le quartier de l'école Polytechnique. Cette zone va d'ailleurs déjà être amputée d'une importante partie au nord du fait du viaduc de la ligne 18 et de l'élargissement des infrastructures routières. Contrairement à la ville je ne demande pas de gare supplémentaire à Camille Claudel ne souhaitant pas une densification excessive du quartier (QEP + QCC). Les 2000 logements familiaux et 2600 logements étudiants prévus dans le CDT sont pour moi et beaucoup de Palaisiens un maximum à ne pas dépasser. Je donne un avis défavorable pour la partie Orsay-Versailles qui n'a pas montré son utilité publique comme le souligne le Conseil Général à l'Investissement. Pour la partie Ouest du projet des transports en commun alternatifs devront être trouvés. Plutôt que de rejoindre Versailles la ligne devrait être prolongée au nord et raccordée à la ligne 15. Adhérent à Terre & Cité je soutien son avis en préambule de ceux de chaque collège.	
Mail 3995		X																X	ANONYME : avis défavorable, pas de métro aérien	
Mail 3996						X		X										X	Mme. DEBIESE : Je suis très inquiète de voir, dans la pièce G 4-3 "annexe étude des effets sur l'urbanisation" : * la carte page 42 avec des cercles d'urbanisation autour des trois gares du Plateau débordant sur des terres agricoles de la ZPNAF pourtant protégées par la loi. * de lire page 48 " Dans d'autres cas comme à Orsay Gif, Palaiseau ou Satory, situées dans des zones aujourd'hui faiblement urbanisées, se pose davantage la question de faire émerger durablement une centralité complémentaire sur des territoires qui en sont aujourd'hui dépourvus." Je souhaitais rappeler avec force lors de cette enquête publique le caractère "intouchable" des terres agricoles de la ZPNAF et m'élever contre des gares qui, selon la loi du Grand Paris doivent conduire à de l'urbanisation autour d'elles. Le projet initial du métro (qui plus est tout enterré) avec 4 gares (et une seule sur le Plateau) était nettement moins incompatible avec la ZPNAF.	
Mail 3997													X					X	M. BALASSANIAN : titre individuel : scientifique habitant de la vallée de l'Yvette, et travaillant à Courtabœuf zone historique et toujours mal desservie et sans aucune liaison douce, ce projet de métro ne remplit en rien mes besoins de déplacement, mais, en ouvrant la voie à une urbanisation sauvage et extensive du plateau de Saclay, va gravement dégrader la qualité de vie dans la région (impacts environnementaux, asphyxie des réseaux routiers, destruction des zones naturelles et agricoles). Cela est d'autant plus désespérant qu'aucun moyen financier n'est consacré à résoudre les problèmes existant mais à en créer de nouveaux ! A titre de citoyen: sur le tronçon Orly-Versailles, ce métro lourd au coût exorbitant duplique voire triple (à moins d'1 à 3 km de distance sur l'essentiel de son tracé !!!) les transports Est-Ouest des lignes RER C et B, sans assurer la desserte de proximité indispensable à notre région, et alors que l'essentiel des déplacements et des congestions actuelles se situent sur l'axe Sud-Nord. Ce projet va gravement retarder l'amélioration du fonctionnement des RER existants, sur lequel vont continuer de transiter des millions de voyageurs. L'existence même de ce projet constitue déjà un prétexte pour abandonner des solutions bien moins nuisantes, évolutives et adaptées aux besoins futurs, telles que la ligne de bus en site propre au-delà de Saclay (voir décision récente du CG91).	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			Vous avez dit utilité publique ? Le dossier déposé ne s'appuie sur aucune étude sérieuse et quantitative des déplacements et des bassins de logements et d'emploi dans la région Ile-de-France Sud. Une telle étude montrerait sans doute que l'urgence est de raccorder des zones telles que Massy Opéra, Courtabœuf, Mondétour, Les Ulis, Châteaufort et Saint-Quentin en Yvelines aux lignes de RER existantes, en améliorant grandement le nombre et la fréquence des lignes de bus assurant leur desserte. En tant que scientifique, je dénonce l'utilisation qui est faite auprès du grand public du projet mégalomane de cluster technoscientifique Paris Saclay (lui-même imposé au personnel concerné et générateur d'une multitude d'opérations de déménagement aussi inutiles que ruineuses) pour justifier de telles aberrations. L'utilité et la rentabilité économique de ce projet ont été clairement contestées par plusieurs instances indépendantes, et il a été déjà affirmé explicitement qu'il n'en serait tenu aucun compte, ce qui donne la mesure de l'arrogance de ceux qui pilotent ce projet! S'il est maintenu, malgré tout bon sens et au mépris de l'intérêt général, il va nous entraîner de façon irréversible dans la plus mauvaise direction qui soit, et constituer un gâchis impardonnable par les temps difficiles qui s'annoncent.	
Mail 3998	X	X			X			X									X		Mme. GEMANICUS : AVIS DEFAVORABLE. Comment, au XXIème siècle, dans un pays qui se veut leader dans les discussions environnementales mondiales et respectueux du bien-être de ses concitoyens, peut-on encore construire une ligne de métro aérienne ultra bruyante à proximité d'habitations de centaines voire de milliers de personnes, perchée à 10 m de hauteur sur des pylônes de béton défigurant ainsi le lieu de vie de toute une communauté, détruisant un paysage agricole extrêmement fertile et nourricier jusque-là préservé avec attention et tout cela fait sans réelle concertation locale. Le seul argument avancé lors d'une réunion d'information pour justifier cette partie aérienne du métro est qu'il n'y a plus assez d'argent dans les caisses pour enterrer le métro de cette fin de projet car des dépenses supplémentaires ont été décidées en amont pour céder aux exigences des uns et des autres. L'utilité publique avancée pour justifier cette ligne de métro est douteuse car rien n'a vraiment été prouvé dans le dossier. Les flux réels d'usagers de transports ne se font pas dans les directions de ce métro. Ils sont pour la plupart locaux. Rien à voir avec cette ligne régionale aux trop rares arrêts. Des solutions plus immédiates, moins impactantes sur l'environnement, moins coûteuses et plus respectueuses des populations actuelles tout en répondant aux réels besoins des usagers sont possibles pour faciliter et améliorer la circulation des personnes et de nombreuses propositions dans ce sens ont été faites par les acteurs locaux connaissant bien leur territoire. Mais jamais elles n'ont été écoutées. Les études menées jusqu'à maintenant sont totalement éloignées des réalités locales. Pour toutes ces raisons, je suis contre le projet de la ligne 18 de métro du plateau de Saclay.	
Mail 3999															X		X		Mme. DEBIESE : Je voudrais attirer votre attention sur le déni de démocratie que représente à mon sens cette enquête publique. En effet, la SGP a fait, le 15 février 2016 un communiqué de presse (ci-joint) dans lequel elle montre clairement qu'elle fait comme si l'enquête publique n'avait strictement aucune importance et ne pouvait avoir le moindre impact sur ses choix et ses décisions : * trois marchés publics de maîtrise d'œuvre ont été passés (et il me semble qu'un marché public doit avoir un cahier des charges relativement précis pour être finalisé, tout est donc déjà décidé). * on peut lire que le deuxième concerne "La conception et la réalisation architecturale du viaduc et des gares aériennes Palaiseau, Orsay-Gif et CEA Saint-Aubin". Quid si, suite à l'énorme participation à cette enquête publique de centaines de citoyens, d'associations... d'institutions comme la Région qui demandent le métro enterré, la décision est prise d'enfouir le métro sur le Plateau ? Les marchés publics avec Explorations Architecture (pour le viaduc), Benthem Crouwel et Atelier Novembre pour les 3 gares aériennes (dont celle du CEA Saint-Aubin n'est même pas dans la présente enquête, ne pouvant être pour le moment réalisée), l'Agence TER pour l'insertion paysagère, 8.18. de la conception lumière et Jean-Paul Lamoureux pour la conception acoustique des gares, pourront-ils être dénoncés ? Si oui, avec quelles pénalités ? * dans la même communiqué, Philippe Yvin annonce tranquillement que « Les trois dernières opérations d'investissements ont été votées par le conseil de surveillance, tout le projet est donc désormais lancé. Sur la ligne 18, le Grand Paris Express passe désormais en phase de	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				maîtrise d'œuvre, quelques mois seulement après l'approbation de l'opération d'investissement.". Il n'évoque même pas l'enquête publique. Je souhaite donc contester la validité de cette enquête publique, le communiqué de presse de la SGP montrant que tout est déjà décidé dans ses moindres détails. Dans l'arrêté de Monsieur le préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris, en date du 17 février 2016, il est dit que "Cette enquête sera réalisée conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement.". L'article L 123-1 dit que "L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article. L'article L. 123-2 que "Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.". Je ne vois pas comment cela peut être possible avec des marchés de maîtres d'œuvre déjà attribués.
Mail 4000		X					X	X										X		<u>Mme. GERMANICUS</u> : contre le métro aérien sur le Plateau de Saclay
Mail 4001	X															X	X			M. CROZIER pour l'ETABLISSEMENT SAFRAN PARIS - SACLAY : Safran a créé en novembre 2014 un centre dédié à la Recherche et Technologie et à l'Innovation. Implanté sur le plateau de Saclay, l'établissement Safran Paris/Saclay regroupe notamment les équipes Innovation et R&T centrales de Safran, au service du développement de nouvelles technologies destinées à l'ensemble des activités du Groupe. Comprenant actuellement 1200 salariés à son effectif, ce nouvel établissement situé dans les Yvelines permettra une symbiose accrue avec le plateau de Saclay, premier pôle scientifique et technologique de France. A 800 mètres se trouve un 2nd établissement du Groupe composé de 800 salariés et entièrement dédié à la maintenance des moteurs civils. Parce que Safran cherche à attirer les meilleurs talents sur ses sites et à accroître les partenariats et échanges avec les entreprises situées sur le plateau de Saclay, la société s'implique dans tous les projets de développement des transports. Le projet de la ligne 18 a été identifié à ce titre comme une des conditions du développement économique futur de l'OIN Paris Saclay, elle en sera l'épine dorsale et permettra en particulier sur le territoire de Saint Quentin de poursuivre l'implantation de nouvelles entreprises. Safran est donc très favorable à la réalisation de cette ligne qui permettra la jonction des entreprises de SQY avec l'aéroport d'Orly et les centres de recherches publics et privés du plateau de Saclay. Dans le cadre de l'enquête publique sur cette ligne, Safran souhaite apporter sa contribution sur deux éléments du projet : 1. Délai de réalisation de la ligne 18 pour desservir le territoire de Saint Quentin en Yvelines Le projet actuel prévoit une desserte de SQY via la gare de SQY Est en 2030. Ce délai nous semble incompatible avec les enjeux de développement économique de l'OIN Paris Saclay. Nous souhaiterions que puisse être étudiée une accélération de la réalisation de la desserte de SQY. La réalisation de la partie aérienne du tracé prévoit d'arriver aux portes de SQY à horizon 2024. 2. Organisation du réseau de transport de Saint Quentin en Yvelines La communauté d'Agglomération de Saint Quentin en Yvelines vient de doubler de taille avec l'adjonction de nouvelles communes. Dans le même temps, la variante du tracé de la ligne 18 comportant une seconde gare, SQY Université, a été abandonnée. Nous identifions là un second risque supplémentaire majeur à l'insuffisance du projet actuel, qui en se limitant à une seule gare pour l'ensemble du Territoire, va générer des problématiques très lourdes concernant la gestion des flux de transports (VP et TC) à partir de la gare unique de SQY Est. Nous souhaiterions, au-delà de l'accélération de réalisation de la desserte de SQY, que des études soient lancées pour la constitution d'un pôle multi-modal fort et qualitatif (Parking relais, Gare routière...) permettant à la fois, la meilleure prise en compte du transit quotidien des collaborateurs appartenant au PDIE Safran Méridiens (2000 salariés) et un rabattement efficace vers les autres parties du territoire.
Mail 4002	X			X									X				X	X		ASSOCIATION PORTES DE L'ESSONNE ENVIRONNEMENT (PEE) Il apparaît que le projet comporte de nombreuses faiblesses :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>. Économie du projet de ligne 18 verte : une rentabilité socio-économique faible à terme pour un coût financier très élevé. Le Cercle des transports a émis un avis très défavorable. Le Commissariat général à l'investissement a émis un avis favorable avec réserves pour la première phase du projet (Orly - Orsay) et un avis défavorable pour la seconde (Orsay - Versailles Chantiers). Quant au Syndicat des transports d'Ile-de-France, il a formulé 19 réserves.</p> <p>. Concertation : lacunaire. Les associations n'ont pas été assez entendues. Les propositions de solutions alternatives, plus respectueuses de l'environnement, avancées de façon récurrente, ont été écartées. Le schéma d'ensemble du projet de 2011 a été validé par décret ministériel sans grande modification. La garante de la concertation renforcée de 2015 a rapporté la constance des associations dans leur vision du faible intérêt d'un tel projet lourd et coûteux. La Société du Grand Paris est critiquable pour ne pas avoir tenu compte de ce temps de concertation renforcée dans le projet soumis à enquête.</p> <p>. Stratégie de déplacement dans la partie sud-ouest du Grand Paris : peu de visibilité de la pertinence du projet de ligne 18 en lien avec les autres infrastructures de transport en commun précédemment soumis à enquête publique, en cours de montage, financés, en cours de réalisation ou tout simplement abandonnés comme le TCSP Saclay-Châteaufort... .Antonypôle : un choix de localisation contestable car excluant, tel quel, la synergie avec Wissous et le réseau Orlyval.</p> <p>. Wissous : absence de gare.</p> <p>. Plateau de Saclay : absence d'un plan général de transports, insertion d'un viaduc dans une zone de protection naturelle agricole et forestière (ZPNAF) non débattue lors des sessions du débat public, menace à terme d'une densification urbaine.</p> <p>Dans le rapport annuel de la Cour des comptes publié le 10 février 2016, une partie est consacrée aux transports ferroviaires franciliens depuis 2010. Rappelant que les lignes 14 et 15 Sud ont déjà un retard de deux à trois années, le rapporteur s'inquiète de la capacité des promoteurs à mener tous les projets de front, tout en conseillant de ralentir les nouveaux afin d'améliorer le réseau existant. (1)</p> <p>L'association Portes de l'Essonne Environnement demande que l'argent public soit mieux utilisé notamment dans l'étude de la prolongation de la ligne 14 au-delà d'Orly, dans l'entretien et la modernisation constante des lignes RER existantes, dans la réalisation d'un maillage de transports en commun en site propre plus en adéquation avec les besoins réels des Sud-Franciliens.</p> <p>En conclusion, l'association Portes de l'Essonne Environnement émet un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique du projet de ligne 18 verte.</p>	
Mail 4003		X					X	X					X					X	M. DARTIGUELONGUE : non au pétro aérien	
Mail 4004		X						X					X					X	M. GERMANICUS : Je n'ai pas été convaincu par le dossier de ce projet. Je trouve qu'il y a encore beaucoup d'incertitudes sur des sujets pourtant très importants	
Mail 4005																	X		M. MAUD : favorable au projet ; il souligne en détail et avec force la nécessité d'améliorer l'offre de transport en commun au Plateau de Saclay.	
Mail 4006		X					X	X										X	ANONYME : Je trouve que le tracé aérien de cette ligne nuira fortement à l'esthétique du plateau de Moulon. La partie aérienne de ce trajet représentera en plus une grande nuisance pour les agriculteurs qui verront leurs champs découpés par les piliers supports de ce moyen de transport.	
Mail 4007																		X	M. ESNAULT : défavorable	
Mail 4008		X																R	ANONYME : Je suis favorable au projet de la ligne 18 mais contre le passage sous les habitations du quartier de La Bretonnière et sous l'école des 40 Arpents	
Mail 4009															X	X			M. HAMMOUCHE : Très favorable à ce projet que nous attendons depuis des années. Cependant déçu que le projet initial jusque La Défense ait été écarté! J'espère très vivement que celui-ci reverra le jour une fois cette phase terminée!	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 4010		X														X		X	M. BESCO : La Société du Grand Paris estime qu'une partie du surcoût du passage en sous-terrain (pourant prévu dès le début dans le projet) proviendrait de la nécessité de mettre en œuvre un tunnelier supplémentaire. Cette affirmation est particulièrement surprenante et n'a jamais été précisément argumentée. Pourquoi ne pas utiliser les tunneliers qui vont creuser des deux côtés du passage en aérien (que je rejette)?	
Mail 4011																	X		Mme. BELOQU : favorable	
Mail 4012																X	X		ANONYME : AVIS DEFAVORABLE Dans un de ses opuscules (janvier 2016), intitulé « Grand Paris Express » et distribué à la population, la SGP, en page 2 et 3 nous propose un petit calendrier de la réalisation des travaux. Ce petit échéancier est précédé de la mention : « Les prochaines étapes après l'enquête publique ». Je note que la SGP n'imagine même pas que l'enquête publique puisse être défavorable à son projet. La messe serait-elle déjà dite ?	
Mail 4013							X				X	X				X	X		Mme. GILLE : AVIS TRÈS DÉFAVORABLE pour toutes les raisons qui suivent : 1- <u>De sécurité</u> En 1949, lorsque le CEA a été installé sur le Plateau de Saclay, cet emplacement a été soigneusement choisi par les décideurs de l'époque car il n'y avait pratiquement aucun habitant alentour, et les risques que faisait courir la recherche atomique aux personnes susceptibles d'être irradiées étaient ainsi limités. Ce matin, 26 avril 2016 et dernier jour de l'enquête publique qui nous concerne, Madame Ségolène Royal, ministre de l'Environnement, a choisi ce jour anniversaire de l'explosion des réacteurs de Tchernobyl pour annoncer qu'elle augmentait le périmètre de sauvegarde de 10 km de rayon, à savoir : la zone sensible dite de protection, passe ainsi de 10 km à 20 km autour des centrales nucléaires. Cela afin que la France se mette en accord avec la plupart des pays de l'Union Européenne qui, depuis longtemps, ont adopté ce périmètre de sécurité. Le CEA, de par ses recherches et ses productions, s'apparente bel et bien à une centrale nucléaire, avec tous les risques que cela comporte. Faire venir un métro aérien, qui provoque des vibrations, et le faire passer à proximité du CEA est dangereux pour les raisons précitées. 2- <u>De mise en danger de l'agriculture</u> La quantité de pylônes du métro impliquera diminuer la taille des exploitations agricoles, dont certaines vont voir une partie de leurs champs expropriée. De plus, l'ombre qui sera projetée sur les terres cultivées va diminuer leur productivité. 3- <u>De coût exorbitant</u> La solution, apparemment retenue, du métro aérien, au détriment de moyens de transport plus légers et plus fiables, tels que navettes, bus ou TCSP, ou encore tramway, voire téléphérique, solutions qui ont été laissées de côté arbitrairement, est la plus coûteuse de toutes, et ne sera opérationnelle, au contraire de toutes les autres citées, que dans une vingtaine d'années. Rien ne justifie une telle dépense, en ces temps de difficultés financières générales, sinon de faire plaisir à l'ego nos décideurs. Toutes les autres solutions : navettes, bus, et même tramway, sont moins onéreuses et elles ont le mérite de pouvoir être mise en place très rapidement. Une partie du TCSP est déjà en place, les voies existantes permettent l'acheminement des bus et des navettes légères et à la demande. Il serait bien préférable de moderniser et de réaménager les lignes de RER B et C, qui permettent la jonction avec les moyens de transports légers, et qui entourent le plateau, plutôt que de créer une nouvelle ligne qui coûtera encore plus cher au final (il y a toujours un surcoût) que la somme déjà astronomique, qui est actuellement envisagée. 4- <u>De mauvaise étude préparatoire</u> Tous les habitants de l'Essonne, et la plupart des gens qui travaillent déjà sur le plateau de Saclay, savent pertinemment que la liaison Paris/Plateau de Saclay n'intéresse qu'un nombre réduit de personnes. En effet, les gens qui viennent y travailler n'arrivent pas ou très peu de Paris, ni de la proche banlieue de Paris, mais de l'autre côté, c'est à dire du Sud, de l'Est ou de l'Ouest... et ils « montent » vers Saclay, au lieu d'y descendre. Rares sont ceux qui y viennent via le RER depuis Massy-Palaiseau.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			Quelques études, dont les résultats mettaient en doute les préconisations des décideurs, qui souhaitaient ce métro aérien, ont été vite étouffées, car elles montraient clairement que ce n'était pas (beaucoup) de Paris que viendraient les chercheurs et les étudiants mais bien davantage de la banlieue plus lointaine, du Sud de l'Essonne notamment. Quant à la nécessité de relier le plateau à Orly, c'est, tout simplement grotesque... Doubler le Val existant n'a d'intérêt que celui des promoteurs de BTP.	
Mail 4014		X						X					X				X		Mme. GUICHARD : Il me semble évident que la toute première priorité (et la plus rapide, et sans doute pas la plus chère) c'est d'améliorer et de moderniser le RER B qui "craque" de toutes parts. Ensuite, il serait possible d'envisager des transports légers (bus, téléphériques que l'on nous faisait déjà miroiter en 1971 à la construction des Ulis) pour relier la vallée au plateau. Le projet pharaonique de métro aérien fait preuve d'un mépris total du paysage. Il aura un impact négatif sur une activité agricole déjà menacée. Il dégradera l'écosystème (insectes pollinisateurs, oiseaux etc...) sans parler de la complication du travail agricole et du bruit! De plus il pousse à une urbanisation à outrance du plateau de Saclay, urbanisation qui risque bien de se produire avant la mise en place des infrastructures. Cette ligne de métro ne paraît pas utile, et si vraiment elle doit être construite ce ne peut-être qu'en souterrain.	
Mail 4015																X			M. CUGIER : Espérant que ce projet aboutisse dans les meilleurs délais	
Mail 4016	X	X						X									R		RENAUT : Je suis favorable à ce projet globalement, cependant je préférerais que la ligne soit enfuie entre Magny-les-Hameaux et Palaiseau afin que le paysage ne s'en trouve pas dégradé et qu'il y ait une totale possibilité pour les agriculteurs de circuler et d'exploiter leurs champs. Il serait également très souhaitable que le quartier Camille Claudel aujourd'hui de plus en plus peuplé soit également desservi par une gare spécifique.	
Mail 4017																	X		M. MULLER : contre le projet, incohérent et pharaonique et très polluant (sonore, visuel, énergivore)	
Mail 4018																	X		M. LATRACE : avis défavorable, en effet ce projet ne solutionne aucun des problèmes de transport existants dans notre région et bien au contraire générera des nuisances complémentaires	
Mail 4019						X		X										X	JOUY ECOLOGIE N°2 : En complément du premier avis enregistré sous le numéro 2855, Jouy Ecologie souhaite demander à la commission d'enquête d'examiner précisément la nécessité de respecter la mise en œuvre de la loi Grand Paris qui a instauré une zone de protection naturelle agricole et forestière sur le plateau de Saclay (Titre VI article 35) dont le périmètre a été délimité par décret. Or le Titre II article 7 de cette même loi prévoit des zones de densification autour des gares, ce que la SGP dans son dossier d'enquête a fait apparaître sur le plateau par des zones de densification autour des gares de Saclay, Gif, Orsay, Palaiseau qui seraient pour partie situées dans la ZPNAF. Jouy Ecologie rappelle donc que compte tenu de l'existence de cette zone de protection de 2300 hectares déjà en place, les projets de schémas de densification autour des gares dans la ZPNAF sont illégaux. Jouy Ecologie demande donc le retrait de ces schémas de densification contraires à la loi et qui ne sauraient de ce fait entrer dans le cadre d'une enquête d'utilité publique. Jouy Ecologie rappelle qu'en aucun cas la ZPNAF ne devra être l'objet d'une urbanisation	
Mail 4020															X		X		M. DELATTRE : Sans reprendre l'avis détaillé de COLOS, que je partage, sur ce projet inutile et non conforme aux besoins du territoire, je souligne l'énorme gâchis de terres consommées par le cumul de la réalisation du TCSP et de ce projet de métro pratiquement sur le même parcours	
Mail 4021	X				X								X			X	X		M. DELBOS : je suis urbaniste, et sensible aux sujets de politiques publiques de transports, et aux projets d'infrastructure dans le domaine. La décision de créer une infrastructure de transport en commun doit, à mon avis, s'appuyer sur deux enjeux : le trafic envisageable, et l'appui à une question d'urbanisme. L'examen de ces deux enjeux permet de déterminer le tracé (ou les tracés !) et le mode (train, métro, tram, bus, etc.).	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				<p>Dans le cas présent, les raisons d'urbanisme pour justifier un projet de transport sont tout à fait recevables. Le projet d'urbanisation du plateau est lancé, alors faisons avec. Mais le trafic envisageable est faible sur toute une partie de la ligne 18 : de l'ordre de 1000 à 2000 personnes par heure et par sens entre Palaiseau et Versailles d'après le dossier d'enquête publique (page 61 de l'Evaluation Economique, pièce H). C'est 20 à 40 fois plus faible que ce qu'une infrastructure métro peut supporter, c'est 5 fois plus faible que ce qu'une infrastructure tramway peut supporter, c'est 2 fois plus faible que ce qu'une infrastructure de bus en site propre peut supporter. Cela pose question.</p> <p>De plus la desserte du plateau est une question complexe. Les salariés du site vont, logent et viennent sur un territoire dépassant largement le couloir de desserte de la ligne 18 et de lignes qui y sont connectées directement (M14, RER B, C). Un indice pour le comprendre est de s'attarder aux plans de déplacement des établissements déjà présents sur le plateau, à l'instar du CEA Saclay : une quarantaine de lignes de bus desservant une zone d'environ 15km de rayon autour du plateau. Ces lignes vont de Montrouge à Marcoussis, d'Arpajon à Trappes. Sans compter le lien vital avec le campus "bas", de Bures/Orsay. La ligne 18 ne répond pas à cet enjeu.</p> <p>Alors que faire avec 3 milliards d'euros ?</p> <p>Ma proposition est de tronquer ce projet sur son tronçon le plus fréquentée, de le limiter à sa partie Orly-Palaiseau. Cette section permet de relier efficacement le plateau aux nœuds de Massy et d'Orly de franchir la dénivellation menant au plateau, et de desservir directement le pôle majeure que constitue Polytechnique et ses alentours. Cela constitue la moitié de la longueur de la ligne actuellement projetée, pour un coût opération de 2 milliards environ.</p> <p>Cela laisse un milliard, à répartir dans :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une gare de bus moderne et performante, à la gare de Palaiseau ligne 18, terminus de la ligne 18 (100M€ environ), - un téléphérique entre la gare de Palaiseau et le campus de Bures/Orsay sur Yvette (200M€ pour 2km, environ), - un site propre bus depuis la gare de Palaiseau vers le Sud, le long de la N118, jusqu'à Marcoussis / Montlhéry (250M€ pour 15km, environ), - un site propre bus entre Saint Aubin et Versailles, permettant de lier ce pôle de transports au plateau et de se raccrocher aux autres sites propres du plateau (le St Quentin - Massy et le Palaiseau - Marcoussis) (200M€ pour 10km environ), - un réseau de pistes cyclables desservant le plateau et des alentours proches, à raison de 150km d'infrastructure (150M€ environ). <p>Cette liste de projets atteint péniblement les 900€ de coûts d'investissement, pour une desserte du plateau de bien meilleure qualité. Mais c'est un projet d'ensemble certainement plus compliqué à mener, avec plus d'incertitudes quant à sa réalisation finale, et donnant plus de place aux opposants divers à chacune de ses étapes.</p> <p>Ne vaut-il pas néanmoins le coût ?</p>
Mail 4022																	X		M. ANNEQUIN : La ligne 18 est un élément essentiel à la réussite du Campus Paris Saclay	
Mail 4023								X					X					X	M. ou Mme MYAMOTO : avis défavorable car le projet est néfaste pour l'environnement et les finances publiques	
Mail 4024	X			X												X		X	ASSOCIATION VERSAILLES ET INITIATIVE : Environnement 1/ Les transports en commun n'ont de sens que s'ils sont correctement articulés dans le temps et l'espace et s'ils ont un réel effet de substitutions environnementale » en gain de temps peut être mais aussi en tenant compte de la santé humaine c'est-à-dire en diminuant la pollution et le bruit et il est possible que ce projet fasse empirer les choses dans certains zones. Il faut donc étudier les autres flux, y compris les bus et la sacro- sainte voiture individuelle 2/ quels sont les gains environnementaux et économiques du projet de ligne 18, notamment comparés au cout faramineux du projet, qui va reposer sur les contribuables ?	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>L'association trouve l'intérêt pour Versailles incertain.</p> <p>Pour les liens décrits du projet avec le Pôle d'Echange Multimodal(PEM) de la gare de Versailles Chantiers Il est erroné de dire que la gare actuelle principale de Versailles en travaux, dont la modernisation est en cours ne pose pas de problème et que ce projet de gare annexe ligne 18 va heureusement le compléter. En effet par exemple, dans le PEM chantiers, il n'y a pas « création de gare routière » au sens strict, mais regroupement et report de l'ancienne gare routière éparpillée, par concentration en un lieu certes plus proche du bâtiment de la gare (cout officiel estime du gain de temps égal à 1 à 2 minutes), mais qui reste enclavée au milieu d'un océan journalier d'embouteillages aux HP Matin et HP Soir. Aussi l'accès a cette nouvelle gare ligne 18 sera-t-il soumis aux mêmes problèmes, toujours non résolus à ce jour a Versailles et ce depuis 10 ans. Ceci réduit de beaucoup l'intérêt du temps gagné par les trajets de la nouvelle ligne pour les voyageurs qu'ils soient versaillais ou pas, puisqu'ils mettront un temps considérable à rejoindre la gare. Il parait nécessaire pour affirmer les gains de temps d'étudier les systèmes de transport de rabattement vers la gare de Versailles (véhicules légers, circulations l'alternatives douces, autobus) .Un schéma de transport au Xxi siècle doit envisager les transports d'autobus en site propre dans la ville et en périphérie de la ville.</p> <p>Pour l'emplacement réservé pour cette gare annexe à Versailles Pour faire une déclaration d'utilité publique et détruire l'existant, il faut que l'intérêt général soit évident, et que les alternatives moins nuisances aient été listées examinées, et évaluées. Ce n'est pas le cas -pourquoi un parvis aussi important pour la gare annexe ? Personne n'en comprend l'utilité, et il n'y aucun renseignement sur usage *s'il s'agit de créer des commerces, la zone jouxtant le PEM chantiers a déjà été réajustée afin de restreindre au maximum les créations de commerce, le commerce local tout proche étant déjà fragilisé -s'il s'agit de « faire joli », c'est scandaleux de mettre cela en balance avec le Centre Huit qui vient d'être rénove et lui au moins a déjà fait ses preuves d'utilité « sociale » ; *s'il s'agit de créer des accès ils existent déjà et les enquêtes publiques récentes des zones alentour du PEM (2015 et 2016) affirment que les besoins futurs de la gare annexe ont été pris en compte dans les espaces en construction (parkings, gare routière, voirie)</p> <p>La destruction du Centre huit Sa localisation à cet endroit est un atout irremplaçable : situé près de la gare, et à l'entrée de Versailles, cela permet un accès facile et garantit ses possibilités d'animation et son rayonnement. Il est trop dommageable de le détruire et il est possible de faire autrement</p> <p>Nous demandons que cette alternative soit examinée sérieusement, et le maintien du Centre Huit sur place</p> <p>L'emplacement des bâtiments SNCF La SNCF prétend ne pouvoir déplacer ni renoncer à un seul mètre carré pour entretenir son matériel, et veiller à la sécurité, mais cela semble douteux. Est-ce vraiment démontré ? C'est évidemment une grande et vieille « institution » qui n'écoute jamais les soucis locaux –les versaillais ne le savent que trop bien .on lui doit la fin des Moulins de Versailles, et actuellement 'l'interlocuteur Sncf officiel du PEM ne répond jamais : il est impossible de savoir où sont les documents d'aménagement interne de la gare principale, malgré des dizaines de questions et de demandes. Il n'y a pas de raison que la SNCF ne procède pas à des démonstrations et à des efforts s'ils sont possibles pour éviter des destructions de bâtiments d'importance. Car elle dispose de nombreux espaces sur place, et elle peut déplacer son matériel de quelques au fur et mesure de travaux.</p>	
Mail 4025								X									X	X	<p>Mme. HAYE : La nécessité de prévoir un mode de transport collectif pour desservir le Plateau de Saclay est une évidence, ce qui est concrétisé par la création de la ligne du TCSP. Le projet de la ligne 18, tel qu'il est présenté suscite beaucoup d'interrogations comme le fait remarquer l'Association "Gif Environnement" que je soutiens dans sa démarche et dont je partage l'ensemble des conclusions, comme:</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				- réhabiliter et moderniser les RER B et C, ce qui me paraît très urgent - achever le tracé du TCSP, moins onéreux, mieux adapté aux problématiques de transport du Plateau Autres conséquences de ce projet : pollution sonore et visuelle pour les riverains, densification probable autour des nouvelles gares et donc disparition progressive de la faune et la flore alors que tout est mis en œuvre, aujourd'hui, pour préserver l'environnement. Je suis donc contre le projet de la ligne 18.
Mail 4026																X	X			M. CAHEN : investissement trop important, arrive trop tard. Vaut mieux une ligne d'autobus à condition que les passages soient fréquents
Mail 4027								X									R			Mme. CHASSAGNE : Cette ligne doit absolument être enterrée.
Mail 4028		X																X		M. BATHELT : Tracé plus éloigné pour des habitations pour le tronçon Châteaufort/Villiers-le Bâcle: si l'enterrement du Métro sur le tronçon Châteaufort / Villiers-le-Bâcle est rejeté, je demande un éloignement du Métro aérien des habitations
Mail 4029		X					X	X										X		ANONYME : non au métro aérien
Mail 4030		X																X		ANONYME : ce projet pourrait être bien si il avait l'agrément de tous. pourquoi ne pas l'enterrer ou les habitants veulent qu'il le soit et déterré là où les habitants ne le veulent pas enterrés. tel qu'il est, le projet ne me convient pas, j'y suis défavorable
Mail 4031		X					X	X											X	ANONYME : contre le métro aérien
Mail 4032		X						X										X		CASTANIER : idem mail 4008
Mail 4033																		X		ANONYME : cette ligne va défigurer toute une belle région. je suis contre le projet tel qu'il nous est présenté
Mail 4034							X	X				X						X		ANONYME : Trop cher, trop bruyant, du béton dans le paysage non je suis défavorable
Mail 4035																	X			Mme. GOBERT : En tant que salariée d'un des établissements fondateurs de l'Université Paris/Saclay, je soutiens pleinement et totalement la construction de la Ligne 18, partie intégrante du réseau de transport public du Grand Paris. Cette ligne de métro constitue en effet un élément indissociable et indispensable au développement et à la réussite du Campus Paris/Saclay en cours de réalisation.
Mail 4036												X				X	X			COLLECTIF PALAISEAU TERRE CITOYENNE : Le collectif Palaiseau Terre Citoyenne est très défavorable à ce projet. Voici les arguments qui expliquent notre opposition à ce projet, dans un moment de raréfaction notable des financements publics : 1- Les véritables enjeux du territoire Le projet de transport tel qu'il est présenté apparaît surdimensionné et fait abstraction des réels besoins et enjeux du territoire. En effet, celui-ci combine : • Un patrimoine agricole exceptionnel, en mouvement et à protéger. Le plateau de Saclay possède les terres parmi les plus fertiles d'Île-de-France en raison de son irrigation naturelle. Ce patrimoine est précieux pour la région et a été reconnu comme tel dans la loi du Grand Paris de juin 2010 avec la création d'une zone protégée de 4115 hectares dont 2354 de terres agricoles du plateau : la ZPNAF (Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière). • Une desserte en transport à inventer sur le campus Paris/Saclay, Opération d'Intérêt National. Même si nous nous sommes opposés à ce projet, le campus Paris/Saclay devrait regrouper 20 à 25 % de la recherche française d'ici 20 ans, ce qui aura pour conséquence une modification profonde du territoire, appelé de ce fait à s'urbaniser. Ce site de recherche d'excellence a en effet vocation à poursuivre le développement économique des zones de Courtabœuf et de Massy autour de la gare TGV. • Un projet de métro surdimensionné et trop coûteux.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>Le coût de ce projet est élevé et son bilan socio-économique se révèle mauvais par rapport aux autres lignes. Lors de la réunion du 22 mars, le chiffre de 400 millions annuels d'euros a été évoqué par la SGP. (Sans doute erroné, puisqu'il sera à la charge du STIF). Mais s'agissant d'une extension de métro, le Pass Navigo devrait permettre d'utiliser ces nouveaux équipements sans surcoût pour les usagers ... ce qui veut dire que la totalité du surcoût sera à financer par les collectivités et les entreprises.</p> <p>2- Un réel besoin de transport --> Un besoin majoritaire de transports Sud-Nord. Avec la ligne 18, la SGP fait comme si la majorité des usagers provenait de Paris ou de la petite couronne. Or, ce n'est le cas que d'un sur cinq, les quatre autres habitent à proximité du Plateau, en grande majorité dans l'Essonne (70,1%). Demain, ces proportions évolueront sans doute, mais pas de façon considérable. La ligne 18 ne répond donc pas aux besoins.</p> --> Un trafic faible pour un transport lourd qui sera mis en service trop tard. Les évaluations du rapport Auzannet, globalement en accord avec celles du STIF, indiquent une charge maximale de 4 100 voyageurs à l'heure de pointe en 2025 et 6 000 en 2030. Si ces prévisions de trafic sont faibles sur Orly-Orsay elles le sont encore plus sur Orsay-Versailles. La partie Massy-Orsay ne dépasserait pas 4 900 voyageurs en 2030. On est loin des besoins correspondant à un métro automatique lourd qui offre une capacité 10 fois supérieure. De plus ces organismes officiels soulignent que ce métro arrivera très tard, bien après le déménagement des différents établissements prévus dans la frange Sud. --> La Ligne 18 : une mauvaise réponse aux vrais besoins. Dans son dossier d'enquête, la SGP a réévalué (surévalué) les prévisions de fréquentation, établies par le rapport Auzannet et le STIF, pour augmenter les bénéfices de son projet, en contradiction avec les avis de ces organismes officiels. Ce projet privilégie les liaisons entre pôles d'activité (liaisons travail/travail) dont il est prouvé qu'elles ne représentent qu'une fraction marginale des déplacements régionaux (3 %). Enseignants-chercheurs, techniciens, agents de service, étudiants, employés des entreprises actuels ou à venir viennent essentiellement des vallées limitrophes, soit qu'ils y résident, soit qu'ils arrivent par l'un des deux RER. Ce métro ne leur sera d'aucune utilité pour gagner leur lieu de travail, surtout s'il voit le jour plusieurs années après leur arrivée. Dans cette optique, le prolongement hypothétique dans une deuxième phase (2030 au mieux) vers Nanterre-La Défense sert à justifier un surdimensionnement de l'ouvrage dont la fréquentation attendue reste bien faible. Par ailleurs, contrairement aux alternatives en moyens de transport dix fois moins coûteuses, la ligne 18 n'apporte aucun gain à des villes comme Wissous et Les Ulis. <p>3- Des solutions alternatives existent Nous préconisons de donner la priorité absolue à l'amélioration du réseau lourd existant (RER) et de l'accompagner de systèmes plus légers, peu coûteux et correspondant aux besoins réels :</p> --> La continuation de la modernisation du RER B. La Modernisation du RER B doit impérativement se poursuivre en matière de confort, régularité et performance. Un arrêt permanent à la gare du Guichet devrait être prévu pour s'interconnecter avec le transport par téléphérique urbain. --> Le prolongement de la ligne 14 d'Orly à Massy. La ligne 18 serait limitée à un prolongement de la ligne 14 d'Orly jusqu'à la gare intermodale de Massy Palaiseau et permettrait l'intégration du SMR, ce qui n'est pas le cas à Orsay ou Saclay. --> Le Transport en Commun en Site Propre (TCSP) transformé en tramway. Le TCSP existant entre Massy et Saclay doit commencer son exploitation fin 2016 : comme tous les TCSP franciliens il est transformable, si nécessaire, en tramway. Cela constituerait une solution immédiate et adaptable lorsque les besoins dépasseront 1500 voyageurs/h aux	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>heures de pointe entre Massy et Orsay. Le tramway est optimal en termes de trafic et il est moins cher. Les tramways existants et en réalisation en Ile-de-France (T2, T3, T6, T7) permettent d'atteindre des trafics jusqu'à 100 000 voyageurs/jour.</p> <p>----> Le tram-train Massy-Versailles-St-Quentin.</p> <p>L'adaptation prévue du RER C Massy Versailles Chantier en Tram-train permettra le même temps de transport entre Massy et Versailles que la ligne 18 ; une extension vers Saint- Quentin peut être avantageusement étudiée.</p> <p>----> La création de téléphériques entre Courtabœuf-les Ulis et le Guichet – TCSP Orsay.</p> <p>Le téléphérique est un type de transport peu coûteux et de bonne capacité (6000 voyageurs/heure). Il permettrait, à partir de la gare RER du Guichet, de desservir la frange Sud du Plateau et la zone de Courtabœuf. Cela offrirait une liaison entre la zone universitaire et la zone économique d'activité.</p> <p>----> Un TCSP les Ulis RER B.</p> <p>Un TCSP en site propre entre le centre des Ulis et la gare de Massy permettrait de compléter le dispositif.</p> <p>----> Un renforcement des Pistes Cyclables et des postes de recharge de vélos électriques</p> <p>4- le métro mauvaise solution : une analyse largement partagé par les institutions étatiques et régionales suivantes :</p> <p>----> Protocole d'accord État-Région de 2011 Grand Paris Express</p> <p>L'État et la Région prennent respectivement acte de leur désaccord sur les principes de développement et de desserte du Plateau de Saclay. Pour l'État : «La desserte du Plateau de Saclay dans les conditions prévues par la loi relative au Grand Paris de façon à relier ce territoire à Paris en moins de 30 minutes et à Roissy en moins de 50 minutes constitue une priorité, dans la perspective du développement maîtrisé du pôle d'excellence et de l'ensemble du Plateau de Saclay. Cette desserte doit être assurée au travers de la réalisation d'un métro automatique opérationnel dès 2020.»</p> <p>Pour la Région : «La desserte du Plateau de Saclay appelle une réponse réaliste et équilibrée par la création d'un bus à haut niveau de service sur le plateau dont certaines sections sont déjà mises en service, qui pourra évoluer par la suite vers un tramway. Ces projets du Plan de mobilisation offrent des connexions efficaces avec le réseau métropolitain et les pôles de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Massy et Orly. Cette solution correspond aux perspectives de développement secteur.»</p> <p>----> Les experts du Cercle des Transports ont repris dans leur récent rapport 7 une grande partie des arguments qui remettent en cause la nécessité immédiate du Grand Paris Express, au profit d'une amélioration des transports existants (RER B et C).</p> <p>----> Le Rapport Auzannet, 2012</p> <p>Il est évident que les niveaux de trafic attendus ne justifient aucunement un métro lourd permettant une capacité de 44 000 voyageurs en heure de pointe. La charge maximale du tronçon Versailles–Saclay–Orly est estimée à 4100 voyageurs à l'horizon 2025 et à 6000 en 2035 en heure de pointe. On peut lire p. 59 de ce rapport : « Afin d'en finir avec les incertitudes il apparaît maintenant souhaitable de faire un véritable choix en optant soit pour un métro léger (45 ou 60 m), soit un tramway ou un bus en site propre. »</p> <p>----> Le Commissariat Général à l'Investissement, 2015</p> <p>«La rentabilité socio-économique classique de la ligne est négative. Cela est dû, en grande partie, à la faiblesse des gains de temps apportés par la liaison, estimés par le STIF à 5 minutes par passager.»</p> <p>Les principaux points faibles du projet sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> . Une relative faiblesse des gains de temps et un usage de l'infrastructure (taux de remplissage) fortement dépendant de la capacité de la zone de Saclay à rabattre la population vers les nouvelles gares de la ligne 18. • une estimation au plus juste des coûts d'investissement et d'exploitation alors qu'il existe des risques réels de conception (enfouissement sur un linéaire plus important que prévu, gare CEA), de travaux (aléas géotechniques, hydrogéologiques) et d'équipement (spécificités du matériel roulant). 	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			<p>• une absence de rentabilité socio-économique de la ligne Aéroport d'Orly - Versailles-Chantiers, si l'on ne tient compte que des effets transports, encore plus marquée pour le tronçon prévu en 2ème phase entre Orsay-Gif et Versailles-Chantiers. Les bénéfices économiques de cette zone sont par ailleurs entachés d'incertitudes incontestables. Au final, l'avis du CGI est défavorable à la 2ème phase du projet (section Orsay-Gif - Versailles). → Le Syndicat des Transports en Ile de France (STIF), octobre 2015 Le STIF souligne la faiblesse de la rentabilité économique du projet comparé aux autres projets du Nouveau Grand Paris déjà étudiés. Le trafic de la ligne 18 est limité : environ 100 000 voyageurs journaliers sont attendus en 2030 au regard d'un coût d'investissement de l'ordre 3 milliards d'euros. ----> L'avis de l'Autorité de Sûreté Nucléaire, 2015 L'ASN considère que "compte tenu notamment de la présence de l'installation exploitée par Cis Bio international, l'arrêt annoncé par le CEA de ses réacteurs de recherche ne permet pas de garantir la future compatibilité des projets pris en compte par de CDT en lien avec la réalisation d'un pôle d'échange intermodal au Christ de Saclay (gare CEA St Aubin parking relais de 1000 places au sud du Christ de Saclay, gare routière) avec les risques liés aux installations nucléaires." ----> L'avis de la Cour des Comptes sur les transports franciliens, février 2016 Indépendamment de la difficulté de financer tous ces projets, il existe une forte incertitude sur la capacité des opérateurs et de l'industrie à mener de front et dans les délais actuellement envisagés, à la fois les chantiers de rénovation, de maintenance et de développement du réseau actuel. La priorité absolue doit être donnée à l'amélioration du réseau existant, dans la mesure où la performance de l'infrastructure et de certains matériels roulants n'est plus en adéquation avec l'importance du trafic constatée sur le réseau Transilien. Le rapport public annuel de la Cour des Comptes de février 2016, rappelle en p.503 : "Dans ces conditions, il est nécessaire de veiller à ce que la politique d'encouragement à l'usage des transports collectifs n'ait pas pour effet d'accroître le trafic sur les tronçons ferroviaires déjà saturés et de dégrader encore une qualité de service déjà considérée comme critique par les usagers, en particulier par les habitants les plus éloignés du cœur de l'agglomération. La Cour formule notamment, en conséquence les recommandations suivantes : - à l'État et à SNCF Réseau, de maintenir la priorité absolue donnée à l'entretien et à la maintenance du réseau Transilien (recommandation réitérée) ; - à l'État, de procéder à une hiérarchisation et à une sélection rigoureuse des projets d'infrastructures de transport envisagés dans les 10 à 15 prochaines années à l'aune des capacités financières, techniques et humaines mobilisables au cours de cette période. En conclusion Nous sommes bien évidemment partisans de multiplier les infrastructures de transport en commun. Mais nous pensons que la décision de construire cette ligne de transport lourd L 18 devrait être ajournée, ce qui était d'ailleurs prévu du fait de la construction du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). En effet, une autre décision aurait pu être prise, en fonction des emplois effectifs dans la zone, d'une analyse fine de la mobilité d'accès au plateau, et de la priorité à donner aux futurs investissements (les lignes 17 et 18 sur lesquelles nous avons des doutes devraient coûter 5 Md d'euros). De plus ce projet de métro lourd ignore l'existence d'autres moyens de transports lourds qui mettent tout point du Plateau à moins de 3 kilomètres d'une gare : les RER B et C dont la modernisation en cours pourrait être compromise par le coût de cette nouvelle infrastructure. Le RER B Sud serait peut-être, mais très modestement, soulagé, mais pas sa partie centrale la plus surchargée et tendue. Quant à la circulation automobile, elle ne serait que marginalement réduite compte tenu de l'impossibilité d'un réseau dense en grande couronne. Jusqu'à présent la route reste le mode d'accès privilégié (mais pas forcément choisi), alors qu'il est rendu délicat par la topographie (routes étroites, sinueuses, escarpées). La seule voie à grande capacité, la RN 118, qui traverse le plateau du Sud au Nord est régulièrement encombrée. Un besoin urgent se fait sentir de liaisons vallées-plateau et de réunion des deux "étages" de l'Université par des moyens à la</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			fois pratiques, d'un coût abordable et non pénalisant pour un environnement à protéger. Cette exigence élémentaire n'est pas examinée par le schéma d'ensemble et ses postulats contestables. Ce projet soumis à enquête publique est pour nous inadapté, destructeur et ruineux. - il ne rendra pas les services que ses promoteurs lui prêtent - il ne répond pas aux besoins des populations et des usagers du campus - il ignore délibérément toutes les alternatives raisonnables - il représente une menace pour la pérennité de l'activité agricole - il coûtera une fortune et sa rentabilité n'est nullement assurée Pour toutes ces raisons, nous pensons que l'État et la SGP font une erreur aux conséquences graves dans la priorisation des investissements publics en termes de transports. Elles motivent notre avis négatif sur ce projet pour lequel nous souhaitons qu'un avis négatif soit émis à l'instar du CGI, du STIF et de la Cour des Comptes.	
Mail 4037																X	X		ANONYME : Je suis surprise que personne ne parle des transports existants dans l'organisation de ce futur pôle scientifique ne serait-il pas judicieux de développer ce qui existe déjà ?	
Mail 4038																	X		ANONYME : contre le projet	
Mail 4039		X					X	X									X	X	Mme. ETIEVANT : Dans les Compléments à la suite de l'avis délibéré de l'Autorité Environnementale sur la Ligne 18, le parcours prévu sur viaduc à travers le plateau de Saclay permettra de découvrir « le territoire de cette ville cluster scientifique, et aussi son cadre paysager à travers les vitres du métro aérien » et, par ailleurs, « le travelling fera naître la vue la plus spectaculaire du plateau » !!! On y mentionne également un « nouvel imaginaire du plateau ». Mais nous ne sommes pas chez Universal Studios, ni chez Disney ! Cette vue spectaculaire existe déjà, le « travelling » (excusez-moi mais ce terme est grotesque !) ne va rien faire naître du tout, bien au contraire ! Ce « travelling » va tuer cette vue spectaculaire qui existe déjà, et dans laquelle vivent des personnes. Ces personnes se voient offrir un beau viaduc dont ils ne veulent pas ! Pour ma part, je considère ce viaduc comme une véritable scarification des terres agricoles du plateau de Saclay. Les personnes qui travaillent dans les écoles, centres de recherche et autres entreprises du plateau ont grand besoin d'un réseau de transports en commun performant. Elles en ont un besoin urgent, et donc sont favorables à un métro sur piliers parce que sa construction sera, ou plutôt devrait être, plus rapide qu'un métro enterré. Mais leurs besoins ne pourraient-ils pas être couverts beaucoup plus rapidement et à moindre coût avec d'autres solutions. Les commentaires que l'on peut lire en lien avec cette enquête ou celles qui ont précédé sur ce territoire, font des propositions intéressantes dont il devient urgent de s'inspirer voire de s'emparer. Je me prononce contre cette ligne 18 sur sa traversée du plateau de Saclay, qu'elle soit aérienne, ou enterrée. Sa non rentabilité, même dans sa conception la moins coûteuse, est déjà soulignée par différents organismes, ce qui laisse prévoir, si elle voyait le jour, que nous pouvons nous attendre à une urbanisation bien plus importante que celle dont il est actuellement question.	
Mail 4040													X				X	X	ANONYME : ce projet faramineux va couter les yeux de la tête d'un côté alors que d'un autre, on a des rails déjà existants qui sont obsolètes, mais qui ont le mérite d'être déjà là. Privilégiez le RER B en le mettant à nouveau aux normes pour qu'il soit opérationnel ! et rajoutez des velibs, je suis contre ce nouveau projet de la ligne 18	
Mail 4041																	X		M. JACQUINOD : favorable	
Mail 4042																	X		M. SAMSOEN : La ligne 18 est un projet majeur pour Massy et pour toute l'Ile de France qu'il faut soutenir sans réserve. Pour le territoire Paris/Saclay, c'est un enjeu majeur. Il permettra d'assurer un lien rapide et efficace entre l'aéroport d'Orly et la gare TGV de Massy. Bien sûr, ce projet ne doit pas se faire au détriment des autres investissements indispensables dans les transports :	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				- l'amélioration du RER B et du RER C - le tram-train Versailles-Massy-Evry, avec le projet de gare du Pileu. Je soutiens sans réserve le projet de ligne 18. Je souhaite que le premier tronçon, reliant le "Sud Plateau", Massy et Orly soit réalisé le plus vite possible et dans les meilleurs délais.
Mail 4043	X															X	X			M. SURROQUE : Remet une observation signée par Philippe BRISMONTIER Directeur de l'Etablissement du Technocentre Renault : L'association Deltas SQY des entreprises de Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY) avec plus de 70 000 salariés au sein des entreprises adhérentes s'intègre au sein du second pôle économique d'Ile-de-France après celui de la Défense. Au sein de l'association Deltas SQY, Renault contribue fortement à la dynamique économique du territoire avec le Technocentre qui accueille chaque jour 12 000 collaborateurs ou résidents et 1000 visiteurs en moyenne. Le réseau de transport, routier et transport en commun, de Saint-Quentin-en-Yvelines représente donc un enjeu important pour l'accessibilité des collaborateurs au Technocentre, d'autant que plus de 80% d'entre eux viennent en voiture. Renault s'implique depuis 2009 avec les entreprises de l'association Deltas SQY dans la réalisation de plans de déplacement inter-entreprises (PDIE), pour améliorer les conditions de sécurité des liaisons domicile travail de nos salariés (accès routiers particulièrement accidentogènes) et proposer des alternatives à la voiture particulière. Renault travaille à ce titre avec la communauté d'agglomération SQY, pour adapter l'offre de transport en commun aux besoins des salariés du Technocentre. Renault est donc favorable à la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express qui permettra la jonction avec l'aéroport d'Orly et les centres de recherches publics et privés du plateau de Saclay. Dans le cadre de l'enquête publique de la ligne 18, Renault souhaite apporter sa contribution à deux éléments du projet : 1) <u>Délai de réalisation de la ligne 18 pour desservir le territoire de Saint Quentin en Yvelines</u> Le projet actuel prévoit une desserte de SQY via la gare de SQY Est en 2030. Pour les entreprises de DELTAS SQY ce délai est incompatible avec les enjeux de développement économique de l'OIN Paris Saclay. Nous demandons que puisse être étudiée une accélération de réalisation de la desserte de SQY. La réalisation de la partie aérienne du tracé prévoit d'arriver aux portes de SQY à horizon 2024, nous demandons donc que la desserte de Saint Quentin puisse être réalisée simultanément à l'achèvement de ce tronçon. 2) <u>Desserte de St-Quentin-en-Yvelines</u> La communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines vient de doubler sa taille avec l'adjonction de nouvelles communes au territoire, et dans le même temps la variante du tracé de la ligne 18 comportant une seconde gare, SQY Université, a été abandonnée. La gare de St-Quentin Est se situera à quelques centaines de mètres du Technocentre. Comme toute gare, elle deviendra un maillon important du réseau, routier et transport en commun, en constituant un pôle générateur de trafic. Mais la constitution d'un pôle multimodal fort et qualitatif est une condition nécessaire mais pas suffisante. En limitant l'Etude à une seule gare pour l'ensemble du Territoire, Renault identifie là un risque supplémentaire à l'insuffisance du projet actuel. Renault, au même titre que les entreprises de DELTAS SQY, peut apporter aux aménagements futurs de ces infrastructures de transports du territoire, leurs données de géolocalisation de leurs salariés pour estimer les flux futurs. Nous pensons que les hypothèses de trafic de la ligne 18 sont sous-estimées et que comme dans le cas des projets sur lesquels nous avons travaillé depuis six ans dans les PDIE des améliorations pensées en amont du dispositif pour répondre aux besoins des entreprises amèneront une augmentation significative du report modal. Renault, tout comme DELTAS SQY, continuera d'apporter sa contribution positive au projet au sein du comité de gare.
Mail 4044																X	X			ANONYME : Concernant l'axe Massy - Versailles :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Courriels	Appellation positionnement gares																	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
	Tracé ligne																	
	Ouvrages annexes																	
	Accessibilité multimodale																	
	Interconnexion																	
	Dév. économique et urbain gares																	
	Nuisances sonores et vibratoires																	
	Impacts paysagers et agricoles																	
	Impacts fonciers et détériorations																	
	La maintenance de la ligne																	
Chantiers et communication																		
La sécurité de la ligne																		
La rentabilité socio-économique																		
Nuisances liées construction L18																		
Les mises en compatibilité																		
Autres problématique																		
FAVORABLE																		
DEFAVORABLE																		
NON DEFINI																		
																		Tous les organismes spécialisés ont démontré que la solution lourde (un métro) ne s'imposait pas. Des solutions alternatives, moins onéreuses, plus rapides à mettre en œuvre et bien plus adaptées aux besoins de la plus part des citoyens existent et ont par ailleurs été proposées depuis des années. Inutile de les lister une nouvelle fois, elles figurent déjà dans les nombreux avis déposés. OUI au développement des transports en commun / NON à ce projet
Mail 4045		X															R	<u>ANONYME</u> : idem mail 4008
Mail 4046																	X	<u>M. YAKOBOWSKI</u> : Je suis favorable à la construction de la ligne 18, suivant les modalités qui permettront l'accès le plus rapide -- et il semble que ce soit l'aérien
Mail 4047																	X	<u>M. BRIQUET</u> : contre le projet
Mail 4048																	X	<u>Mme. BAQUEY</u> : Avant de se lancer dans des frais énormes pour une nouvelle aventure, il serait + sage d'entretenir et moderniser le réseau francilien
Mail 4049													X				X	<u>ANONYME</u> : Je suis défavorable à ce projet en l'état. Nul doute qu'il y ait effectivement besoin de davantage de solution de transport en commun sur le plateau. Mais cette ligne n'est pas la réponse adéquate, pour plusieurs raisons. Pour moi, s'il ne fallait en retenir qu'une seule, c'est la raison financière. Comme déjà évoqué à de nombreuses reprises, il a été démontré par plusieurs organismes indépendants que cette ligne ne sera pas rentable. Il me semble que des solutions moins onéreuses et plus respectueuses du cadre de vie des habitants du plateau existent sans qu'on ait vraiment pris soin de les étudier : - modernisation et fiabilisation des lignes RER B et C complétées éventuellement pour permettre un accès plus facile vers le plateau depuis la ligne B (la solution du téléphérique a été évoquée) d'une part et un désenclavement de St Quentin d'autre part (au passage : pour les chefs d'entreprise de St Quentin, pensez-vous vraiment que cette ligne vous permettra d'être plus accessibles depuis Paris ?) - développement de la ligne de bus en voie propre sur le plateau de Saclay ; Il peut même être raisonnablement envisagé qu'à la date de livraison du métro (environ 2025...au plus tôt) la technologie des véhicules autonomes sera mature et les bus pourront remplacer sans chauffeur et à une fréquence de passage équivalente, ce métro automatique qui sera devenu obsolète avant même d'avoir servi ! Concernant ce dernier point de vue, la décision d'abandonner le bus en voie propres entre le rond-point du Christ et St Quentin (voir l'article du Parisien du 16 avril) montre clairement que dans l'esprit des "décideurs" la décision de construire cette ligne de métro n°18 est actée et que cette enquête publique n'est qu'une formalité administrative ne servant à pas grand-chose. J'aurai au moins la consolation d'y avoir participé.
Mail 4050		X											X				X	<u>Mme. DEBIESSE</u> : Quand on fait un projet "d'intérêt national", cela devrait, selon moi, être avec un assentiment, voire un enthousiasme, général, provoquant ainsi une énergie positive de tous pour la réussite du projet (j'oserais même dire une "synergie"). On nous dit que le métro ligne 18 est indispensable pour la réussite de l'opération d'intérêt national Paris Saclay... Il devrait donc lui-aussi susciter l'adhésion de tous, surtout quand c'est une proposition de transport en commun. Or, après une concertation renforcée en mai-juin 2015, des débats houleux en réunions publiques... on peut voir par un simple coup d'œil sur le registre d'enquête plein de plus de 4 000 contributions que ce n'est absolument pas le cas. * Les élus du territoire se sont opposés/s'opposent officiellement au projet tel que présentés à l'enquête (des maires de commune, la CAPS, les maires CDT, par des motions, des délibérations de conseils municipaux ou communautaires, par des pétitions). * Le STIF s'interroge sur sa rentabilité, les prévisions de trafic étant faibles pour un équipement lourd. * Le commissariat général à l'investissement, organisme mis en place par le 1er ministre lui-même, a rendu un avis défavorable. * Toutes les associations et collectifs du territoire s'opposent au projet tel que présenté à l'enquête et proposent de multiples solutions alternatives (qui donc, n'ont pas été étudiées pour le moment).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				<p>* de très nombreux citoyens s'opposent à ce projet actuel, soit en tant que tel, soit pour son côté aérien sur le Plateau. Ils l'ont fait via des pétitions ou via le registre d'enquête.</p> <p>Tout ce que cela montre, c'est qu'il manque cruellement le débat public sur l'ensemble du projet Paris Saclay... ou à tout le moins, au point où nous en sommes arrivés de l'avancée des constructions, un débat public sur les transports du Plateau. Je suis "hors sujet" me direz-vous, puisque cette enquête publique concerne le métro et lui seul ? C'est vrai, mais quand n'aurait-ce pas été "hors sujet" de demander un tel débat, une telle réflexion commune ? Jamais, puisque les enquêtes publiques se font chacune dans leur coin : le CD91 pour la RD36, puis le STIF pour le TCSP, maintenant la SGP pour le métro, sans aucune réflexion globale, sans aucune étude d'impact globale, non plus. L'Etat peut bien sûr décider de "passer en force"... mais ne serait-ce pas un comble pour ce qui est qualifié "d'utilité publique" ? Comment quelque chose d'annoncé "utile" au public" peut-il soulever un tel vent d'opposition ?</p> <p>Je demande donc que soit organisé de toute urgence un débat public sur les transports sur le Plateau de Saclay.</p> <p>En attendant, je donne bien évidemment un avis TRES DEFAVORABLE au projet tel que présenté dans ce dossier. Avis TRES DEFAVORABLE au métro (qui, à cause de toutes les gares supplémentaires qui sont arrivées après le premier projet, sera la porte ouverte à l'urbanisation massive du Plateau??, ce contre quoi je m'élève avec force? et qui mettrait en péril la ZPNAF?) ?</p> <p>S'il devait néanmoins être construit, mon avis est avis TOTALEMENT OPPOSE au métro aérien</p>
Mail 4051		X											X							M. ou Mme CELIA : contre le métro aérien et doute de la rentabilité du projet
Mail 4052		X					X	X										X		Mme. LEDUC : Métro aérien égal nuisances sonores énormes, égal nuisances visuelles énormes, égal paysage totalement dénaturé (l'insertion "paysagère" d'un tel ouvrage est impossible)
Mail 4053	X							X									X	X		M. GUICHARD : contre le projet de la ligne 18 ; il considère : 1) L'aménagement du plateau est inadapté et nocif à grande échelle il souhaite la préservation de la zone naturelle et agricole, le projet du Grand Paris la menace, 2) La priorité n'est absolument pas la ligne 18 On oublie la remise à niveau des RER B et C 3) Autres solutions Réduire le nombre de gares pour dégager des fonds pour l'enterrement de la ligne ; et établir des liaisons de bus
Mail 4054		X						X					X					X		Mme. HELIOT : JE SUIS CONTRE LE METRO EN AERIEN. Le projet proposé ne répond pas aux besoins des habitants et des travailleurs du Plateau en termes de transport. Il défigure pour les générations futures les paysages agricoles les plus proches de notre capitale. Prévoir une infrastructure aérienne pour traverser un Parc naturel et une ZPNAF démontre le manque de sérieux du projet. De plus la rentabilité sur cette partie de la ligne 18 n'est pas démontrée alors que notre société traverse une crise économique sans précédent pouvant impacter les générations futures
Mail 4055		X					X	X										X		ANONYME : contre le métro aérien
Mail 4056		X																	X	M. KERGOAT : il remet le dossier déjà déposé par l'association Bellevue concernant un tracé alternatif hors habitations à Antony Bellevue.
Mail 4057															X			X		ANONYME : contre le projet ; il faut plutôt améliorer l'intermodalité. La plupart des déplacements en voiture font moins de 6 km.
Mail 4058	X	X																	X	Mme. NIASME : Présidente du groupe Mieux vivre à Villeneuve Un prolongement de la ligne 18 vers l'Est avec un passage en souterrain à Villeneuve-Saint-Georges est nécessaire pour notre commune. La seule gare RER accessible sur la ville est aujourd'hui saturée. Le nombre d'usagers de la ligne D du RER à la gare de Villeneuve Saint

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																			Georges est grandissant. Des milliers de voyageurs traversent Villeneuve-Saint-Georges chaque jour et font usage des lignes de bus ou reprennent leur véhicule pour rejoindre les communes avoisinantes. La demande des usagers est forte, ils pourront ainsi accéder rapidement aux gares RER A à Boissy, RER C à Villeneuve-le-Roi et à la Ligne 14 à Orly. Le prolongement de cette future ligne 18, dotée d'une jonction en souterrain avec Villeneuve-Saint-Georges constitue un moyen nécessaire pour désenclaver ce secteur et le rendre facilement accessible vers les secteurs en plein développement que sont Massy Palaiseau et le plateau de Saclay.	
Mail 4059																X	X		ANONYME : En tant que salarié du plateau de Saclay, bien que d'un point de vue professionnel la connexion entre la gare TGV et l'aéroport soit appréciable (si la gare du CEA-St Aubin est construite!), nous pensons que ce projet de ligne est à rejeter dans l'état par ces aspects socio-économiques et écologiques comme de nombreuses personnes et institutions le relève. J'ajoute par expérience personnelle que nous sommes très nombreux à habiter au Sud du plateau (d'Arpajon à Dourdan) et que ce projet ne répondra pas à l'un de ses principaux objectifs : "La ligne 18 vise également à réduire le temps de transport et en améliorer la qualité pour les salariés des entreprises du plateau de Saclay,". Nous sommes chaque jour coincés dans les embouteillages de la N118, de l'A10 et des départementales parallèles. Il n'y a aucune alternative. Dans l'état le projet de ligne 18 et l'aménagement du plateau de Saclay manque totalement d'ambitions! cette ligne n'exploitera son potentiel dans seulement 20 à 30 ans pendant que nous souffrirons en voiture. Nous demandons qu'une analyse plus approfondie des flux arrivant sur le plateau soit réalisée, et que le coût du projet soit redirigé en conséquence vers des alternatives contribuant à plus de personnes.	
Mail 4060	X																	X	M. CARRIAT : Je souhaite que la commission d'enquête prenne en compte le besoin d'une deuxième gare sur le territoire de Saint Quentin s'appuyant sur l'existant de la gare de Montigny SNCF et de son maillage d'inter modularité ce qui minimisera les coûts induits d'arrivée de cette seconde gare (STIF, .) et augmentera la connectivité de la ligne 18	
Mail 4061	X																	X	M. CARRIAT : idem mail 4060	
Mail 4062													X					X	ANONYME : Un métro est-il justifié pour transporter environ 50000 passagers par jour ? Bien évidemment que NON. Entre Massy et Versailles un système de cabotage type tramway installé sur l'emplacement actuel du TCSP suffirait à absorber cette charge et permettrait à un maximum de personnes de bénéficier du service.	
Mail 4063	X	X																	X	M. VERDIER : Le prolongement vers l'est de la ligne 18 (Orly/les 2 Villeneuves/Limeil et Boissy) est une excellente idée qui me paraît indispensable pour les Boisséens.
Mail 4064		X				X	X										R		BOUGES : Je suis défavorable au projet dans sa configuration actuelle, aérien sur le plateau de Saclay, favorable à un métro enterré.	
Mail 4065																			X	M. HENRY : demande à bien réfléchir
Mail 4066												X							X	M. ZIMMER : Faire passer la ligne 18 sur une zone nucléarisée depuis si longtemps, avec 7 INB plus 7 INB militaires (et de façon générale, aménager un site sur ce vaste plateau sur lequel se sont déposés plus de 55 années de rejets gazeux quotidiens contenant des radionucléides) est tout, sauf une idée de progrès. Par ailleurs, les travaux qui seront entrepris à cette occasion remobiliseront dans l'atmosphère des kilos de certains de ces radionucléides. Quelles protections pour les travailleurs à cette occasion sont prévues ? De plus construire ne serait-ce que les pylônes n'est pas réglementaire, au regard du décret du 6 août 1960, la zone concernée par l'actuel projet de métro relève en effet de la zone non aedificandi (ZNA) de 500 mètres autour des terrains occupés par le CEA. Je suis donc défavorable à toute construction sur cette zone pour des raisons évidentes de contamination à large échelle qui adviendrait quoiqu'il en soit, non seulement au cours de ces travaux mais également en cours d'utilisation de ces sites (métro et activités)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 4067																	X	X		ANONYME : Bonjour, j'ai assisté à plusieurs réunions publiques (Supelec, Magny les hameaux) et en aucun cas on laisse du temps au public d'exprimer leur avis. Je n'appelle pas ça une concertation renforcée. AVIS DÉFAVORABLE au projet tel présenté aujourd'hui.
Mail 4068	X	X																X		ANONYME : Ecoutez les propositions des citoyens ou revenez au périmètre initial du projet : 4 gares et un tronçon 100% enterré
Mail 4069		X						X										X		M. COURNOT : contre le métro aérien
Mail 4070		X						X										R		LE NINDRE : favorable mais contre le métro aérien
Mail 4071		X																X		ANONYME : contre le métro aérien, revenez au projet de 4 gares avec un métro 100% sous-terrain
Mail 4072							X	X					X					X	X	M. PAGES : J'ai un avis défavorable à la construction de la ligne 18: -projet trop coûteux par rapport aux prévisions d'utilisation, -risque de défigurer le plateau de Saclay, -perte de terres agricoles, -nuisance pour les habitants, -action au détriment des infrastructures existantes, notamment RER B qui a grand besoin d'être amélioré, -projets alternatifs intéressants: réseau bus, téléphérique..., ces projets sont-ils suffisamment étudiés?
Mail 4073		X																R		M. CADIOU : Avis (dé)favorable sous réserve d'enterrer le métro au niveau du plateau de Saclay.
Mail 4074		X																	X	M. VIGNIER : contre le métro en aérien
Mail 4075																			X	ANONYME : Sur le plateau de Saclay ce métro ne servira pas à la population locale vu le peu de gare et n'apportera que des nuisances.
Mail 4076		X																	X	M. GILBON : Maire et Habitant de Villiers le Bâcle Dans le cadre du projet de la ligne 18 j'émet un avis défavorable sur le tracé en aérien au droit des communes de Saclay, Châteaufort, Magny les Hameaux et Villiers le Bâcle: Il me parait tout à fait inconcevable que l'on puisse passer outre le sentiment des habitants de ces villes et surtout des élus locaux représentant ces populations. Depuis plus de 5 ans la SGP mène un simulacre de concertation inadmissible. Je rappelle que le projet initial prévoyait 4 gares en milieu souterrain et que suite à des demandes de certains élus, des gares supplémentaires au total 6 de plus soit 10 gares, la SGP pour respecter l'enveloppe financière a modifié le projet avec une partie en aérien de Palaiseau à Guyancourt. Je trouve tout à fait scandaleux parce que des élus ont demandé des gares supplémentaires, que les habitants des communes citées précédemment soient pénalisées tant sur le plan environnemental, visuel et sonore. Ceux-ci subissent déjà en permanence les nuisances de l'aérodrome de Toussus le Noble, le doublement de la RD36 et demain un métro aérien avec près de 900 piles de 10 mètres de haut qui seront taguées (quel beau décor!!). Vous trouverez en pièce jointe une proposition de tracé jamais étudié sérieusement par la SGP, cette proposition a le mérite d'avoir un trajet plus court et donc moins onéreux que celui annoncé par la SGP en souterrain le long de la RD36.
Mail 4077						X	X					X							X	Mme. BERLAND : idem mail 3 de Terres Fertiles
Mail 4078							X												X	Mme. RAGUET : ce projet remet en cause l'existence et la pérennité de la ZPNAF, du fait de l'ouvrage lui-même (notamment viaduc) et du fait de l'urbanisation massive du Plateau de Saclay qu'il implique (seule solution à sa rentabilité). Le projet menace l'équilibre économique de l'activité agricole du Plateau qui exploite des terres parmi les meilleures de France.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE DEFAVORABLE NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 4079		X																X M. JURVILLIER : Malheureusement, je pense que la ligne 18 ne s'impose pas, vu les débits attendus. Si la 18 doit se faire, il faut que ce soit un moyen lourd et rapide, pas un tortillard. Il faut penser à 150 ans de distance ! Le RER B est victime d'un tracé tout en courbes qui empêche une modernisation complète. On ne construit pas des lignes structurantes pour 10 ou 20 ans, les choix engagés sur plus d'un siècle ! Le résultat des négociations actuelles sur la 18 ont déjà rajouté trop de courbes et de détours
Mail 4080													X		X		X	M. GUICHARD : Il serait bon de féliciter l'urbaniste de l'observation 3986 (pour un Avis défavorable) car les 3 cartes proposées démontrent que les trajets des personnes ne viennent pas du tout soutenir/appuyer le tracé de cette L18. Ni en direction, ni en longueur de trajet, ni en nombre de personnes. Si les initiateurs du projet étaient à la hauteur, alors, sur ce point aussi, ils auraient eu la pertinence de fournir des images franches et parlantes. Enfin les promoteurs du projet L18 semblent considérer que l'accord pour la réalisation est acquis dans leur attitude (appels d'offre pour les travaux à entreprendre passés avec quelques entreprises et annonces de ce qui sera fait "APRES" l'enquête d'utilité publique). Pour eux le futur n'existe pas sans pylônes et ils n'imaginent pas que des points de vue aboutissent à une réponse défavorable pour la L18.
Mail 4081																		X M. SMIT : D'une façon plus générale, lorsque quelqu'un choisit de se domicilier loin de son lieu de travail, il ne peut attendre de la collectivité de lui faire bénéficier d'un moyen de transport rapide et efficace.
Mail 4082							X	X				X	X				X	Mme. PITOEFF : J'émet un AVIS DEFAVORABLE au projet de métro intitulé « Ligne 18 » de la Société du Grand Paris (SGP). Comme en témoignent les nombreuses contributions à cette Enquête d'Utilité Publique les facteurs révélant les impacts négatifs de ce projet sur de nombreux aspects ne manquent pas. Pour n'en citer que quelques-uns auquel j'adhère : - IMPACT NEGATIF sur la biodiversité de la région PROTÉGÉE du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse (démarche INVERSE de la COP21, donc !) - NUISIBILITÉ sur la SANTÉ HUMAINE des citoyens-riverains causée par la POLLUTION SONORE certaine - RISQUES avérés d'une construction de ligne de transport si proche de la ZONE DE DANGER du Commissariat à l'Energie Atomique du plateau de Saclay (cf. Zone Non Aedificandi autour du site CEA de Saclay) - Le métro « devrait » être aérien sur une portion minimale de la « ligne 18 », juste autour d'une centrale nucléaire ??... Les raisons fournies posent la question suivante : se moque-t-on du citoyen français ? - DOUTE sur le coup réel du métro enterré (voire du budget total) - DOSSIER dans son ensemble DIFFICILE D'ACCÈS pour le concitoyen, INCONSISTANT selon certains experts, et CONTRADICTOIRE dans plusieurs domaines. Nous ne pouvons donc que nous poser la question quant aux MOTIVATIONS REELLES de la SGP et finalement du gouvernement en place. Le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse est protégée mais pour combien de temps ? À QUI PROFITE véritablement ce projet ambitieux ? Pourquoi absolument un métro ? Pourquoi pas d'autres solutions certainement plus en adéquation avec la région (un tramway comme la ligne T6, Vélizy-Chatillon, par exemple) ? JE SUIS CONTRE LE PROJET DU « METRO DE LA LIGNE 18 » DANS SON ENSEMBLE TEL QUE PRÉSENTÉ À CE JOUR.
Mail 4083			X	X														X ASSOCIATION GIFFOISE DES RIVERAINS DE LA D306 Notre association giffoise est présente depuis 15 ans aux côtés des riverains de la D306 qui constitue le principal axe de transit routier entre la vallée de Chevreuse et le plateau de Saclay. Au regard de notre expérience, il nous semble qu'un des facteurs clés de réussite de la ligne 18 sur le plateau du Moulon sera l'offre de déplacement innovant intégré au hub multimodal que va constituer la future gare Orsay-Gif. En particulier, la qualité des solutions permettant de bénéficier des modes de circulations douces et du réseau de maillage secondaire en transport en commun de type bus ou navette.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				<p>Etant donné la spécificité du relief local, les liaisons PLATEAU-VALLEE doivent être prioritaires dans l'objectif de la desserte de la future gare d'Orsay-Gif. Tous les acteurs de ce futur pôle d'excellence scientifique et universitaire (Société du Grand Paris, EPPS, CEA, CNRS, Université et Grandes Ecoles) doivent contribuer activement à la mise en place de ces axes de déplacement stratégiques pour les prochaines décennies.</p> <p>En effet, nul doute qu'une fraction non négligeable des futurs 24 000 voyages/jour sera constituée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'usagers arrivant en gare d'Orsay-Gif, travaillant sur le campus Paris/Saclay mais désireux de bénéficier de l'environnement préservé du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse. - d'habitants de la vallée et d'autres plateaux voisins voulant profiter des services d'un métro nouvelle génération. <p>En synthèse, merci ne pas créer "ex nihilo" la gare Orsay-Gif sur le plateau du Moulon sans prévoir ses interconnexions avec la vallée toute proche et en ignorant les impacts sur l'environnement existant.</p> <p>Cette recommandation est d'ailleurs pleinement cohérente avec les objectif du Grand Paris Express, dont ceux de « garantir le cadre de vie des habitants » et « réduire la congestion et la pollution automobile » rappelés dans le dossier d'information de l'enquête publique.</p> <p>PJ : Un des dossiers d'étude (27 pages) menée par notre association il y a quelques années (en 2002) mais toujours pertinente et pleinement d'actualité.</p> <p>NB : A l'époque, la 306 était encore une route Nationale mais sa départementalisation n'a rien changé aux problématiques exposées.</p>
Mail 4084																X	X		<p>Mme. DEBIESE : Je voudrais soulever le problème des PLU qui sont en train d'être révisés dans plusieurs communes du territoire et que cette DUP, si elle est adoptée, va modifier hors toute cette procédure de révision. Je voudrais prendre l'exemple de ma commune, Gif sur Yvette, pour laquelle une révision de PLU est en cours et s'achèvera au plus tard fin 2016."Des réunions publiques ont eu lieu (15 septembre 2015 et 8 mars 2016).</p> <p>Et pendant ce temps, cette DUP va peut-être bouleverser tout le travail réalisé par la mairie et la concertation faite avec les Giffois(es).</p> <p>Dans la modification proposée du PLU de Gif (http://www.enquetepublicueligne18.fr/assets/files/piece_i-1-6-plan_local_d-urbanisme_de_la_ville_de_gif-sur-yvette.pdf)</p> <p>page 25 : on peut lire que "Afin de permettre la réalisation du projet, le plan de zonage sera modifié de la manière suivante: Les protections paysagères inconstructibles identifiées en limite communale avec Saclay et aux abords de la "Rigole de Corbeville» sont réduites sur une surface d'environ 900 m2 sous les emprises de la section courante en viaduc." Je m'oppose à ce que les surfaces de protections paysagères aux abords de la rigole de Corbeville soient ainsi réduites. Les rigoles étant un élément historique à préserver du Plateau de Saclay et où vit une biodiversité (par exemple des campagnols amphibiens) qu'il ne faut pas toucher. De même, dans le PLU de Saclay, on peut lire que l'emprise SGP est quand même de 6 hectares http://www.enquetepublicueligne18.fr/assets/files/piece_i-1-7-plan_local_d-urbanisme_de_la_ville_de_saclay.pdf</p> <p>page 71, que le coefficient d'emprise au sol n'est pas réglementé pour le réseau Grand Paris</p> <p>page 73, que les règles ne s'appliquent pas aux installations GP</p> <p>page 80, que les emprises au sol et hauteur de construction concernant réseau GP ne sont pas réglementées</p> <p>page 83, qu'en zone A, ils ajoutent "les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. Ce n'est pas acceptable de modifier ainsi des PLU selon son bon vouloir.</p>	
Mail 4085													X			X			<p>ANONYME : L'intérêt de la ligne 18 n'apparaît pas évident aujourd'hui. Il va desservir une zone large notamment le plateau de Saclay qui consiste en grande partie à déplacer des instituts et des entreprises présentes dans Paris ou la proche banlieue pour des zones plus éloignées moins accessibles. La ligne 18 a la prétention de rendre ces zones d'emploi plus accessibles. Les étudiants viendront peut être sur la région sud car ils n'auront pas le choix mais ces déplacements seront temporaires.</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriels	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
	Mail 4086															X	X		Il ne faut pas oublier que la construction des lignes nécessitera entretien et amortissement non seulement du coût de la construction mais de l'exploitation dont l'entretien. La partie aérienne de la ligne 18 risque de se dégrader plus vite que les parties souterraines. Toutes ces remarques pour exprimer mon désaccord sur l'intérêt de ligne 18.	
	Mail 4087	X																X	<u>M. CHABA</u> : demande une gare à Camille Claudel	
	Mail 4088															X		X	<u>M. MEUNIER</u> : remarque générale sur la procédure d'une enquête publique	
	Mail 4089		X														R		<u>ANONYME</u> : contre le métro aérien	
	Mail 4090												X			X		X	<u>M. Jean-Vincent Placé</u> , Vice-président du Conseil régional note que le projet et la méthode de la SGP n'ont pas du tout permis de faciliter le choix de transports plus utiles et plus favorables au développement de l'Ile-de-France : alors qu'il existe déjà de nombreuses institutions et entreprises compétentes, la création de la SGP était injustifiée. L'Etat doit encore apporter près de 3 milliards et 1,5 milliard d'euros pour financer respectivement la SGP et le Plan de mobilisation, et personne ne sait qui paiera les emprunts de la SGP. Alors que les décisions budgétaires récentes ont pénalisé le STIF et que l'Etat reconnaît l'intérêt du Plan de mobilisation et d'Arc Express, la SGP s'apprête à reproduire les erreurs passées : la méthode « Blanc-Sarkozy » n'a en rien joué le jeu de la concertation, y compris avec l'agglomération du plateau de Saclay. Les Départements, la Région, les associations, peuvent, par le dialogue, concilier les contraintes de préservation de l'environnement, de recherche, de création d'emplois et de logements. L'infrastructure est surdimensionnée, ce que montrent les propres études de la SGP, qui reconnaît que le métro n'accueillerait 8000 passagers/heure qu'en 2035. Il faut encore négocier sur les tracés, la MO et les financements, mais le tronçon du plateau de Saclay est « pharaonique, inadapté et non financé » : il doit donc être retiré.	
	Mail 4091		X														R		<u>Mme. AGERON</u> : oui au métro enterré, non au métro aérien	
	TOTAL	481	1281	388	178	943	1694	1079	112	132	64	347	367	77	305	909	1839	1343	541	<u>NB</u> Sur les 1899 occurrences favorables à la ligne, 749 le sont sous réserves (R) mentionnées dans les autres occurrences.

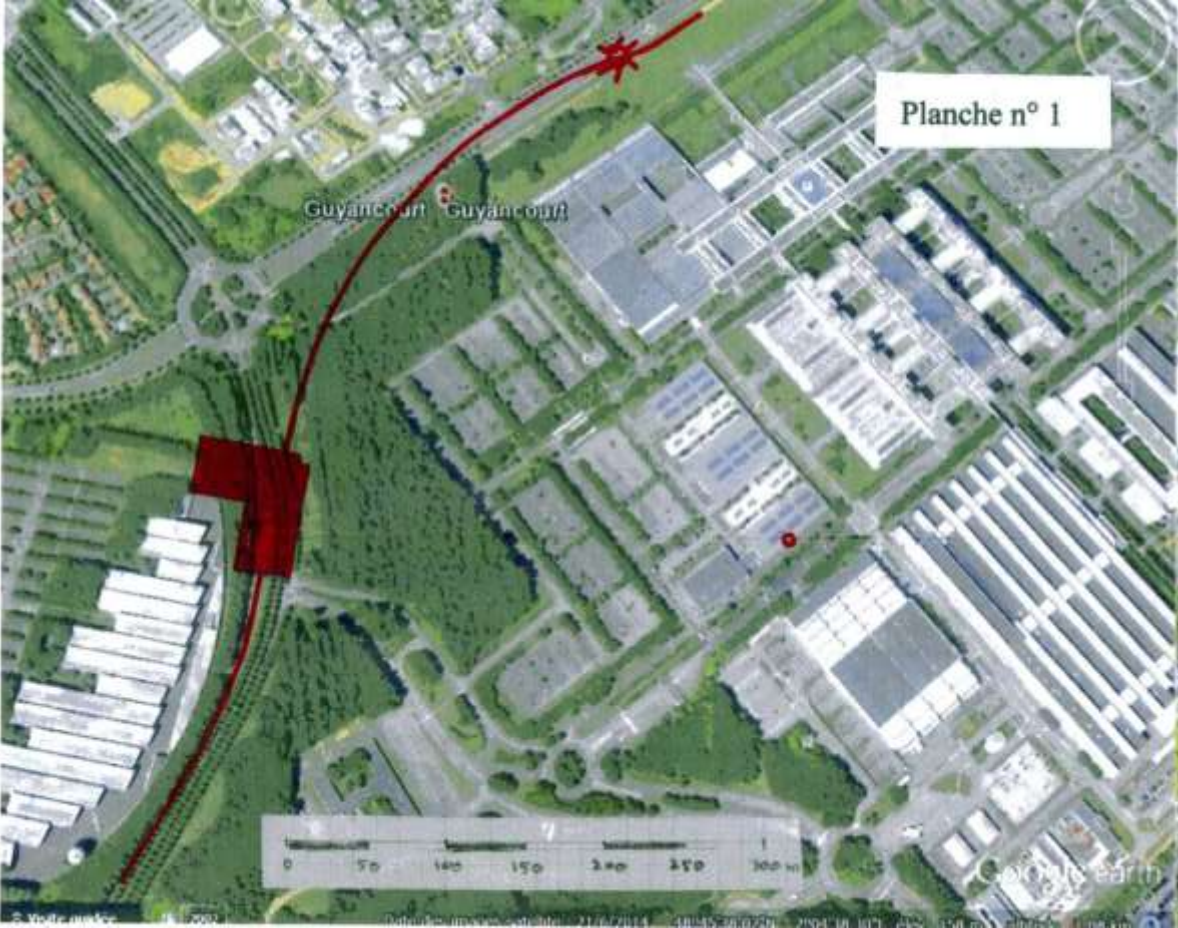
Les 4091 courriels reçus comportaient 195 pièces jointes représentant 1005 pages

II – TABLEAU DES COURRIERS ADRESSES AU PRESIDENT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE AU SIEGE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE LIGNE 18

NB : Les thèmes retenus figurent en abscisse et les courriers figurent en ordonnée. Une croix est portée au regard de chaque courrier lorsque le thème retenu y est évoqué.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et déteriorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique			FAVORABLE	DEFAVORABLE
← Courriers																			Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.	
Cour 1		X															X		X	<p>M. BOVE (Collectif Enterrez le Métro) Courrier de 7 pages: demande de suspendre au plus vite l'enquête publique ligne 18 aux motifs que cette enquête publique induit gravement en erreur les franciliens et ne respecte pas la loi n°2010-788 sur les 2 points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le projet de la ligne 18 correspond sans ambiguïté à la « construction d'un métro lourd et d'une dizaine de gares », or, pas une seule fois le terme de « métro » (et encore moins le terme « lourd ») n'est employé dans les avis d'enquête publique installés un peu partout sur le tracé de ce métro (affichette jaune en copie jointe). Cette omission est inacceptable, car le terme « ligne 18 » ne peut en aucun cas résumer à lui seul un projet du type « construction d'un métro lourd » - Force est de constater que l'élément le plus critiquable de ce projet a lui aussi été omis ; il s'agit bien évidemment des 14 km de ligne en viaduc aérien. Une fois encore, cette omission soigneusement étudiée par la SGP, induit le public en erreur. Ces 14 km de viaduc représentent tout de même 40% du tracé total, ils doivent donc impérativement apparaître dans l'intitulé de l'avis d'enquête publique. Ces deux premiers points ne sont pas sans fondement car, entre les questions de nos adhérents et les premières consultations en mairie, nous avons déjà comptabilisé une quinzaine de personnes qui pensaient que les affichettes jaunes de cet avis d'enquête publique concernaient la ligne de bus que le département prévoit de faire passer le long de la Route Départementale 36. L'intitulé de l'enquête publique « lignel8 » n'est donc visiblement pas clair
Cour 2	X	X											X				R		<p>M. COURTINAT Courrier de 21 pages : La ligne 18 du Grand Paris Express est, incontestablement, un excellent projet qui mérite d'être mené à bien dans les meilleures conditions et dans les délais les plus brefs. Son trajet entre Palaiseau et Versailles Chantier, tel qu'il est actuellement prévu, est très critiquable et mérite d'être entièrement revu. <u>Quelles sont ces principales critiques ?</u></p> <p><u>Tout d'abord, la ligne aérienne.</u> Certes, les territoires traversés sont pour une bonne part des terres agricoles. Pour l'instant, oui. Mais la ligne 18 fait clairement partie des projets qui structurent et définissent des schémas d'urbanisme pour longtemps, certainement plusieurs siècles. Une ligne aérienne créera nécessairement des nuisances visuelles et sonores qui inquiètent à juste titre les populations actuelles des villages proches du tracé, mais qui impacteront encore davantage les futurs programmes d'aménagement de ces zones pour l'instant peu peuplées. Ce serait faire un bien vilain cadeau aux générations futures !...</p> <p><u>En second lieu, la non-desserte du centre de St Quentin.</u> Car il s'agit là du noyau autour duquel s'est progressivement réalisée la Ville Nouvelle de St Quentin en Yvelines, devenue aujourd'hui Communauté de Communes. Ce centre comporte plusieurs universités qui bénéficieraient d'une liaison commode et rapide avec les campus et le pôle Recherche de Paris/Saclay. Il comporte également un habitat dense - pour une bonne part en logements sociaux -, un centre commercial important, et de nombreuses activités de services. Tout ceci représente un potentiel de voyageurs sur la ligne 18 qu'il est fort surprenant de négliger !....</p> <p><u>Troisièmement, le passage de la ligne sous le quartier de la Bretonnière à Voisins le Bretonneux.</u></p> <p>Il est très facile de l'éviter comme en témoigne la petite étude ci-jointe, qui a été soumise aux Mairies de Voisins et de Guyancourt. Cette étude a servi de base à la lettre adressée à la SGP par l'ADHAVE le 5 novembre 2015, également ci-jointe. Ce trajet alternatif ainsi proposé est plus économique que le trajet prévu et devrait s'imposer comme une évidence (plus facile à réaliser, pas de contentieux avec les propriétaires des parcelles concernées, pas de servitudes de tréfonds sur la parcelle 'ex-Thalès' à Guyancourt, etc...).</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p> <p><u>Le trajet actuel, comment a-t-il été étudié ?</u> La réponse est donnée par la SGP elle-même : voir en pièce jointe le mail reçu de la SGP le 23 février 2016. Il y est dit : « Au départ, la ligne 18 devait être souterraine et ne compter que quatre gares. Mais lors du débat public en 2010, les élus et la population ont demandé de nouvelles gares. Nous avons donc décidé de réaliser 10 gares, et ce avec une enveloppe budgétaire identique». <u>Réaliser 6 gares de plus avec le même budget, cherchez l'erreur !...</u> En tout état de cause, ceci a conduit la direction de projet à proposer une partie du trajet en aérien, et à rejeter la demande d'une gare dans le centre de St Quentin en Yvelines A partir de ce résultat, on peut légitimement penser qu'un supplément d'environ 15% sur le budget actuel suffirait pour rajouter la gare de St Quentin Université (2% pour la gare, et le reste pour le rallongement de la ligne). A noter que techniquement, il serait plus facile et donc moins coûteux de rester sur le plateau entre Satory et St Quentin Université puis St Quentin-Est, que de descendre dans le vallon de la Bièvre au lieu-dit la Minière pour traverser <u>sous</u> le lit de la Bièvre avant de remonter sur le plateau de Guyancourt, tel que c'est actuellement prévu pour relier directement Satory à St Quentin-Est. En conclusion, l'enjeu de la ligne 18 est tel qu'il paraîtrait dérisoire, mesquin, et pour tout dire irresponsable, de s'en tenir à des contraintes budgétaires inappropriées qui conduiraient à sacrifier l'avenir au présent et à réaliser un ouvrage médiocre. résolution de cette problématique est plus du domaine de l'ingénierie financière que de l'ingénierie technique. A ce propos, et entre autres solutions possibles (emprunts de plus longue durée par exemple), pourquoi ne pas envisager une participation de capitaux privés au côté des capitaux publics ? Comment ? En laissant la SGP maîtriser les opérations techniques lourdes : percement du tunnel, gros œuvre des gares, acquisition des matériels de transport, du système d'alimentation et de contrôle-commande, et concéder le second œuvre et la décoration des gares, avec leurs emplacements publicitaires, et la gestion des commerces et services associés, à des groupes privés tels que JC Decaux, ou Bolloré, par exemple. <u>A titre complémentaire et sous forme d'une contreproposition</u>, le courrier propose un tracé et une conception de la gare de Saint Quentin Est qui devrait pallier les inconvénients décrits ci-dessus Le tracé proposé s'inspire du tracé qui était prévu à l'origine dans le projet de 2013, mais, à la différence de celui-ci, qui prévoyait la réalisation du métro par l'utilisation du procédé de « tranchées couvertes », nous avons conservé la technique du projet le plus récent, c'est-à-dire le creusement de la galerie par tunnelier. Cette technique exige un rayon de courbure minimum de 300 m. qui est respecté dans le tracé proposé : voir planches n° 1 et 2. De plus, ce rayon de courbure minimum n'entraîne pas d'inconvénient pour la circulation des trains, qui sont bien forcés de ralentir à l'approche d'une gare !... La Mairie de Guyancourt a demandé que la gare soit située près de la Place de Villaroy, à l'extrémité nord de la « parcelle Thalès ». Cette parcelle a pour vocation d'accueillir des activités industrielles et/ou commerciales. Le tracé proposé satisfait cette exigence. Le mérite du tracé proposé est qu'il emprunte au maximum le sous-sol des espaces publics. Un seul passage, très court, est prévu sous une parcelle privée : le Bois du Trou Berger, qui appartient au Technocentre Renault, en limite des voies publiques Léon Blum et Avenue de l'Europe. De même le tracé passe sous le Practice du Golf National, là aussi en limite des voies publiques Avenue de l'Europe et route D 36. A noter que ces passages sont libres de tout ouvrage annexe tel que puits de secours ou bouche de ventilation. Seul le sous-sol est concerné et il suffira pour ces parcelles d'établir une simple servitude de tréfonds sur une surface minime. Voir planches 1 et 2, qui sont à la même échelle.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE DEFAVORABLE NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p> <p>En tout état de cause, le tracé proposé évite les parcelles Safran, le quartier de la Bretonnière, et même la « parcelle Thalès ».</p> 

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																				PLANCHE 1 BIS
Cour 3	X																X		<p>M. DE BARY : Courrier d'1 page : En tant que responsable du projet du Grand Paris particulièrement de la ligne 18, ayant dans ce cadre été informé des travaux prévus pour l'aménagement de la gare des Chantiers à Versailles et de sa conséquence sur l'expropriation des espaces et des locaux du Centre 8, je me permets de vous faire part de ma très vive opposition à cette éventualité.</p> <p>En effet, étant de confession Protestante et appartenant de ce fait à l'Eglise Protestante Unie de Versailles, je ne peux donner mon agrément à un projet qui va démolir un ensemble vital pour la vie de notre Paroisse.</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																			<p>Construit en 1970 ce centre a été créé sur un site qui avait été donné à notre paroisse par la Communauté des Diaconesses voisine située au 10 rue de la Porte de Bue. Ainsi, l'ensemble constitué par les deux propriétés du 8 et du 10 de cette rue constitue-t-il un vaste espace de vie protestant qu'il serait criminel de scinder en deux.</p> <p>En effet, la communauté des Diaconesse qui exerce un rôle admirable sur le plan théologique et humanitaire et qui centralise en ce lieu son centre névralgique est en même temps un support incontestable de notre paroisse et la proximité des deux institutions crée une synergie permanente entre les deux entités. La paroisse a par ailleurs un rôle de rayonnement œcuménique très important sur toute la région, rôle qui dépasse la ville de Versailles. En particulier sous l'angle de la communication et des échanges interconfessionnels avec les Eglises catholiques, israélites et musulmanes.</p> <p>Il serait possible de donner des quantités d'exemples qui dans la vie quotidienne illustre cette belle coopération que le projet que vous portez va réduire à néant. En conséquence je vous prie de bien vouloir enregistrer ma très vive opposition à ce projet.</p>	
Cour 4																X		X	<p>Groupe « Antony Bleu Marine » M. MEUNIER : Dans le cadre de l'enquête publique actuellement en cours sur la ligne 18 du Grand Paris Express, 4 réunions publiques ont été programmées dont une a déjà eu lieu le 22 mars à Massy. Les trois autres sont prévus aux dates suivantes : le 4 avril à Versailles, le 8 avril à Gif-sur-Yvette et le 14 avril à Guyancourt. Or, l'aménagement de la ligne 18 du Grand Paris Express prévoit l'implantation d'une gare sur le site d'Antony à Antony, Lié indissociablement à ce projet pour la Maire d'Antony, le projet qu'elle porte d'aménagement et de restructuration du quartier d'Antony. Par ailleurs, l'implantation de cette gare sur le site retenu à Antony par la Société du Grand Paris ne sera pas sans conséquence sur le quotidien des habitants de Wissous, ni sur le futur d'Orlyval. A vu de ces considérations, il apparaît important qu'aussi bien les habitants d'Antony que de Wissous soient en mesure de s'approprier toutes les composantes de ce projet, de pouvoir en débattre et donner leur avis. C'est pourquoi je vous demande, Monsieur le Commissaire Enquêteur, qu'une réunion publique soit organisée sur Antony, à l'instar de celles organisées à Massy, Versailles, Gif-sur-Yvette et Guyancourt.</p>	
Cour 5	X	X														X	R		<p>Ville de PALAISEAU M. de LASTRERIE – Maire : La commune a déjà eu l'occasion de rappeler à de nombreuses reprises que la réalisation de cette infrastructure était une condition indispensable tant pour la réussite de l'aménagement du plateau, que pour l'intégration du cluster dans le système métropolitain Francilien. C'est pourquoi il est ici important de saluer l'engagement de la société du Grand Paris, maître d'ouvrage de ce projet, en vue de la réalisation effective de la ligne 18 sur la section Orly-CEA Saint Aubin ou Orsay-Gif à l'horizon 2024</p> <p>Mais la réalisation de cette infrastructure ne doit pas conduire à écarter les autres réflexions menées en parallèle, en particulier celles relatives aux liaisons entre le plateau et la vallée. Le projet Paris Saclay ne pourra réussir et susciter l'adhésion de tous que s'il est vecteur de solidarités à toutes les échelles : régionale avec la ligne 18, départementale et intercommunale (notamment par le renforcement des infrastructures routières notamment) et locales (via les liaisons plateau-vallée).</p> <p><u>Sur la nécessité d'une gare supplémentaire sur la ligne</u></p> <p>Le territoire palaisien connaît aujourd'hui de profondes mutations du fait d'un développement très important sous la forme de deux opérations d'aménagement distinctes sur le plateau, le quartier de l'école Polytechnique et le quartier Camille Claudel, ce dernier étant aujourd'hui livré pour sa première phase avec près de 1500 logements dont 400 logements étudiants. Il est fondamental d'étudier finement les conditions d'articulation entre ces deux projets séparés par la forêt domaniale. Dans cette perspective, la collectivité a engagé avec la Communauté d'Agglomération Paris Saclay, l'Etablissement Public d'Aménagement Paris Saclay et la Société d'Economie Mixte Scientipôle Aménagement les études nécessaires pour amender le plan d'aménagement d'ensemble du quartier de l'école Polytechnique afin de permettre le développement de la partie résidentielle sur le secteur Nord Est du quartier, le long de l'axe drainé par la route de Saclay</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p>
																				<p>(RD 36) et le boulevard des Maréchaux. Cette stratégie respecte la vocation originelle du cluster et garantit donc sa réussite. Elle assure également l'émergence d'un véritable quartier d'habitation relié au tissu existant ou à créer et mettant à profit les infrastructures existantes ou en projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le réaménagement du ring de Polytechnique, - la réalisation de la ligne 18. <p>Dans cette perspective, la réalisation d'une gare supplémentaire dans le prolongement du quartier Camille Claudel est indispensable. Malheureusement, le dossier objet de la présente enquête ne prévoit pas la mise en œuvre de cet équipement.</p> <p>Toutefois, l'introduction sur le réseau d'une gare supplémentaire est désormais juridiquement possible. En effet, l'article 58 de la loi NOTRe du 07 août 2015 institue une procédure permettant de modifier le schéma d'ensemble de la Société du Grand Paris institué en 2011. Dans le cadre de la présente enquête publique, la commune de Palaiseau rappelle donc sa volonté qu'une gare supplémentaire soit prévue pour assurer l'articulation entre la ZAC QEP et Camille Claudel. Il semble possible d'implanter cette gare à moindre frais au niveau du passage du réseau du souterrain à l'aérien dans le secteur de la croix de Villebois. Cette gare serait alors le support idéal d'une articulation pertinente entre le quartier de l'Ecole Polytechnique et Camille Claudel. Elle relierait alors les habitants du plateau à des réseaux de transports en commun efficaces, ce qui aujourd'hui n'est pas encore le cas alors même qu'un développement important a eu lieu sur le secteur.</p> <p><u>Le cas spécifique du SMR-SMI</u></p> <p>Le dossier d'enquête présente l'ensemble du projet d'infrastructure et précise la localisation des dispositifs techniques nécessaires à la gestion de la ligne. Il est prévu d'accueillir sur une emprise positionnée à l'entrée de la ZAC du quartier de l'Ecole Polytechnique, sur une superficie de 6,5 hectares, un ensemble d'installations liées à la maintenance et à la gestion du réseau comprenant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un site de maintenance et de remisage nécessaire à la maintenance du matériel roulant (SMR), - un site de maintenance des infrastructures (SMI), <p>un poste de commande centralisé (PCC).</p> <p>Cette emprise est destinée à faire l'objet d'un emplacement réservé dans le PLU qui doit être mis en compatibilité avec le projet. Cet emplacement réservé ainsi que les autres modifications apportées au PLU sont présentées dans la pièce 1.1.4 du dossier.</p> <p>La commune émet aujourd'hui un avis réservé à l'implantation à cet endroit d'un tel dispositif :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour des raisons d'intégration urbaine : l'implantation de ces infrastructures à cet endroit complexifierait notablement la réflexion en cours sur l'articulation entre le quartier de l'Ecole Polytechnique et le quartier Camille Claudel, sur un secteur déjà largement contraint par les infrastructures (en particulier carrefour de la croix de Villebois), pour des raisons paysagères et environnementales, sur un secteur d'entrée de ville fortement exposé sur le plateau, et marqué en outre par la présence d'une continuité écologique inscrite au SDRIF, et dont les fonctionnalités pourraient être remises en question par cet aménagement. <p>Le dossier d'enquête publique et notamment l'étude d'impact (page 58 de la pièce G-2 du dossier) détaille la réflexion qui a abouti à la sélection de ce site après l'étude de sites alternatifs. Le tableau figurant ci-dessous est un extrait de cette démonstration.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires																																								
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.																																						
	<p align="center">Analyse multicritère des localisations du site de maintenance</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Critère</th> <th>Site potentiel A Morangis</th> <th>Site potentiel B Polytechnique</th> <th>Site potentiel C Corbeville</th> <th>Site potentiel D Guyancourt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Critères de fonctionnalité</td> <td align="center">-</td> <td align="center">++</td> <td align="center">++</td> <td align="center">-</td> </tr> <tr> <td>Critères d'insertion urbaine</td> <td align="center">+</td> <td align="center">-</td> <td align="center">+</td> <td align="center">+</td> </tr> <tr> <td>Critères d'infrastructure</td> <td align="center">-</td> <td align="center">+</td> <td align="center">+</td> <td align="center">-</td> </tr> <tr> <td>Critères environnementaux</td> <td align="center">+</td> <td align="center">-</td> <td align="center">-</td> <td align="center">-</td> </tr> <tr> <td>Critères de coûts et risques</td> <td align="center">-</td> <td align="center">++</td> <td align="center">+</td> <td align="center">-</td> </tr> <tr> <td>Critères surfaciques</td> <td align="center">-</td> <td align="center">++</td> <td align="center">+</td> <td align="center">-</td> </tr> <tr> <td>Contraintes locales majeures</td> <td align="center">-</td> <td align="center">+</td> <td align="center">+</td> <td align="center">+</td> </tr> </tbody> </table> <p>L'analyse multicritère met en avant deux sites, Polytechnique et Corbeville. Il est d'ailleurs mentionné dans la démonstration que le site de Polytechnique présente des contraintes d'insertion urbaine. C'est pourquoi il semble nécessaire à ce stade que les études d'implantation sur un site alternatif soit reprises et approfondies, à l'image du CEA sur le secteur Saint Aubin-Saclay. La ville de Palaiseau se tient bien entendu à la disposition de la Société du Grand Paris et de l'ensemble des partenaires pour alimenter cette réflexion.</p> <p>En conclusion, il est important de rappeler l'attachement de la commune à la réalisation de ce projet fondamental pour l'avenir du territoire. Toutefois, ce dernier doit être complété par certains éléments nécessaires à une meilleur insertion des infrastructures sur le territoire : une gare supplémentaire telle que décrite précédemment et une réflexion approfondie en vue d'un emplacement alternatif du SMR-SMI.</p>																				Critère	Site potentiel A Morangis	Site potentiel B Polytechnique	Site potentiel C Corbeville	Site potentiel D Guyancourt	Critères de fonctionnalité	-	++	++	-	Critères d'insertion urbaine	+	-	+	+	Critères d'infrastructure	-	+	+	-	Critères environnementaux	+	-	-	-	Critères de coûts et risques	-	++	+	-	Critères surfaciques	-	++	+	-	Contraintes locales majeures	-	+
Critère	Site potentiel A Morangis	Site potentiel B Polytechnique	Site potentiel C Corbeville	Site potentiel D Guyancourt																																																						
Critères de fonctionnalité	-	++	++	-																																																						
Critères d'insertion urbaine	+	-	+	+																																																						
Critères d'infrastructure	-	+	+	-																																																						
Critères environnementaux	+	-	-	-																																																						
Critères de coûts et risques	-	++	+	-																																																						
Critères surfaciques	-	++	+	-																																																						
Contraintes locales majeures	-	+	+	+																																																						
Cour 6	X					X												X	<p>ADHAVE (Association des Habitants de Voisins) : L'ADHAVE (Association de Protection des Droits des Habitants de Voisins et communes Environnantes) est une association créée en 1992 qui regroupe 150 adhérents du Collectif Bretonnière Lignel8, créé en août 2015 qui compte plus de 400 membres.</p> <p>Le fuseau d'étude tel que prévu actuellement traverse de part en part le quartier de la Bretonnière. Au moins 150 habitations sont potentiellement concernées. Parmi ces habitations au moins la moitié d'entre elles ont d'ores et déjà connu des désordres du type affaissement de dalle et (ou) fissuration de murs porteurs. Un quart d'entre elles ont même fait l'objet de déclarations de sinistres dans le cadre des 10 arrêtés catastrophe naturelle pris entre 1991 et 2008 pour la commune de Voisins le Bretonneux. Ces arrêtés de catastrophe naturelle ont été pris en raison des nombreux désordres constatés sur les habitations de plusieurs quartiers dont notamment celui de la Bretonnière. Ils sont liés à la rétraction</p>																																							

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p>
																			<p>et au gonflement des terrains argileux du fait des épisodes de sécheresse successifs de ces 15 dernières années. La quasi-totalité des habitations de ce quartier sont construites sans sous-sol, avec deux rangs de parpaings en fondation, et avec une dalle basse flottante posée à même le sol argileux préalablement damé. Il est aujourd'hui avéré que ce mode de construction était inadapté à la nature des terrains. Mais malheureusement pour les propriétaires, les premiers désordres sont apparus quelques années après la fin de la garantie décennale, dégageant de fait les constructeurs de leur responsabilité.</p> <p>L'ADHAVE a réalisé une campagne de recensement des dommages et des réparations réalisées dans le quartier impacté par le tracé actuel du métro.</p> <p>Le résultat est édifiant. Sur la cartographie jointe, on voit qu'une forêt de micropieux barre la route du tunnelier à une profondeur de 15 mètres et parfois 19 mètres sous le sol. Un très grand nombre de maisons ont dû être consolidées, d'autres n'ont pu l'être en 2015, car l'état de catastrophe naturel n'a pas été prononcé par le Préfet.</p> <p>Nous avons choisi de ne pas publier ce schéma sur le site internet de manière à ne pas dévaloriser les constructions existantes avec ces informations alarmantes.</p> <p>Toutes ces maisons sont atteintes, et toutes celles qui ne le sont pas encore sont susceptibles de l'être dans l'intervalle 2016-2030.</p> <p>Le passage d'un tunnelier est de ce fait rendu impossible à la profondeur de 15 mètres et mettrait en danger l'ensemble du bâti en renforçant les effets des retraits-gonflements des argiles.</p> <p>A ce titre, le document Enjeux géotechniques pour la construction du métro automatique « Grand Paris Express » édité par la Société du Grand Paris (Fluteaux V.) indique en page 161 :</p> <p>« 3.4 Retrait et gonflement des argiles</p> <p>L'argile voit sa consistance se modifier en fonction de sa teneur en eau. Ces variations de consistance s'accompagnent de variations de volume, dont l'amplitude peut s'avérer très importante</p> <p>3.4.1 Les impacts d'un projet de type métro souterrain sur le retrait/gonflement des argiles : Un projet de type métro souterrain est susceptible d'activer ou de réactiver le phénomène de retrait/gonflement des argiles en modifiant le régime d'écoulement des nappes d'eau souterraines</p> <p>Il n'y a eu aucune étude d'impact sur le bâti de la Bretonnière, ni étude de risque, à cet endroit du tracé où la profondeur du tunnel est très faible : 10 à 15 mètres.</p> <p>Nous émettons donc des doutes sur le sérieux de l'étude du tracé dans ce quartier.</p> <p>L'application des servitudes sur le fuseau d'étude du tracé empêchera dès sa publication, de conforter les consolidations des maisons atteintes en 2015 et après.</p> <p>Ceci constitue une mise en péril potentiel des maisons de ce quartier.</p> <p>En conséquence, au vu des arguments exprimés ci-dessus, et de la mise en danger des biens, des personnes, il est demandé à la Commission d'enquête de prononcer un avis défavorable au passage du tracé sous les habitations du quartier de la Bretonnière. Il est demandé à la commission d'enquête de préconiser le déplacement du tracé dans l'est de la zone de travaux, hors des zones habitées.</p> <p>De plus, ce tracé alternatif fait économiser 100 mètres de tunnel et un ouvrage annexe, en représentant une économie d'au moins 50 Millions d'EURO.</p> <p>UN TEXTE DE PETITION A ETE JOINT SIGNE PAR 424 PERSONNES</p>	


THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																			<p>Résultats de l'enquête sur le bâti du quartier de la Bretonnière (au 21 mars 2016)</p> <p>● Micropieux ● Longrines et autres travaux ● Cat. Nat. sans travaux ● Dommages</p> <p>Confidentiel ADHAVE</p> <p>Etat des dommages réalisé par l'ADHAVE : basé sur les déclarations faites par les co-proprétaires</p> <p>ADHAVE – Collectif la Bretonnière Ligne 18 http://www.collectif-bretonniere-ligne18.info</p>	
Cour 7	X																		R FONDATION Diaconesses de Reuilly – M. MANOËL : Je tiens à vous exprimer, au nom de La Fondation Diaconesses de Reuilly, mes vives réserves à propos des conditions de réalisation de l'extension de la Gare de Versailles Chantiers, qui peuvent mettre en cause le maintien de notre siège ou de nos activités à Versailles. D'une part, nous mesurons bien l'intérêt de ce nouvel équipement dont notre siège rue Porte de Buc à Versailles bénéficiera. Mais d'autre part, nous ne comprenons pas les choix d'implantation qui ont été faits : qui impliquent la destruction du Centre I huit, un équipement mis à la disposition de la population par la paroisse protestante, qui contribue grandement non seulement à la vie de cette paroisse mais à la vie sociale en général, et dont nous avons besoin pour nos activités de siège, et qui impacteront fortement l'espace de calme partagé par la Communauté des Diaconesses, les hôtes quelle accueille dans son Foyer ou dans sa Chapelle (dont le style particulier mérite d'être protégé !), ainsi que par les personnes en grande fragilité soignées dans la Maison médicale Claire Demeure. Nous ne comprenons pas ces choix vu les surfaces de terrain dont dispose déjà la Gare de Versailles, et qui pourraient être réaménagés (y compris les bâtiments qu'ils supportent) utilement pour permettre cette extension.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
Cour 8	X																	X	<p>COMMUNAUTÉ des Diaconesses de Reuilly – Sœur COLLIEZ :</p> <p>J'ai l'honneur de vous faire part des questions que suscitent la mise en œuvre des travaux du Grand Paris, au regard des réalités de notre Communauté. Elles seront en effet, fortement impactées par la création de l'extension de la gare Versailles-Chantiers prévue dans le cadre de ce projet.</p> <p>La Communauté des Diaconesses de Reuilly est membre fondateur de la Fondation Diaconesses de Reuilly, dont le siège social est à Versailles, 14 rue Porte de Buc. La Fondation Diaconesses de Reuilly gère actuellement une quarantaine d'établissement sociaux et médicaux-sociaux, dans toute la France. Elle emploie 2000 salariés, et est un des fleurons des « œuvres protestantes ».</p> <p>La Communauté des Diaconesses de Reuilly est la première communauté religieuse protestante fondée en France. Elle a vu le jour en 1841 dans le quartier de Reuilly, Paris XII^e. Dès son origine, elle a été actrice dans des activités de soins et d'éducation, ainsi que dans la vie des Eglises issues de la Réforme, avec une orientation œcuménique explicite.</p> <p>En 1970, la Communauté des Diaconesses de Reuilly s'est installée dans la propriété des Ombrages, 10 rue Porte de Buc à Versailles, afin de concrétiser de manière plus effective sa triple vocation : monastique, ecclésiale et caritative :</p> <p>Dimension monastique : la Communauté a inscrit sa vie religieuse de type monastique, marquée par le silence, l'accueil et la prière, dans cet espace protégé, ouvert sur la forêt avoisinante. Pour réaliser ce projet, elle a ouvert une maison d'accueil et de retraites spirituelles, des ermitages, une chapelle récemment construite.</p> <p>Dimension ecclésiale : la Communauté a cédé une partie de son terrain à l'Eglise Réformée de Versailles, afin que la paroisse de Versailles y construise un Centre d'accueil et de rencontre : le Centre Huit. Les liens ecclésiaux entre la Communauté et le Centre Huit sont structurants de notre vie, comme de celle du Centre Huit. Ils se traduisent par un certain nombre d'activités conjointes et un soutien réciproque indispensable. Ce lien dépasse le strict territoire de Versailles. Il s'exprime par des activités des églises protestantes, au niveau régional et national, et parfois international. Il favorise également les rencontres inter-religieuses (liens avec la mosquée de Versailles....)</p> <p>Dimension caritative : Pour obéir à sa vocation de soin, la Communauté des Diaconesses a ouvert l'établissement Claire-Demeure, lequel est aujourd'hui reconnu pour la qualité de sa prise en charge des soins palliatifs, des personnes en fin de vie et des personnes en état végétatif persistant. Sa renommée nous conduit à envisager dans de brefs délais à une reconstruction et un agrandissement de ces locaux.</p> <p>Vous comprendrez que ces trois objectifs portés par la Communauté des Diaconesses sont fortement questionnés par la mise en œuvre du projet du Grand Paris, sur la gare Versailles-Chantiers.</p> <p>Les nuisances consécutives aux travaux, et celles induites par l'augmentation des flux de population vont constituer un grave préjudice sur la vie de la Communauté des Diaconesses, en termes de qualité de l'accueil qu'elle offre à ses retraitants, et sur sa vie elle-même. Cela se traduit également en perte économique, puisqu'il y aura une diminution du terrain disponible. Actuellement un magasin d'artisanat (l'une des ressources financières de la Communauté) est inscrit sur la parcelle qui serait cédée en vue de ce chantier. Perte des revenus induits par notre accueil monastique, pendant la durée des travaux, dans la mesure où l'environnement ne permettra plus la qualité de silence et de retrait que nous offrons actuellement.</p> <p>La perte et le déplacement du Centre Huit porte atteinte à la dimension d'ouverture de la Communauté des Diaconesses, sans compter l'impact économique lié à ces activités communes.</p> <p>L'agrandissement de l'établissement « Claire-Demeure » ne devrait en aucun cas être pénalisé par l'implantation des services que le Grand Paris envisage sur la parcelle actuellement occupée par le Centre Huit.</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																			<p>Au regard de ces réalités, nous souhaitons que l'impact des travaux durant la durée du chantier soit absolument pris en compte par l'établissement Grand Paris.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Au terme des travaux du Grand Paris, nous souhaitons fortement que le Centre Huit puisse réintégrer son implantation actuelle, afin de retrouver cette synergie entre ces trois structures décrites ci-dessus. Elles ont, nous le croyons, une pertinence évidente en terme de cohésion sociale, de dialogue des spiritualités, de service rendu au regard des graves questions éthiques liées à la prise en charge de la fin de vie et du vieillissement - Au regard de tous ces éléments, je vous prie, monsieur le président, de prendre en considération nos souhaits d'obtenir des garanties pour réduire au maximum les nuisances durant la durée de ce chantier d'une part, et d'autre part de favoriser la réintégration du Centre Huit sur le périmètre actuel des secteurs couvrant le 8,10 et 14 rue Porte de Buc. Puis-je ajouter qu'il est tout à fait regrettable que la communauté protestante de Versailles soit la seule à porter le préjudice que constituent ces travaux ? 	
Cour 9																X		X	<p>M. TOYB : Unis pour Guyancourt : Ayant eu connaissance de l'enquête publique du projet de création du tronçon - ligne 18 verte « Aéroport d'Orly - Versailles Chantiers ». je dois vous informer de mon opposition en l'état de ce projet, car elle ne comporte qu'une seule gare sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin en Yvelines « SQY ». En conséquence, je souhaite que soit étudié, pour adoption, un scénario alternatif que je vous expose dans la suite de ce courrier.</p> <p>En effet, une seule gare pour desservir, seulement en tangentiel. une agglomération de presque 250 000 habitants, ne correspond pas aux objectifs économiques du Grand Paris. C'est d'autant plus étonnant que Saint Quentin en Yvelines est le second pôle économique d'île de France.</p> <p>Avec ce choix, seules les zones d'activités du Technocentre Renault, du golf national et, bien sûr. de la nouvelle gare SQY Est (ex-Thalès) à créer, sont desservies.</p> <p>En revanche, le campus X-Mines/Safran, à l'est et. à l'ouest, l'université « UVSQ ». le centre commercial de SQY et les zones d'activités du Pas du Lac. des Chênes-les Saules voire, dans une certaine mesure, celle des Sangliers avec Challenger de Bouygues, Médéric. Baxter, Sodexo, ainsi que le Vélodrome national, ne seront pas desservies directement.</p> <p>Or. non seulement les entreprises et centres de recherches situés sur la partie ouest du plateau ne seront pas reliés efficacement à la partie Est et encore moins aux centres de Saclay, mais aussi des quartiers nouveaux, en rénovation urbaine aujourd'hui, ou en construction à venir (La Verrière - quartier des Bécannes, Trappes - Hall Fressinet). futures zones de mixité fonctionnelle et de services. Il en est de même du quartier urbain en développement près du vélodrome national, futur centre d'affaires. Ces quartiers non reliés généreront des flux automobiles en contradiction totale avec la prise en compte de l'impact écologique demandé aujourd'hui.</p> <p>Plus surprenant, la nouvelle gare SQY Est ne disposant d'aucune connexion directe avec le réseau Transilien existant, cela nécessitera des modifications, des créations de lignes de bus. occasionnant inéluctablement une rupture de charge, en d'autres termes, une discontinuité dans les transports, synonyme de perte de temps par la gestion de correspondances complexes, avec changements multiples de type de véhicule (train - bus - métro), les études et l'expérience montrant qu'un temps trop long dû à des discontinuités conduisent à l'emploi de l'automobile. L'attrait de cet investissement, de plus de 2 milliards, s'en trouve donc très largement obéré.</p> <p>Enfin, le passage en tunnel sous les étangs de la Minière reste plus coûteux car construit en profondeur pour passer sous la vallée de la Bièvre occasionnant de forts dénivelés et comportant des risques écologiques associés.</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																				Par conséquent, je propose que soit étudié un tracé alternatif consistant au raccordement souterrain, sous l'avenue de l'Europe, depuis la gare de SQY Est jusqu'à la gare SNCF de Montigny SQY. La gare de la ligne 18 Montigny pouvant être étudiée en aérien ou en souterrain suivant le scénario de poursuite sur le réseau ferré existant, en aérien, puis en tunnel pour le franchissement sous la N12, après la gare de Saint-Cyr, pour rejoindre la gare de Satory, tel que prévu dans le tracé alternatif initial. Cette gare pourrait d'ailleurs être envisagée en aérien, afin d'en optimiser les coûts de réalisation. La fin du parcours jusqu'à Versailles Chantiers serait inchangée, par rapport aux études actuelles. Je pense réellement que cette alternative permettra une meilleure intégration de SQY dans l'EPAPS. mais au-delà, avec la connexion directe aux transports existants sans impact important, une meilleure intégration des zones d'activités de l'ouest de SQY. du sud (Rambouillet) et l'ouest (Houdan) des Yvelines. qui accéderont de façon rapide aux zones de développement de Saclay, Massy et l'aéroport d'Orly. Le Vélodrome national sera aussi desservi directement. Ces interconnexions permettront aussi d'accroître la fréquentation de la ligne 18. répondant ainsi à l'une des remarques du CGI. sur le nombre de passagers de cet équipement de transport lourd. Dans la perspective, éventuelle, des jeux olympiques en 2024, tous les sites olympiques seraient quasiment desservis en accélérant le calendrier.
Cour 10	X																	X	Mme FORGET : (Nice) : Je vous écris au sujet de la ligne 18, à l'endroit : 8, rue Porte de Buc, où se trouve un centre protestant. On y fait toutes sortes d'activités surtout sociales et humanitaires pour personnes en difficultés, personnes seules ou âgées, scouts, alphabétisation, fêtes de Noël, etc. Tout cela serait donc exproprié et les activités en question retomberaient sur diverses autres institutions ce qui coûterait fort cher (à l'Etat, à la ville, etc.) ou ne serait pas remplacé. Le centre de soins palliatifs « Claire Demeure » situé plus loin ne serait plus calme et en silence car les bus viendraient tourner devant. L'implantation d'un centre commercial ne pourrait-il être fait plus loin ?... Je vous prie M. le président de bien vouloir réexaminer tout ceci, avec toute votre sagesse...	
Cour 11	X																	X	M. et Mme LAVIGNE : Nous avons appris avec stupéfaction que le Centre 8 de la Porte de Bue était menacé de destruction par l'extension de la gare des Chantiers. Ce Centre très actif et très ouvert à tous les Versaillais fait partie d'un élément essentiel de l'offre culturelle, éducative, sociale, spirituelle à forte orientation œcuménique, de Versailles et de ses environs. La proximité de la gare des Chantiers, les liens étroits avec Claire Demeure et le quartier des Chantiers font que l'emplacement actuel est fondamental pour l'activité de ce Centre. Nous ne contestons pas la nécessité d'un agrandissement de la gare des Chantiers dans le cadre de l'aménagement du Grand Paris, mais nous pensons que les conditions de réalisation de ce projet sur ce point doivent être réexaminées pour sauvegarder l'implantation actuelle du Centre 8. Il s'agit en fait de faire prévaloir les valeurs culturelles et humanistes sur des considérations strictement technologiques ou/et financières; cette dimension doit également faire partie des fondamentaux de l'aménagement urbain. Une solution alternative est certainement possible si on accepte d'inverser la hiérarchie des valeurs sous-jacentes à ce projet à cet endroit. En espérant que vous serez sensible à ces considérations (Versailles et son image le mérite bien, notre époque l'exige plus que jamais)...	
Cour 12	X																	X	Mme CAZALIS : Paroissienne de l'Eglise Protestante Unie de Versailles, je rejette totalement le projet de construction de la sortie de la gare souterraine du métro ligne 18 sur les terrains du Centre Huit. C'est en ce lieu que nous pratiquons régulièrement notre culte dominical, nos différentes activités, réunions, conférences ouvertes à tous, nous sommes facteurs de cohésion sociale pour la ville et ses alentours. Nous vous demandons de réexaminer les projets.	
Cour 13	X						X											X	Les Amis du Grand Parc de Versailles : Introduction L'association des Amis du Grand Parc de Versailles (AGPV), association agréée au titre de la sauvegarde de l'environnement pour le département des Yvelines, siège par arrêté du Ministère de l'Environnement au Comité consultatif de l'EPAPS, où elle est représentée par son président, soussigné. Elle est par ailleurs membre fondateur du collectif OIN Saclay (COLOS) qui regroupe une centaine	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p> <p>d'associations du Plateau de Saclay et des territoires environnants (dont l'Union UASPS et l'Union UAPNR-HVC) ; elle est aussi membre du CA de l'association Terre & Cité. Elle est fortement impliquée sur le projet d'OIN' depuis son lancement fin 2008 (Lauréat au Concours d'idées, acteur de la définition de la XPNAF ...). Elle est récemment intervenue dans les enquêtes publiques sur les CDT Territoire Sud de Paris/Saclay et Versailles/SQY/Vélizy. L'association n'a pas uniquement vocation à veiller à la sauvegarde environnementale des territoires entourant Versailles (centrés sur l'ancien Grand Parc de chasse) : elle s'intéresse tout autant à la mise en valeur du patrimoine historique, avec l'objectif de contribuer à un cadre de vie harmonieux et vivant. On notera que le tracé de la ligne 18 affecte ledit Grand Parc historique sur Châteaufort et Magny, pour sa partie prévue en aérien.</p> <p>1 - Réflexions sur le trafic prévisionnel de la ligne 18 Lors de la concertation renforcée sur le projet île ligne 18, notamment à Magny-lcs- Hameaux au printemps 2015, la présentation du segment St-Quentin-CEA n'avait pu se dérouler normalement, et n'avait pas été abordée la notion de trafic sur ledit segment de 9 km. Or, pour comprendre le besoin d'installer un moyen de transport capacitif sur ce tronçon, il est indispensable de connaître les flux de voyageurs constatés ou anticipés.</p> <p>Nous avions posé, entre autres, la question suivante à la SGP en juin 2015 :</p> <p>1) La justification du segment CEA.Gyynggur1. long se plusieurs kilomètres sons stations intermédiaires doit être basée sur une fréquentation suffisante par les usagers : dans les réunions de concertation, sauf erreur, il ne semble pas qu'il y ait eu un argumentaire détaillé et crédible sur ce sujet, en hypothèses hautes et basses (cette liaison Est-Ouest ne résolvant d'ailleurs pas les importants besoins Nord Sud). Autant on peut entendre que cette ligne 18 pourrait avoir une utilité à ses deux extrémités (Orly Massy CEA et Versailles-Satory. Guyancourt), autant il est à craindre que sur ce long segment central ne circulent que des rames quasi vides les trois quarts du temps (comme le RER. C dans la vallée de la Bièvre, qui double d'ailleurs la liaison Versailles Massy!); le JCSP parallèle ira certes moins vite, mais ne faudrait-il pas attendre d'en expérimenter l'usage réel avant d'engager un très lourd budget?</p> <p>Et voici la réponse de la SGP parvenue le 25 août 2015 :</p> <p>1/ Interstation entre le CEA Saint-Aubin et Saint-Quentin Est Les gares qui jalonnent le projet de tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers de la Ligne 18 sont définies par le schéma d'ensemble, approuvé par décret le 24 août 2011. Un ensemble de critères a été pris en compte pour définir leur implantation, au titre desquels figurent le développement des activités et de l'habitat, ainsi que la desserte des grands pôles de développement. Ce sont ces critères qui ont permis de définir les sites d'implantation des gares.</p> <p>Comme vous l'indiquez, entre la gare CEA Saint-Aubin et Saint-Quentin Est, la Ligne 18 parcourt le plateau de Saclay sur environ 9 km, sans gare intermédiaire. Le plateau de Saclay est marqué par la volonté de circonscrire l'urbanisation dans des quartiers qui préservent la zone de protection naturelle agricole et forestière (ZPNAF), instituée par le décret n° 2013-1298 du 27 décembre 2013. La Ligne 18 en tant que mode structurant a pour vocation de desservir ces ensembles urbains constitués d'activités de recherche et d'enseignements, ainsi que des logements étudiants et familiaux.</p> <p>La ligne 18 reliera donc le quartier de Polytechnique à celui du Mouton et à celui du CEA, encore en devenir. Chacune des trois gares se situe au centre de ces futurs quartiers. Elles seront en correspondance avec le bus 91-06 qui assure une fonction de rabattement vers le Grand Paris Express et une desserte fine de chacun des secteurs du Campus.</p> <p>De ce fait, il n'est donc pas question d'implanter une gare qui ne desservirait pas un bassin d'emploi ou une zone d'activité et d'empiéter sur la zone agricole protégée. Toutefois, cela ne remet pas en question l'opportunité de la ligne 18 compte tenu du trafic attendu entre l'aéroport d'Orly et Versailles Chantiers. Il est estimé à l'horizon 2030 à 100 000 voyageurs par jour. Pour sa part, la fréquentation de la gare CEA Saint-Aubin est estimée à 14 000 voyageurs par jour et celle de Saint-Quentin à 30 000 voyageurs par jour.</p> <p>Ceci ne répondait pas précisément à la question posée, laquelle portait sur le nombre de voyageurs dans le train et non sur les entrées/sorties</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE DEFAVORABLE NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p>
																		<p>de gares.</p> <p>Nous avons compulsé l'ensemble des documents fournis pour l'enquête et n'avons trouvé qu'un seul article (pièce H, page 61) traitant du sujet, avec un code de couleurs quasi illisible! (copie d'écran ci-après) :</p> <p>Horizon 2030</p> <p>L'horizon 2030 correspond à la seconde étape de réalisation du tronçon Aéroport d'Orly - Versailles Chantiers. Le nombre d'utilisateurs à l'heure de pointe de la ligne 18 s'établit à environ 15 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin, ce qui représente une fréquentation quotidienne en semaine de près de 100000 voyages.</p> <p>La charge maximale s'établit alors aux alentours de 4 500 voyageurs à l'heure de pointe du matin. Les sections de la ligne 18 qui présentent les charges les plus élevées se situent entre les gares Massy- Palaiseau et Palaiseau d'une part (déplacements a destination du plateau de Saclay a l'heure de pointe du matin), et entre les gares Antonypôle et Aéroport d'Orly d'autre part (déplacements utilisant la ligne 18 en correspondance avec la ligne 14, notamment à destination de Paris).</p>  <p>On croit comprendre dans ce graphique : qu'aux heures de pointe (matin), le flux pourrait atteindre entre 1000 et 2000 voyageurs dans le sens CEA-SQY et entre 2000 et 3000 dans le sens SQY-CEA. Ce dernier chiffre représenterait, à raison de 20 rames par heure, 150 personnes maximum par rame (qui peut en contenir 350 en version « 3 voitures »). On notera que lors de la réunion d'information des associations du 9 avril 2015 le flux maximal de la Ligne 18 (à Palaiseau) étaient indiqué à 2000 et non à 3000.</p> <p>on note au passage que, curieusement, de Chantiers à Satory, le trafic du matin est plus faible que sur les segments suivants ; difficile d'imaginer que Satory attire plus de flux que Chantiers ! Et surtout que la section Chantiers-SQY apparaisse moins chargée que la section SQY-CEA, alors qu'elle a vocation à desservir Satory et le Technocentre Renault.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p>
																				<p>Si on prend l'hypothèse que le nombre de voyageurs/jour prend bien en compte la somme des (lux entrant et sortant dans chaque gare (à peu près à égalité) et que les flux sont marginaux ou nuls (fermeture nocturne pour maintenance) entre 22h et 6h, on note que à SQY on a $30000/2/16 = 940$ personnes entrantes en moyenne par heure et au CEA $14000/2/16 = 440$, compte tenu des flux annoncés pour ces gares, lesquels semblent trop élevés par rapport aux transits de pointe annoncés sur le graphique. En l'état, la cohérence des évaluations est sujette à caution.</p> <p>au minimum sur la partie ouest de Et il n'apparaît pas clairement que l'on a bien tenu compte des flux captés par le futur TCSP (et sur la RD passant de 2 à 4 voies, avec échangeur Saclay amélioré !) pour évaluer les flux dans le métro.</p> <p>On note enfin que la ligne 18 est en fait dimensionnée (largement) pour les segments situés à l'est, entre Orly et Palaiseau, où les flux seront 2 à 3 fois plus élevés qu'à l'ouest.</p> <p>Compte tenu de ce qui précède, on constate qu'en 2030 la ligne 18 sur le trajet Chantiers-CEA (et aussi sur le trajet Orsay-CEJ, semble-t-il) va proposer une solution qui aurait été à la portée de bus à haut niveau de service (120 places en articulé classique, mais il en existe en 200 places) sur site propre : soit un bus toutes les 4 minutes pour la pointe de 3000 p/h. La vitesse commerciale restant élevée, vu le peu d'arrêts. Avec la possibilité de mixer bus rapides et bus de « cabotage », ces derniers laissant la priorité aux premiers lorsqu'ils quittent des gares intermédiaires (Villiers, Châteaufort Toussus, Magny-Mines... Nous citons Toussus car le développement du « cluster de l'avion du futur » et d'un projet d'écosystème sur les énergies renouvelables, dont un parc à thème, va exiger des moyens d'accès plus faciles à cette plateforme).</p> <p>La ligne TCSP va de toute façon être réalisée : il suffirait de la dimensionner pour permettre à long terme (>2035 ?), si nécessaire, une évolution vers un transport plus capacitif (tram train par ex.).</p> <p>La RD 36 élargie en 2x2 voies en Essonne gagnerait à être traitée en mini-tunnels et ronds-points (croisements D838, D361 ; entrée CE A), dans le même esprit que la RD 307 entre Rocquencourt et Saint-Nom-la Bretèche. Nous avons proposé ce principe avec succès lors du Concours d'idées en 2009.</p> <p>Reste un point délicat, une liaison efficace « Chantiers-Satory », dont Versailles a besoin pour désenclaver ce quartier. Un BIINS passerait difficilement par la rue de la Porte de Buc (D939) ou par les D938 ou D91. L'idée d'un tunnel routier en lisière du plateau Saint-Martin et passant sous la N12 devrait être étudiée. Un téléphérique, à condition d'être peu visible depuis la terrasse de l'Orangerie, serait plus adapté, mais un changement de mode serait imposé à Satory (ou, pourquoi pas, à SQY-Technocentre !) pour aller plus loin vers l'est.</p> <p>Concernant les temps de liaison annoncés, on observera :</p> <ul style="list-style-type: none"> - que la liaison Versailles-Massy par le futur Tram-Train (ex RER C) via la vallée de la Bièvre, sera plus rapide que par la ligne 18 (mais en fait du même ordre du fait de la fréquence moindre). - que de Massy à Orly des solutions existent et pourraient s'améliorer (Ex. : doubler fréquence de la ligne de bus 91.10 Eurocab) - que les usagers des vols d'Orly venant de St-Quentin ou Versailles n'habitent pas forcément près des gares et prendront de toute façon leur voiture, souvent très tôt le matin et dans une circulation encore fluide. - que la durée de la liaison Chantiers-Satory par le Métro sera peut-être de 2 mn, mais qu'il faudra y ajouter les temps d'escalator ou attentes d'ascenseur, la gare étant à l'équivalent de 8 étages sous terre... - que le CEA est très étendu et la future (et hypothétique) gare est très décentrée. Moins commode que les cars actuels? <p>2 - Avis de l'AGPV sur la ligne 18</p> <p>Le besoin de la ligne 18 est exprimé depuis 10 ans par la SGP et de nombreuses collectivités comme un principe incontournable, un axiome dont dépendrait tout le développement du sud-ouest parisien. Ce qui justifierait donc un investissement de l'ordre de 3 milliards d'euros sur 14 ans de travaux.</p> <p>L'analyse qui précède remet en cause ce besoin la ligne. Nous ne sommes pas les seuls à souligner cette faiblesse du projet. Le rapport</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																			<p>Auzannet, la CGI, la Cour des Comptes, le S'IF, l'Autorité Environnementale ont exprimé les mêmes réserves. L'ensemble Métro+TCSP+4 voies est très difficilement défendable, de l'aveu même d'anciens responsables de l'EPPS...</p> <p>Nous craignons qu'à plus ou moins long terme la tentation d'urbaniser le sud-ouest du plateau l'emportera sur la protection des terres agricoles (ZPNAF), et donc que la liaison de 9 km en rase campagne entre le CEA et SQY ne restera pas sans «bassin de clientèle », sous peine d'être déficitaire. Il sera facile d'ajouter des gares avec la solution viaduc !</p> <p>La « petite région agricole » présente actuellement une surface critique : elle ne survivrait pas à de nouvelles atteintes. Il est déjà difficile d'apprécier à quel point la ligne 18 mettrait en danger les circulations agricoles, la biodiversité, les drainages hydrauliques, et le sommeil des riverains.</p> <p>L'enquête publique ne laisse pas le choix pour des alternatives : le tracé et le viaduc sont définis de manière précise (si ce n'est le tracé à proximité de SQY-Est, impactant plus ou moins le quartier de la Bretonnière). La solution d'un métro souterrain, moins invasive en particulier sur le plan paysager auquel les habitants sont fortement attachés, est écartée parce qu'elle conduit à 10 % de coût supplémentaire. L'expérience montre malheureusement que le budget final du projet ira bien au-delà (30 % à 50% sont le plus souvent constatés), et qu'un investissement destiné à durer aussi longtemps mériterait un effort équivalent à 4 ou 5 M€ par an. A noter enfin que le projet de métro, à l'origine (cf. les déclarations de Mme Péresse lorsqu'elle était ministre en charge du Campus Paris- Saclay) était prévu et promis en souterrain à 100 %, et non pas en aérien. Si, en dépit des critiques, un métro devait voir le jour, la version souterraine, techniquement réalisable, serait préférable.</p> <p>Mais la priorité des actions, d'autant plus dans une situation budgétaire difficile, devrait être donnée à la rénovation urgente des lignes existantes des RER B et C, et à la création de liaisons nord-sud (téléphériques, TCSP) entre ces lignes (et au-delà, vers le sud de l'Essonne et des Yvelines) et le cœur du plateau.</p> <p>L'AGPV, suite à l'analyse ci-dessus, estime que le projet de ligne 18, dans la forme fermée telle que présentée dans cette enquête, ne peut répondre aux attentes des habitants et des agriculteurs et que sa justification n'est pas démontrée en termes de flux et de complémentarité avec le TCSP qui la longe.</p> <p>Notre association, agréée au titre de l'environnement et dont l'objet social comprend notamment la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine paysager du territoire du Grand Parc historique, exprime un avis défavorable à la réalisation de la ligne 18 telle que soumise à la présente enquête publique, tout en proposant sa contribution à l'étude de solutions alternatives</p>	
Cour 14	X																	X	<p>FONDATION DIACONESSES DE REUILLY M. DUGLEUX – Directeur général : Deux établissements de la Fondation Diaconesses de Reuilly se trouvent à proximité immédiate de la gare de Versailles Chantiers.</p> <p>La Maison de santé Claire Demeure est un établissement hospitalier qui accueille un service de médecine pour des malades en fin de vie (soins palliatifs), une unité spécialisée pour des personnes dans le coma (états végétatifs chroniques et pauci-relationnel) et une USLD (Unité de soins de longue durée) pour personnes âgées lourdement atteintes.</p> <p>Autant la perspective d'une meilleure desserte d'un établissement au service d'une population qui va largement au-delà de la ville de Versailles nous réjouit, autant la nuisance d'un chantier nécessairement prolongé et bruyant va perturber la prise en soins de malades particulièrement fragiles. Je me dois, par ailleurs, de vous informer que notre mission de service public nous interdit toute interruption d'activité.</p> <p>Des travaux demandés par l'Agence Régionale de Santé d'Île de France (mise en conformité et accessibilité des personnes atteintes de handicap, amènent la Fondation à construire un bâtiment qui sera jouxtera la propriété voisine du Centre Huit. La fondation souhaite vérifier que cette construction sera compatible avec l'édification de la future gare de Versailles.</p> <p>Le deuxième établissement est la direction générale de la Fondation Elle coordonne le fonctionnement de quarante établissements en lien étroit avec la Communauté des Diaconesses de Reuilly. La direction générale utilise régulièrement les salles de réunion du Centre Huit</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																				voisin. L'hypothèse d'une disparition de ce centre empêcherait d'y tenir les réunions nécessaires à l'animation du réseau. Le lundi 4 avril, j'ai pris bonne note des engagements des représentants de la Société du Grand Paris lors de la réunion publique au théâtre Montansier, à savoir que la solution architecturale sera choisie en total accord avec le Centre Huit. Il m'apparaît déterminant que cet engagement soit explicitement repris dans rapport que la commission d'enquête sera amenée à produire.
Cour 15	X																		X	M. VIBERT : Le projet actuel de la ligne 18 prévoit l'extension de la gare des chantiers avec l'expropriation du Centre Huit. Compte tenu de l'importance du Centre huit dans le Vivre ensemble de Versailles et de ses environs, de sa capacité d'accueil de nombreuses conférences, à proximité de la gare des Chantiers. Conférences qui réunissent souvent protestants, catholiques, musulmans et non croyants sur des sujets de société qui concernent tout un chacun, ce projet me paraît devoir être amendé de façon à éviter sa destruction. Après la salle des congrès, c'est la plus grande salle pouvant accueillir du public avec un parking indispensable pour accueillir le public, venant souvent de fort loin. Versailles n'est pas si bien pourvue en la matière. Le Centre Huit s'est vu attribuer le label « Patrimoine religieux du 20 ^{ème} siècle » au titre des édifices de culte 1905-2000, qui vise à distinguer les « constructions remarquables du siècle dernier » selon la notification adressée le 4 décembre 2012 par le Préfet de la région Ile de France. Le Préfet indique dans cette lettre : « Par cette disposition, je souhaite assurer la meilleure connaissance, conservation et mise en valeur de ces édifices. Le label attire l'attention du décideur, de l'aménageur, mais surtout du grand public sur les productions architecturales de qualité ». Le projet de la gare de la ligne 18 pourra être déplacé de quelques mètres sans inconvénient pour le trafic de la ligne 18 et permettrait de n'exproprier qu'à la marge le Centre huit sans entraîner sa destruction ni sa reconstruction à un coût élevé dans un lieu fort éloigné de la gare.
Cour 16	X																		X	M. et Mme AUROYER : L'expropriation du Centre Huit nous inquiète beaucoup, je ne suis pas qualifié dans les transports cependant le temps de transport entre Versailles Chantiers et Massy n'apporte aucun avantage 23 mn contre 26/27 mn, l'avenir du CEA n'est peut-être pas éternel. Le pôle scientifique est intéressant, quant aux nouveaux logements ce n'est pas réaliste. Je reviens au Centre Huit « labellisé » par le Ministère de la Culture « Patrimoine du XXème siècle ». Lieu de l'Eglise Protestante Unie avec toutes ses activités, n'oublions pas que la liberté de culte existe en France. Le Centre accueille également de nombreuses conférences, un lieu d'alphabétisation et la présence de lien avec quatre religions est important par les temps actuels. Son rayonnement dans le quartier et dans la ville est remarquable, ce qui a été très bien expliqué par les représentants du comité de sauvegarde des Chantiers. Nous avons assisté à l'enquête publique du lundi 4 avril 2016 au théâtre Montansier, nous avons apprécié l'ouverture de la SGP en direction du Centre Huit ; nous pensons que malgré la SNCF une solution verra le jour même s'il y a une petite amputation des 3000 m², nous n'oublions pas notre proximité avec les communautés des Diaconesses et la clinique Claire Demeure.
Cour 17	X																		X	M. D'HAUTEVILLE COOK : J'étais là lundi 4 avril 2016, et je vous ai bien écouté, ainsi que tous les membres de cette conférence. Je n'ai pas parlé, mais j'ai beaucoup de choses à vous dire, et en tous les cas, j'ai, compris que ce n'était pas impossible de maintenir le Centre 8 là où il est. - Oui, c'est capital, vital, essentiel, pour nous, pour notre paroisse protestante de Versailles, dont il est le Poumon, le Parvis, de notre petit temple de Versailles, rue Hoche ; - Il est un lieu de Culte, pour nos Cultes mensuels, pour les Cultes Parents-enfants, pour les communions, les grandes fêtes de Noël, de l'Offrande, et le Culte d'Intronisation de nos Pasteurs, le Catéchisme, le scoutisme, l'Entraide (accueil, soutien et ventes au profit des SDF), la Chorale et diverses associations (alphabétisation et autres) secrétariat de notre église, accueil des Cambodgiens à une certaine époque. - Il y a l'Institut Biblique, la proximité de nos sœurs Diaconesses, nos chères voisines, dont nous sommes très proches.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p>
																				<ul style="list-style-type: none"> - Le Centre 8 est aussi un centre d'ouverture où ont lieu beaucoup de conférences du journal « La Vie » et autres aux sujets très importants pour tous, et ce lieu est reconnu dans toute la ville de Versailles et des environs aussi. - La maison de « Claire Demeure » où plusieurs d'entre nous y sont bénévoles, et ont eu des parents soignés en fin de vie (Au Centre 8, nous faisons le Grand diner des Diaconesses annuel) est tout proche de nous. - L'emplacement est exceptionnel pour nous, près de la gare des Chantiers, bien desservie, pour tous les gens qui viennent de loin – et notre grand parking est précieux, - Ce lieu est labellisé patrimoine du 20^{ème} siècle, Label remis en 2012, je ne vous l'apprends pas. <p>Mais s'il est important que cette ligne soit, il y a sûrement un moyen de respecter le Centre 8, en cherchant un autre emplacement et/ou en trouvant une idée judicieuse, qui doit exister.</p> <p>Rn tous les cas, on ne peut rayer tout simplement le Centre 8 de la carte. D'ailleurs oserions-nous supprimer, la Synagogue, la Mosquée, le Centre Catholique OZANAM, ou Sainte Elisabeth de Hongrie (à côté des Chantiers) ? Réponse : non, impossible !</p> <p>Le Parvis de notre église est bien au Centre 8 : C'est le « Parvis » de l'Eglise Protestante Unie de Versailles : EPUV.</p> <p>J'espère que cette commission d'enquête de la ligne 18, dont vous êtes le Président, Monsieur Chaulet, va aboutir dans un sens positif pour nous, je le souhaite ardemment, et je vous fais confiance, car il le faut vraiment.</p>
Cour 18	X																	X	<p>M. FLEINERT-JENSEN : Je vous écris au sujet du projet de la construction d'une gare souterraine pour la future ligne bâtiments actuels de ce Centre.</p> <p>En tant qu'ancien pasteur de l'Eglise réformée de Versailles, laquelle a fait construire le Centre Huit en 1970 avec ses propres moyens, je me sens qualifié pour vous faire part de mon sentiment concernant les conséquences de ce projet.</p> <p>D'autres que moi vous ont sans doute parlé du rayonnement culturel et social du Centre Huit bien au-delà de Versailles, et cela depuis plus de 45 ans. C'est pourquoi je voudrais me limiter à commenter le rôle religieux du Centre au niveau de Versailles et de ses environs. Siège administratif de la paroisse, dont le nom est aujourd'hui <i>Eglise protestante unie de Versailles</i> (depuis 2013), le Centre Huit accueille dans ses locaux spacieux pratiquement toutes les activités paroissiales. Il est un lieu de culte, puisqu'un quart des cultes de la paroisse y sont célébrés, les autres ayant lieu au temple de Versailles.</p> <p>Ce Centre protestant a eu dès le début une vocation œcuménique. Son conseil d'administration est composé de protestants et de catholiques, et de nombreuses conférences et tables rondes ont traité de questions œcuméniques. Voisin de la Maison Mère des Diaconesses de Reuilly et de leur clinique Claire Demeure, ses relations avec cette communauté sont constantes et source d'enrichissement mutuel. Il profite également de la proximité de la paroisse catholique Ste. Elisabeth sur le territoire de laquelle il se trouve. Ces quinze dernières années, le Centre Huit a acquis une dimension interreligieuse. Il a longtemps hébergé un groupe de dialogue islamo-chrétien et lors des travaux du Centre Culturel Musulman tout proche, la communauté musulmane a été accueillie dans ses locaux.</p> <p>Formant un pôle religieux avec ces communautés toutes proches, l'emplacement du Centre Huit est précieux pour tout le monde. D'autant plus que des études récentes ont clairement montré l'impossibilité de trouver un bâtiment ou un terrain constructible sur Versailles, qui présenterait les mêmes avantages que le site actuel.</p> <p>C'est pourquoi, de mon point de vue, il faudra tout faire pour éviter la destruction des bâtiments actuels, quitte à fermer le Centre pendant la durée des travaux. Dans ce but, il serait hautement souhaitable d'étudier, avec l'architecte responsable, la possibilité de trouver un compromis satisfaisant tous les partenaires, d'autant plus que jusqu'à présent aucune alternative, même légèrement modifiée par rapport au projet actuel, n'a été élaborée. Je pense que tout le monde y aurait intérêt et qu'une telle solution coûterait bien moins cher en termes d'indemnité.</p>	
Cour 19																	X		<p>EDF : M. SALHA Directeur Centre Recherche et Développement : Le groupe EDF s'est fortement engagé depuis 2008 dans le</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																			<p>développement du Campus Paris Saclay et il est aujourd'hui le principal industriel présent sur ce territoire. C'est près de 80 000 m² qui ont été construits par le Groupe pour installer son plus grand centre de recherche et développement et son principal centre de formation sur la ZAC du Quartier de l'Ecole Polytechnique. A cette opération on peut rajouter les 8 000 m² du bâtiment de l'Institut pour la Transition Energétique IPVF en cours de construction et dont EDF est l'un des principaux acteurs.</p> <p>Si EDF s'engage sur ce territoire c'est parce que le Groupe croit à la réussite de ce cluster exceptionnel destiné à donner à la recherche et à l'innovation en France la dimension internationale qui lui manque aujourd'hui. EDF Lab Paris Saclay rapprochera développement des compétences, recherche et innovation, en étroite interaction avec les autres établissements du campus Paris Saclay. Sur le centre de R&D, ce sont près de 1 500 postes de travail qui ont été mis en service au mois de mars 2016. A cela il faut rajouter les 550 places de notre grand auditorium. Le centre de formation accueillera quant à lui 20 000 stagiaires par an avec une capacité journalière de 600 personnes. Une telle population a des attentes fortes en matière d'infrastructures de transports.</p> <p>Plus globalement, la réussite du Campus Paris Saclay passe nécessairement par la réalisation dans les meilleurs délais de ces aménagements et infrastructures et en particulier par la réalisation du projet de la Société du Grand Paris concernant la ligne 18, projet sur lequel porte l'enquête publique en cours.</p> <p>Par ce courrier, EDF entend réaffirmer son très fort soutien à l'ensemble du projet de la Société du Grand Paris concernant la ligne 18 et son souhait de le voir se réaliser dans les meilleurs délais. Ce moyen de transport est en effet indispensable à la réussite du Campus de Paris/Saclay. Il est indispensable pour ce territoire de disposer dans les meilleurs délais d'un moyen de transports en commun lourd, rapide et capacitaire tel que proposé par la SGP, ceci afin de permettre les déplacements des personnes y travaillant quotidiennement mais également des très nombreux visiteurs qu'il accueillera régulièrement. De ce point de vue, la connexion qui sera assurée par la ligne 18 avec les aéroports et les gares de la région parisienne est un point fondamental pour son rayonnement national et international. EDF utilisera son pôle de Saclay, tant pour la R&D que pour la formation. Sa connexion par des moyens rapides et modernes aux grands axes de transport de l'Ile de France est cruciale pour en faire un outil de référence à la maille du Groupe tout entier dans ses composantes françaises comme internationales. En souhaitant que la mise en œuvre du projet de la SGP soit engagée sans retard...</p>	
Cour 20	X																	X	<p>ASSOCIATION CENTRE HUIT Mme DE BLIC Présidente de l'Association : Pétition : Non à la disparition du Centre Huit</p> <p>Nous demandons le maintien du Centre Huit à Versailles : lieu paroissial vivant, ouvert sur la cité et la société, labellisé par le Ministère de la Culture « Patrimoine du XXème siècle »</p> <p>Depuis 1970, le Centre Huit à Versailles est un lieu culturel, un lieu d'échanges, un lieu de réflexion et de recherche, un lieu de rencontres. Ses 3000 mètres carrés, ses équipements et son parking, sa situation proche de la communauté des Diaconesses et de la Gare des Chantiers assurent son rayonnement et son attractivité.</p> <p>Le Centre Huit accueille toutes les activités et manifestations de l'EPUV (<i>Eglise protestante unie de Versailles</i>) : cultes, fêtes, catéchisme, scoutisme, vestiaire du service d'Entraide. Il accueille également de nombreuses conférences animées par des personnalités reconnues, des activités de lien social comme l'alphabétisation, des activités artistiques et créatives.</p> <p>Or, la SGP (<i>Société du Grand Paris</i>) prévoit de raser le Centre Huit pour y établir l'immense parvis de la gare souterraine de la future ligne 18 du « Grand Paris Express ».</p> <p>L'intérêt public de ce parvis n'est pas fondé !</p> <p>(NDR : 2 photos du Centre en activité figurent dans la pétition et le texte d'accompagnement ci-après était également joint à la pétition</p> <p>Des prévisions de trafic surestimées et une rentabilité hasardeuse ne doivent pas porter atteinte à la liberté de culte et détruire du lien social à Versailles. Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la pétition relative à l'éventuelle disparition du Centre Huit à Versailles pour la construction de la gare d'arrivée de la ligne 18 à Versailles-Chantiers.</p> <p>Elle a recolté 1550 signatures. Nous tenons les originaux à votre disposition et espérons que ce soutien massif sera pris</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																				en compte par votre Commission.
Cour 21	X																		X	Mme DURUISSEAU (Marcoussis) : J'habite à environ 30km de l'Institut Biblique de Versailles mais je demande de préserver ce Centre HUIT pour les raisons suivantes : 1/ depuis 15 années je viens régulièrement suivre à l'IBV, au Centre Huit, des cours d'hébreu de grec et assister aux conférences bibliques, tout, cela étant d'une excellente qualité. Je fais ces déplacements car je ne trouve pas d'équivalent dans mon département. 2/ la proximité d'une gare est indispensable, 3/ la présence d'un parking sur place, en font un lieu très facile d'accès avec ou sans voiture. 4/ ceci surtout pour des personnes âgées ou handicapées. 5/ une communauté de religieuses juste à côté, est des plus précieuse pour les groupes de jeunes (par exemple) qui viennent au Centre Huit, et qui peuvent se rendre très facilement chez les religieuses. 6/ aussi, le cadre des alentours (en direction de Bue) est relativement calme. Pour ces raisons je demande la NON destruction du Centre Huit, même pour quelques années.
Cour 22	X																		X	Mme DUPORT (Le Chesnay) : Pour faire suite aux différentes réunions avec la SGP, veuillez trouver ci-joint les réponses aux questions posées : NON ! à la destruction du Centre 8 ! OUI ! au maintien de ce lieu de culte de l'Eglise Protestante Unie de Versailles. NON ! à l'implantation de la gare ligne 18 du métro du Grand Paris. OUI ! Ce Centre 8 de l'Eglise réformée est indissociable de nos Sœurs Diaconesses de Reuilly implantées juste à côté. OUI ! Toujours, pour Toujours le Centre 8 Eglise protestante Unie de Versailles a été, est, et sera un lieu Culturel, Culturel, associatif rassemblant notre jeunesse Chrétienne, responsable demain... Ainsi que de très nombreuses associations très actives au niveau régional dont le service d'entraide pour les plus démunis. OUI ! Nous sommes certains, nous, l'Eglise protestante unie de Versailles ! Que la Société du Grand Paris trouvera une décision équitable avec la SNCF dans l'intérêt et le respect de notre lieu de Culte et associatif qu'est le Centre 8 ! Eglise protestante unie de Versailles.
Cour 23	X																		X	M. DAROLLE (Saint Cyr l'Ecole) : Il est impensable et inenvisageable de voir disparaître le C8 de l'environnement de Versailles. Lieu de culte, de rassemblement, d'écoute, de partage avec les migrants, d'alphabétisation, de conférences, sans compter le scoutisme, les écoles Bibliques, les personnes âgées, le vestiaire pour les démunis. Et que dire de la proximité de nos sœurs les Diaconesses ? Souvent avec nous et nous avec elles, soutien indéfectible envers leur œuvre et engagement de toute une vie. Ce lieu a été voulu et créé pour toutes ces raisons, qui sont l'essence même du protestantisme. Vous ne me direz pas que les architectes ne peuvent pas trouver une autre solution, sans abattre le C8. Je ne peux pas le croire ! « L'homme ne vivra pas de pain seulement »
Cour 24						X	X						X		X	X				M. LANGRY : En ma qualité de citoyen, habitant la zone impactée par le projet de Métro Express ligne 18, je tiens à déposer une observation argumentée par les documents joins en annexes. <u>Première observation</u> : Les décideurs politiques, les grands commis de l'Etat, les cabinets d'ingénierie et autres Bureaux d'études sont-ils sourds et aveugles ? Les deux à la fois ! Car nul n'est besoin d'être grand clerc pour prendre connaissance des rapports de la Cour des Comptes, Institution officielle et fort peu reconnue ! Que dit la Cour des Comptes dans son rapport sur les Transports ferroviaires en IDF de 2010 à 2016 :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p>
																				<p>- Que la ligne 18 et les autres projets de métro sont superfétatoires ! - Ces projets se confrontent à de grandes difficultés techniques de faisabilité ! (Cf. pages 501 et 502 : www.ccomptes.fr) - Ces projets dans l'état actuel de leurs financements eu égard aux Comptes de la Nation, cette situation fait que leur financement est hypothétique (P. 498 du Rapport) - Ces projets dont la viabilité économique et commerciale est loin d'être démontrée ! (Auto financement par les voyageurs) Je vous laisse donc le soin d'aller consulter le site déjà cité de la Cour des Comptes pour confirmer mes dires. Je vous laisse comme observation et non des moindres la conclusion et recommandations de ce rapport 2010-2016 sont en pages A et A' 1 et 2 de mes annexes - Gel des projets pharaoniques « non finançables actuellement » donc ligne 18 → EXIT - Recentrage urgent des investissements disponibles vers la réhabilitation et la maintenance du réseau existant (délabré, dangereux, etc.) Je fais mienne cette analyse réaliste de la Cour des Comptes et je m'interroge sur le peu de « sagesse » de nos décideurs politiques et de leurs choix irrationnels : techniquement, économiquement, financièrement ! de cette fuite en avant déficitaire pour les deniers de notre Etat et Région ! Par ailleurs de nombreuse écoles et entreprises quittent le Plateau de Saclay – INRA de Rocquencourt déménage sur Paris, une importante entreprise d'informatique déménage aussi sur Paris. Il n'y a pas assez de flux voyageurs Est-Ouest pour rentabiliser ce projet, projet qui a d'autres motivations que d'optimiser les communications des banlieusards. Les vieilles lunes de la religion de la croissance sont les seuls moteurs du projet ! Et en plus une croissance artificielle ! qui niant les réalités du terrain (Cf. rapport Cour des Comptes) souhaite uniquement donner des marchés aux multinationales du bâtiment Travaux Publics et fabricants de métro...de créations d'emplois pérennes que nenni ! De plus et ce sera ma 2^{ème} observation, ces logiques lourdes du profit capitaliste à court terme (exit paradis fiscaux) vont ponctionner durablement les impôts des contribuables locaux et nationaux. La machine folle de l'idéologie du pseudo progrès et sa religion croissanciste va-t-elle nourrir les habitants de la Terre et tout simplement ceux qui vivent au plateau de Saclay et alentours ? L'icône tracé de la ligne 18 fait fi des Zones Naturelles Protégées – ZPNAF et des Zones agricoles ! Au lieu d'enfourer l'innommable, on le montre et le monte sur pilotis, là où les moissonneuses-batteuses feront du slalom ! Mais un jour viendra ...où l'avidité capitaliste et sa soif du pouvoir corrompu des décideurs politiques, s'apercevront, mais un peu tard, que ni le dollar, ni l'euro, ni le yen, ne peuvent nourrir l'être humain ! <u>Deuxième observation</u> : Dans les pages 3, 4, 5 et 6 du document intitulé « Enquête publique sur le métro ligne 18 envisagé sur le plateau » vous trouverez un argumentaire solide, chiffré, auquel j'ai participé personnellement à son élaboration, car je suis copropriétaire de 4 parts de la « SCI Terres Fertiles » qui a acheté à la SAFER 20 ha de terres agricoles, actuellement mises en location par un exploitant agricole du Plateau de Saclay et non de Paris/Saclay. Là encore, le « toponyme » a une histoire et une culture et ce ne sont pas les Diktats administratifs artificiels des cénacles à la botte du TAFTA-USA-EUROPE qui nous interdiront de prononcer Plateau de Saclay au lieu de Paris/Saclay. A l'heure où la COP 21 prend enfin conscience que la préservation des « terres arables » qui deviennent de plus en plus rares à cause de l'urbanisation galopante à la périphérie des grandes métropoles mondiales sont des terres à préserver, car il s'agit de terres nourricières ! Et dans le cas des terres agricoles du Plateau de Saclay, parmi les terres les plus productives à l'hectare en France (avec celles de la Beauce) De cette « terre fertile » nombre d'exploitations agricoles subviennent aux besoins en produits frais de l'agglomération parisienne, producteurs privés, AMAP, entreprises d'insertion, etc. Le Plateau a une vocation agricole ! Et c'est un lieu de « ressourcement » des centaines de parisiens qui tous les WE viennent s'y détendre en famille... Qui dit implantation d'un « flux » ferré et/ou routier dit partition du territoire ! Et qui dit métro, dit gares et qui dit gares dit urbanisation autour des gares. De cet OUKASE pseudo moderniste, croissanciste, artificiel, anti-démocratique : des élus sont contre et le dernier avis de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																				<p>la Commission d'Enquête – art 27 de la Loi N°2010-597 du 3 juin 2010 ne donne qu'un avis favorable – à condition que 4 réserves soient appliquées :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A l'économie sociale et solidaire ; 2. Au tableau récapitulatif des engagements gouvernementaux, 3. A l'association « Terre et Cité » 4. A l'annexe visée par le texte, <p>Suppression de la fiche projet 21.</p> <p>J'ose espérer, modeste citoyen que je suis que je suis, que les Valets du Pouvoir, que sont les « Commissaires Enquêteurs » seront aussi intègres que leurs collègues de la Cour des Comptes !!! au vu et su des 2 observations dûment argumentées soumises à leur information.</p> <p>Sauf votre respect, voyez-vous, madame, monsieur qui avez à charge d'instruire l'autorité publique... combien ma « défiance » à votre égard est forte et non dissimulée... ce ne sont bien sûr pas vos personnes, mais =votre fonction même que je remets en question, et sur laquelle, je doute fortement de votre probité.</p> <p>...Des milliards sont en jeu, les « egos » des Politiciens(nes) sont « en je ». Les pressions des multinationales idem. Votre avancement de carrière et/ou votre mise au placard... pareil ?...</p> <p>Aussi, à cause du respect que je vous dois, notre République m'enjoint de vous faire « a priori confiance », mais par le passé, dans les années 1980, il y a eu une grande enquête d'utilité publique sur ce même Plateau de Saclay à propose d'un projet de « Mégapole Technoscientifique, projet Soleil, extension Fac Orsay, Urbanisation du Plateau, etc...) 4320 voix contre – 343 pour</p> <p>Je constate que le « Serpent de mer du Loch 'Ness » réapparaît tous les 30-40 ans ! sous des formes différentes.</p> <p>Etant un « vieux singe local » je n'apprends plus à faire des grimaces...</p> <p>Ce que, par contre, je peux vous apprendre et à faire « Twitter » sur les portables de vos « maîtres d'œuvre » ... c'est que : si les observations, que je porte, ainsi que des centaines d'autres, ne sont pas entendues par les décideurs de la ligne 19, il faut que ces décideurs, politiques et de tout ordre, s'attendent à la création d'une Zone A Défendre, sur le Plateau de Saclay (ça ferait désordre pour les présidentielles et la coupe d'Europe de foot, du pain et des jeux). Aussi avec mon aimable autorisation, vous pouvez informer de mes coordonnées les « Renseignements Généraux » et en ces temps de Paranoïa – Liberticide – Etat d'Urgence oblige, me signaler comme un subversif de 65 ans, qui n'a que sa conscience citoyenne, pour faire valoir ses droits, mais qui espère encore dans la République et non pas dans la démagogie infâme du F Haine !</p> <p>« Gardarem Lou Plateau ! » style Larzac !</p> <p>« Tritons, pas d'avions » style Notre Dame des Landes...</p> <p>Vox Populi étant très inventive, il ne tient qu'à vous qu'aucun slogan ne soit créé pour la sauvegarde des Terres Fertiles et du Métro Destructeur !</p> <p>Faisant confiance à votre probité, vous pouvez également de concert faire confiance à ma sincérité. Citoyennement Vôtre</p>
Cour 25	X																		X	<p>Mme LEFUR : Nous sommes inscrits, mon mari 'décédé en 2011) et moi, au Centre HUIT, dès son ouverture en 1970 et nous avons renouvelé notre adhésion, chaque année depuis. Le Centre Huit est un lieu d'échanges et de rencontres sur des sujets religieux, sociétaux, politiques, philosophiques et sur des problèmes internationaux, le seul lieu à Versailles aussi ouvert et s'adressant à toutes les générations. Je demande que ce lieu soit conservé : il est sans doute, possible de stabiliser ses assises grâce à des pieux dans le sol, sans gêner les voies de la ligne 18. Si cela n'est pas possible, je demande que l'on puisse reconstruire le Centre à côté de l'endroit où il se trouve. Si le Centre Huit devait quitter cet endroit, je demande instamment que l'on retrouve un endroit, avec un terrain de même surface, dans le centre de Versailles facilement accessible et que l'on puisse y construire un parking. Comme beaucoup d'entre nous, je suis très attachée au Centre Huit car il a nourri notre réflexion sur des sujets très variés et nous a aidé à agir dans des domaines importants.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
Cour 26	X																	X	Mme MEURY : Née en 1934 à BERLIN, je me suis mariée en France en 1964. J'ai 2 enfants. Je fréquente le Centre Huit depuis 1978 non seulement pour participer au culte, mais également pour des conférences bibliques, des cours de grec, l'Entraide et des réunions diverses. J'ai constaté qu'ici en France l'école manque d'enseigner le fait religieux. Le Centre Huit est très important non seulement pour son aspect culturel mais aussi pour son aspect culturel...encore plus à l'époque actuelle. Sa situation proche des voies de communication est également très importante. Je souhaite vivement que vous puissiez trouver un nouvel emplacement du Centre Huit en proximité des réseaux de transport.	
Cour 27	X																	R	M. GOURAUD – Président du Groupe Interreligieux pour la Paix 78 : Je préside une association dont l'objectif est de maintenir et renforcer les liens entre les communautés des différentes traditions religieuses et culturelles à Versailles, et, en particulier, les communautés juive, chrétiennes et musulmane ; ainsi, ensemble, leurs membres, au service de la société civile, peuvent contribuer au développement des liens sociaux et à la préservation de la paix locale. Cet objectif est particulièrement important dans les temps actuels. Notre action a besoin de la coopération active des différentes communautés religieuses de Versailles, La communauté protestante nous apporte un soutien tout particulièrement efficace grâce au Centre Huit. Nous y bénéficions d'un accueil à la fois : - bienveillant, qui répond à la vocation d'ouverture du Centre Huit, - et matériellement adapté, du fait des possibilités offertes par ses salles de réunion, en particulier sa grande salle qui a une capacité unique à Versailles (environ 300 places) et du fait de son parking. Je constate aussi, étant proche du Centre Huit du fait de l'activité de mon association, que son accueil ne se limite pas à nous, mais s'étend à de multiples associations versaillaises qui ont en commun cette volonté de dialogue, de rencontre et de participation au « vivre-ensemble ». Je viens donc témoigner du rôle central! du Centre Huit dans l'animation sociale et culturelle de Versailles. Il serait très dommageable que les travaux que vous avez à évaluer mettent fin au Centre Huit ou interrompent son fonctionnement. Certains pensent réalisables des travaux uniquement en sous-sol, ou légèrement décalés vers l'est pour conserver les bâtiments du Centre Huit ; ce serait la meilleure solution. Même si les travaux de la gare obligeaient à sa destruction (partielle ?), sa reconstruction au même endroit aura le grand avantage de maintenir une proximité Centre Huit - église Ste Elisabeth - mosquée qui favorise beaucoup d'actions communes.	
Cour 28		X																X R	M. CARLIEZ – Antony : Depuis 53 ans, nous habitons Antony au 64, rue de Bellevue dans un quartier pavillonnaire calme et tranquille que nous apprécions beaucoup. C'est pourquoi nous nous permettons d'attirer, tout particulièrement votre bienveillante attention sur le désarroi des habitants du quartier (Bellevue, Europe, Marchais, Nations Unies et Impasse d'Orléans sur Massy). Nous ne sommes pas opposés au projet de cette ligne 18, mais il serait absolument préférable, dans l'intérêt de tous, que le tracé soit modifié, en passant sous une zone non construite, par l'avenue Sommer et le Parc des Sports à Massy, comme cela est indiqué sur le plan ci-joint, objet d'une pétition en cours. Si le tracé actuel est maintenu, nous estimons que notre quartier, essentiellement composé de pavillons individuels, sera sacrifié, alors qu'il est possible de faire autrement, tout en maintenant la gare d'Antony-pôle. En effet, nous aurons à subir beaucoup de nuisances : vibrations, risques de fissures des habitations, bruits divers, etc... Par ailleurs, nous vous serions reconnaissants, au cas où le tracé ne serait pas modifié, de bien vouloir nous préciser dans quelle proportion nous serions touchés en profondeur sous notre maison. Avec nos remerciements pour votre intervention afin qu'une décision favorable soit prise pour notre quartier... : PJ : Projet de tracé ligne 18 par une zone non habitée	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE DEFAVORABLE NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
Cour 29	X																X R	<p>Mme de BLIC – Présidente Association Centre Huit : Je m'adresse à vous en tant que présidente de l'Association Centre Huit*.</p> <p>Je voudrais d'abord préciser que je ne suis pas hostile au projet de la ligne 18 du Grand Paris Express, si elle doit améliorer le quotidien de beaucoup de Franciliens qui effectuent des déplacements transversaux aujourd'hui longs et pénalisants. Mais ce projet ne doit pas se faire au détriment de bâtiments dont l'utilité et le rayonnement sont reconnus par tous. Leur emplacement au cœur du quartier des Chantiers en fait un lieu unique à tous points de vue.</p> <p>Spirituel d'abord puisqu'ils structurent le pôle protestant de Versailles autour de l'Eglise Protestante Unie et de la communauté des Diaconesses de Reuilly qui porte elle-même la clinique « Claire Demeure » (avec un service de soins palliatifs exceptionnel). Ouvert depuis</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																			<p>toujours au dialogue œcuménique et interreligieux, ce pôle a construit un lien étroit avec la paroisse catholique Sainte Élisabeth et la communauté musulmane de Versailles, distantes de quelques dizaines de mètres. Par son action sociale ensuite, le Centre Huit assure dans le quartier des Chantiers, une présence d'aide et de solidarité auprès des personnes les plus démunies ou isolées (personnes âgées, étrangers...)</p> <p>Enfin, le Centre reste un lieu unique de réflexion sur l'éducation, les migrations, la laïcité, l'éthique en fin de vie ou l'environnement, en partenariat régulier avec les Semaines Sociales de France ou l'hebdomadaire <i>La Vie</i>. Le maintien d'un rayonnement au-delà de Versailles ne saurait s'affranchir de la facilité d'accès permise par des stationnements nombreux et la proximité immédiate de la gare.</p> <p>Lors de la réunion publique au théâtre Montansier le 4 avril dernier, de nombreux Versaillais se sont d'ailleurs alarmés de la possible destruction du Centre Huit à Versailles sur l'emplacement duquel est prévue la gare d'arrivée souterraine de cette ligne. Leur inquiétude est à la mesure de leur attachement à ce Centre, qu'ils soient membres ou non de la communauté protestante. Sans reprendre les arguments qui ont pu vous être adressés, je voudrais insister sur quelques points. Pour la paroisse de l'Eglise Protestante Unie de Versailles, ces locaux sont vitaux. Ils abritent son secrétariat, les bureaux des pasteurs et la plupart des activités régulières : un culte par mois au minimum, la catéchèse des enfants et des adolescents, les groupes d'adultes, sans parler des activités du scoutisme.</p> <p>Avec la communauté voisine des Sœurs Diaconesses et la clinique « Claire Demeure » gérée par la Fondation Diaconesses de Reuilly, le Centre Huit forme un pôle protestant unique dans la région et unanimement apprécié.</p> <p>Né en 1970, il a en outre depuis l'origine une vocation d'ouverture et de dialogue dans la cité. Il fait vivre une réalité œcuménique et interreligieuse, encore plus nécessaire aujourd'hui où les crispations identitaires sont manifestes.</p> <p>Depuis 16 ans, l'Institut biblique de Versailles rassemble une fois par mois plus de 100 personnes, catholiques et protestantes, pour un travail approfondi sur la Bible. Des rencontres de l'Amitié judéo-chrétienne et du GIP (Groupe interreligieux pour la Paix) s'y tiennent régulièrement et renforcent la connaissance mutuelle et les liens entre juifs, chrétiens et musulmans - facteur de paix sociale.</p> <p>De nombreuses conférences-débats y sont organisées sur des sujets de société très variés. Pour ne donner que les exemples les plus récents, des soirées ont eu lieu sur les problématiques de la laïcité, de la fin de vie (nouvelle loi Léonetti- Claeys), sur les défis environnementaux (COP 21)...</p> <p>Ceci grâce à une salle pouvant accueillir 300 personnes, bien sonorisée et accessible aux « personnes à mobilité réduite », avec l'atout d'un parking d'une quarantaine de places. C'est pourquoi de nombreuses associations y trouvent un lieu d'accueil adapté à leurs besoins (dont une cuisine équipée toute neuve permettant d'organiser des repas).</p> <p>La dimension sociale est aussi une vocation du Centre : service d'entraide assurant des permanences pour les plus démunis, cours d'alphabétisation/Français pour étrangers proposés gratuitement 5 fois par semaine, pour tous les niveaux, avec une demande croissante.</p> <p>Des ateliers d'activités artisanales et ludiques un après-midi par semaine, des sorties mensuelles et une chorale de 80 personnes créent du lien social pour tout le quartier des Chantiers et bien au-delà.</p> <p>Sa spécificité architecturale a même été reconnue en 2012 par l'attribution du label « Patrimoine du XXe siècle » au titre des édifices religieux et des travaux de rénovation et de mise aux normes, devenus obligatoires, ont été effectués en 2014/2015 pour un budget de 700 000€.</p> <p>Dans ces conditions, nous souhaitons que soit prioritairement étudiée la possibilité de construire la gare sans démolir le Centre Huit, quitte à la décaler légèrement vers le terrain de la SNCF mitoyen.</p> <p>Si cela s'avérait impossible, nous demandons de pouvoir revenir sur le site à la fin du chantier, en nous donnant les moyens financiers de reconstruire un ensemble équivalent aux bâtiments actuels, aucun autre emplacement dans Versailles ne présentant des atouts équivalents.</p>	
Cour 30			X		X												X		AME (Association des Entreprises de Massy-Europe). M. DOUCET : En tant qu'association regroupant les entreprises du Parc d'Activités MASSY-EUROPE (environ 200 entreprises qui font travailler 3300 personnes), j'ai le plaisir de vous indiquer que nous sommes	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																				très favorables à cette ligne, qui permettra de favoriser le développement économique de la région mais aussi de la désenclaver en facilitant grandement les liaisons avec l'Aéroport d'Orly, avec Paris et avec le plateau de Saclay. Une réalisation formidable et un bien bel ouvrage, absolument indispensable, qui donnera également du travail en local. Outre notre soutien très actif, qui a été également exprimé par de nombreuses entreprises du Parc d'Activités sur Internet dans le cadre de l'enquête publique, je voudrais attirer votre attention sur les points suivants : Il faudra prévoir en cohérence les transports terminaux vers les zones industrielles, notamment, ce qui est trop souvent oublié, pour leurs flux intenses en début et en fin de journée (cela ne servirait à rien d'amener rapidement les personnels vers la gare s'il n'y a rien de prévu avec une efficacité comparable ensuite : bus, vélos...) Dans ce but, nous sommes volontaires pour être associés aux comités de concertation qui vont être mis en place au niveau de chaque gare, soient en ce qui nous concerne MASSY-OPERA et MASSY- PALAISEAU. Par ailleurs, il serait bien de diffuser les demandes de travaux aux PME et TPE locales, notamment aux associations telles que la nôtre qui les rediffuseraient ensuite. Nous avons demandé à être raccordés à CCIBusiness depuis plusieurs mois et à plusieurs reprises, mais sans succès. Vous assurant encore de tout notre soutien pour ces travaux ambitieux et exceptionnellement utiles
Cour 31								X					X				X	X		ASEOR (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement d'Orsay) M. CHAMPETIER : L'ASEOR est une association agréée qui, cette année, a fêté ses 43 ans d'existence dont l'objet est la défense de l'environnement d'Orsay et de ses environs. Pour notre association l'aménagement du plateau de Saclay est le résultat de la seule volonté présidentielle inspirée par Christian Blanc entre 2008 et 2010. La ci-devant Ligne verte du Grand Paris (désormais ligne 18 du GPE) repose sur deux pétitions de principe jamais démontrées : - la nécessité de concentrer 20% de la recherche-développement nationale sur quelques kilomètres carrés en plain champs - l'autre "nécessité" de mettre ce "cluster" de dimension mondiale à moins d'1/2 heure du centre de Paris et à portée des aéroports internationaux. Le débat public sur le Grand Paris (2010-2011) avait déjà révélé de sérieux doutes sur l'intérêt d'une telle infrastructure lourde en grande couronne peu dense. Nous craignons que la justification ex-post de cette coûteuse opération soit l'urbanisation massive des meilleures terres agricoles péri urbaines du pays. Le territoire de la ville d'Orsay est donc directement concerné. C'est une des raisons pour laquelle la Région Ile-de-France avait exclu cette réalisation de l'accord qui a donné lieu au GPE en janvier 2011. Les gouvernements successifs et la SGP ont rendu cet accord caduc en imposant un métro capacitaire devant relier Orly à Versailles par Massy-Palaiseau, Saclay, Saint Quentin en Yvelines. A priori un métro peut paraître une alternative intéressante au-tout voiture qui constitue le mode d'accès dominant aujourd'hui. Il n'en est pourtant rien. Nous le disons nettement, ce projet, soumis à enquête publique est inadapté, destructeur et ruineux. - il ne rendra pas les services que ses promoteurs lui prêtent - il ne répond pas aux besoins des populations et des usagers du camp - il arrivera trop tard - il ignore délibérément toutes les alternatives raisonnables - il représente une menace pour la pérennité de l'activité agricole - il coûtera une fortune (pas bien sérieux par les temps qui courent) et sa rentabilité n'est nullement assurée (au contraire). En effet : 1- Abordant le plateau par l'Est (Orly, Massy) le projet suppose une majorité d'usagers arrivant de Paris et/ou de la petite couronne.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p> <p>Première erreur. Cette provenance ne concerne qu'un petit cinquième des utilisateurs qui sont massivement originaires de l'Essonne (70%) et des Yvelines (8%). Il privilégie les liaisons entre pôles d'activité (liaisons travail/travail) dont il est prouvé qu'elles ne représentent qu'une fraction marginale des déplacements régionaux (3%). Dans cette optique, le prolongement hypothétique dans une deuxième phase (2030 au mieux) vers Nanterre-La Défense sert à justifier un surdimensionnement de l'ouvrage dont la fréquentation attendue reste bien faible. De plus il ignore l'existence des moyens de transports lourds qui mettent tout point du plateau à moins de 3 kilomètres d'une gare : les RER B et C dont la modernisation en cours pourrait être compromise par le coût de cette nouvelle infrastructure. Le RER C est en voie de transformation en tram-train Evry/Massy/Versailles. Le RER B Sud serait peut-être, mais très modestement, soulagé, mais pas sa partie centrale la plus surchargée et tendue. Quant à la circulation automobile elle ne serait que marginalement réduite compte tenu de l'impossibilité d'un réseau dense en grande couronne.</p> <p>2- Enseignants-chercheurs, techniciens, agents de service, étudiants, employés des entreprises actuels ou à venir viennent essentiellement des vallées limitrophes, soit qu'ils y résident, soit qu'ils arrivent par l'un des deux RER. Ce métro de luxe ne leur sera d'aucune utilité pour gagner leur lieu de travail, surtout quand on sait que s'il voit le jour, ce sera plusieurs années après les nouveaux peuplements. Jusqu'à présent la route reste le mode d'accès privilégié (mais pas forcément choisi). La topographie rend celui-ci délicat (routes étroites, sinueuses, escarpées). Une seule voie à grande capacité, la RN 118, traverse le plateau du Sud au Nord. Elle est régulièrement encombrée. Un besoin urgent se fait sentir de liaisons vallées/plateau et de réunion des deux "étages" de l'Université par des moyens à la fois pratiques, d'un prix abordable et non pénalisant pour un environnement à protéger. Cette exigence élémentaire n'est pas examinée par le schéma d'ensemble et ses postulats contestables.</p> <p>3- Le calendrier, dont le Stif (et toute personne d'expérience) doute de la crédibilité, rend plus pressante encore la nécessité de solutions adaptées. Le scénario optimiste envisage l'ouverture du tronçon Orly/Saclay en 2024. En la matière on a rarement vu des délais arbitrairement fixés être tenus. Cette échéance, qui a peu de chances d'être respectée, interviendra une dizaine d'années après l'installation programmée des établissements dont beaucoup ne sont d'ailleurs pas des créations mais des délocalisations imposées qui vont aggraver les problèmes de déplacements. Asphyxie routière garantie. Beau bilan carbone ! Une solution partielle, déjà en partie opérationnelle, pourrait prendre de l'ampleur et trouver un avenir. Le TCSP Massy- Christ de Saclay qui devrait être prolongé à Saint Quentin en Yvelines rendra, presque, les mêmes services, avec une desserte plus fine et des temps de parcours à peine plus élevés. De plus nous avons appris lors de nos réunions avec le Stif que le tracé était prévu pour permettre la transformation en tramway et même tram-train. Alors quel est l'intérêt d'un métro ? N'attendons pas l'arrivée d'un hypothétique métro pour s'apercevoir qu'il est inutile.</p> <p>4- Le métro, s'il devait entrer en service, doublerait donc ce TCSP (bus à haut niveau de service) sur l'emprise duquel la possibilité d'un tram nous a été confirmée. Et ce, sans résoudre le problème du "dernier kilomètre", ni apporter le moindre commencement de réponse à la question des liaisons vallées plateau. N'étant pas spécialement conçu pour les besoins des usagers, et en décalage avec les programmes de constructions, il risque fort d'être délaissé au profit de mauvaises habitudes automobiles, ce que personne ne peut honnêtement vouloir. Heureusement des alternatives fiables, (beaucoup) moins coûteuses et plus respectueuses de l'environnement sont parfaitement concevables. Navettes à partir des gares RER. transport à la demande, covoiturage sont aujourd'hui rendus plus simples d'utilisation avec les NTIC. Les modes "doux" ou "actifs" de déplacements (marche, vélo) doivent être encouragés. Ils ne nécessitent pas d'importants aménagements. Le plateau (rigoles et cheminements) et ses abords s'y prêtent. Enfin, si le relief (et l'exigence écologique) écarte l'ouverture de nouvelles voies routières d'accès, les mêmes contraintes rendent particulièrement pertinente la solution du transport par câble qui pourrait être étendue à la desserte de la zone d'activité complémentaire de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																			<p>Courtabœuf et des Ulis. Tout cela peut être mis en œuvre beaucoup plus rapidement et à moindre coût. Mais cela suppose que l'effort principal porte dans les prochaines années sur la mise à niveau des lignes de RER et pas sur une chimère pour le prestige.</p> <p>5- La qualité des milieux naturels et la vocation agricole du plateau de Saclay sont une réalité historique. La pérennité de cette dernière et son évolution constitue une exigence sociale, économique et écologique. Au moment où l'attention est régulièrement attirée sur la disparition accélérée des terres agricoles, le maintien de cette activité en zone périurbaine est un impératif. Le législateur en a pris conscience en créant une Zone de protection naturelle agricole et forestière. Alors, pourquoi en compromettre l'existence par ce type d'infrastructure dont les avantages supposés sont loin de compenser le coût et les nuisances ? A qui fera-t-on croire que cette entreprise pharaonique ne débouche pas sur une urbanisation complète du plateau destinée à terme à justifier la dépense engagée ? ou à éponger les dettes accumulées ?</p> <p>A cela s'ajoute le mode de réalisation prévu : construction en viaduc sur le plateau. Outre les nuisances esthétiques et sonores, cette solution (soit disant plus économique que le souterrain) ne peut que représenter une gêne pour le fonctionnement des exploitations. Où est la cohérence ?</p> <p>6- Enfin, le coût de l'opération est disproportionné au regard de son utilité réelle. L'estimation, non révisée à ce jour, le chiffre à 2,9 Mds €. Comme en matière de délais, on ne connaît pas d'exemple de respect des enveloppes prévisionnelles. Certains évoquent même un facteur π et les plus optimistes une multiplication par 2. Déjà les demandes conjointes du Stif (qui émet une réserve sur ce chapitre), de la RATP (futur gestionnaire) et de la SNCF laissent présager des dépassements non négligeables. Est-ce bien raisonnable en ces temps de « vaches maigres » et de compression des dépenses publiques ? D'autant que, même si la rentabilité n'est pas le seul critère à retenir pour un investissement, les prévisions de trafic (que la SGP gonfle) sont très inférieures aux normes habituelles pour un équipement de ce genre. Le conseil du Stif (séance du 7 octobre 2015) saisi d'un projet de dossier d'enquête publique souligne "la faiblesse de la rentabilité économique du projet".</p> <p>Aujourd'hui la sagesse, qui peut s'appuyer sur les experts du Cercle des transports, de l'IAU IdF et quelques voix au Stif, commande de différer toute décision sur cette opération, en "mettant le paquet" sur la modernisation du réseau existant (+ lignes 14 et 15)...jusqu'à ce qu'on s'aperçoive que les solutions de substitution ont fait leur preuve à la plus grande satisfaction des usagers ...et que la ligne 18 n'a jamais eu de raison d'être.</p> <p>Il en résulte que sans argument crédible vis-à-vis de ces réserves de la part de la SGE, l'ASEOR est conduite à émettre un avis défavorable à la réalisation de la ligne N°18</p>	
Cour 32	X																		<p>X Mme DE BLIC Centrehuit : Monsieur le Président,</p> <p>Je vous ai écrit le 14 avril en tant que présidente de l'Association Centre Huit en vous précisant que j'envoyais copie de ma lettre à M. le Préfet des Yvelines et à M. le Député-maire de Versailles.</p> <p>Par correction, je souhaite vous signaler que j'en envoie également copie à Madame Valérie Péresse, Présidente du Conseil Régional, ainsi qu'à M. Carenc, Préfet de la Région Ile de France et à M. Bédier, Président du Conseil départemental des Yvelines. En espérant votre écoute attentive,</p>	
Cour 33	X																		<p>X M. KHERROUBI, président de l'Association des Musulmans de Versailles :</p> <p>Nous ne saurions évoquer « le Centre Huit » sans qu'émotion ne sache se faire présente. Ce lieu berce en nous des moments forts, chargés des souvenirs, jalonnant ainsi une vingtaine d'années d'entreconnaissance mais pas seulement.</p> <p>L'expropriation qui menace le Centre Huit nous attriste et nous afflige profondément et ce d'autant que nous sommes voisins. En ce quartier, un peu particulier, de Versailles, avec nos sœurs Diaconesses de Reuilly, nos frères catholiques de l'Eglise Sainte Elisabeth de Hongrie, nous formons un bel édifice modélisant joliment la fraternité et le vivre ensemble. Bien évidemment, le rayonnement du Centre Huit va bien au-delà des limites du périmètre décrit, nous avons seulement voulu nous attarder sur les liens de proximité et en souligner tout l'intérêt.</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																			<p>Aux côtés de nombreuses associations aux profils divers et variés, il nous est toujours fort agréable de nous y rendre. Le Centre Huit a été et demeure à nos yeux les poumons de l'ouverture, du dialogue, du partage, de l'épanouissement comme de la rencontre à Versailles. Confrontée à certaines difficultés conjoncturelles, l'Association des Musulmans de Versailles a trouvé l'écoute et surtout le soutien comme les aides attendues et ce à chaque fois que le besoin s'est fait sentir. Ainsi, lors des récents travaux de rénovation et d'agrandissement de la Mosquée de Versailles, presque deux mois durant, l'asile pour l'accomplissement de nos prières du vendredi nous a fraternellement et chaleureusement été offert. Les prières et cérémonies de l'Aid el fit'r pendant les années 90 ont aussi trouvé les échos espérés auprès de nos frères protestants.</p> <p>Comme les porteurs et initiateurs du projet de rénovation (lig¹¹⁶ 18), en citoyens accomplis et friands de modernité, nous sommes, nous aussi, tout à fait à même de comprendre la volonté affichée et les besoins de modernisation dont Versailles souhaite se doter pour être au rendez-vous des temps. Mais nous pensons aussi que la modernité est un tout qui ne saurait dissocier progrès urbain et social (humain). Un juste équilibre devrait accompagner et dicter nos choix d'émancipation et nous permettre d'évoluer et de cheminer sereinement. Les éléments d'appréciation rendus publics laissent à ce titre présager ou entrevoir une issue opportune où s'inscrirait une sage et louable perspective.</p> <p>Certes, le Centre Huit est un espace apprécié pour ses activités. La qualité de ses conférences-débats est aujourd'hui connue et reconnue. Effectivement, de nombreuses personnalités, remarquables et de premier plan, ont investi ce lieu et l'ont honoré par leur présence. Je citerai le passage de Michel CAMDCSSUS, Directeur général du Fonds Monétaire International. Il est Gouverneur honoraire de la Banque de France. Dans le cadre de son intervention, il a remarquablement explicité les liens indéfectibles entre le développement, la culture et la religion. Cet intitulé n'est-il pas en soi un clin d'œil au sujet qui nous préoccupe ?</p> <p>C'est au Centre Huit, il y a 20 ans, que la dynamique interreligieuse a pris son essor. Aux côtés de nombreuses activités, débats et autres, des expositions regroupant les trois religions monothéistes ont pu s'y produire, inaugurées par le préfet Bernard Prévost, le Député-Maire de Versailles et les maires des environs.</p> <p>Un riche bilan qui nous amène, voire nous oblige, à vous interpellier pour aller dans le sens des sollicitations de nos amis responsables du « Centre Huit » et des nombreux sympathisants tous partagés entre l'inquiétude et l'espoir.</p> <p>Confiant quant à l'attention que vous manifesterez à nos sollicitations au bénéfice du Centre Huit et dans l'espoir d'un dénouement heureux, veuillez croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes sentiments dévoués.</p>	
Cour 34	X																X	X	<p>DELIBERATION DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DU VAL DE MARNE DU 11/04/2016 : LE CONSEIL DEPARTEMENTAL APRES EN AVOIR DELIBERE :</p> <p>Article 1^{er} : Émet un avis favorable et prend acte du contenu du dossier d'enquête publique.</p> <p>Article 2 : Demande le prolongement de la ligne 18 à l'Est jusqu'au RER D à minima et en offrant des correspondances avec le RER C et le T7 prolongé, au regard de :</p> <ul style="list-style-type: none"> — La saturation croissante du RER D. dont le trafic s'élève désormais à 615 000 voyageurs par jour (contre 550 000 voyageurs en 2011) et du RER C avec plus de 550.000 usagers par jour qui poursuivent leur progression de près de +3% par an. Le maillage avec la ligne 18 permettra de décharger cette ligne, s'inscrivant ainsi pleinement parmi l'un des principaux objectifs du réseau du Grand Paris Express qu'est la désaturation du réseau existant, à l'image de la ligne 15 ; — Les coupures que représentent la Seine, l'aéroport d'Orly, le relief et les espaces naturels, et la problématique du manque de franchissements de Seine dans le Val-de-Marne et le Nord de l'Essonne, qui pénalisent fortement les déplacements Est-Ouest dans ce secteur et notamment en transports en commun ; — La nécessité d'améliorer l'attractivité du réseau de transport grâce à une nouvelle ligne offrant des correspondances, et d'inciter au report modal pour diminuer le trafic automobile et décharger le réseau viaire (en particulier la RN6), permettant ainsi de réduire la pollution 	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																			<p>et les nuisances ;</p> <p>— L'enjeu de l'accès à l'emploi, en particulier au pôle d'Orly, pour les populations du Sud du Val-de-Marne et de l'Essonne, confrontées parfois à des situations sociales et économiques difficiles (faibles revenus, enclavement, quartiers politique de la ville...) et aux nuisances engendrées par l'aéroport d'Orly.</p> <p>Article 3 : Demande que soit étudiée l'implantation d'une gare supplémentaire dans le secteur d'Orlytech, à proximité du parc Icade Orly-Rungis, sur le tracé de la ligne 18 retenu entre Orly et Antony, permettant de desservir les emplois nombreux implantés sur ces deux zones. Les mesures conservatoires nécessaires pour la réalisation ultérieure de cette gare devront être mises en œuvre.</p> <p>Article 4 : Soutient la demande exprimée lors de la concertation avant enquête publique de l'implantation d'une gare à Wissous.</p> <p>Article 5 : Rappelle sa vive préoccupation quant aux effectifs de la Société du Grand Paris et demande que les moyens humains pour la bonne réalisation de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express soient mobilisés. Les effectifs des opérateurs de transport devront également être suffisants pour garantir la réalisation des études et des travaux relatifs aux interconnexions dans la même temporalité.</p> <p>Article 6 : Réaffirme l'urgence à améliorer sensiblement et à court-terme le réseau de transport francilien par la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France, faisant partie intégrante du Nouveau Grand Paris. Pour le Sud du Val-de-Marne, il s'agit notamment de mettre en œuvre les schémas directeurs des RER C et D et de concrétiser la mise en service du barreau Massy-Valenton Est et Ouest dans les meilleurs délais, permettant notamment de doubler la desserte de la gare de Rungis La Fraternelle en correspondance avec le T7. Dans cet objectif, le Conseil départemental demande la mise en place de recettes fiscales complémentaires, conformément aux annonces du Premier Ministre le 6 mars 2013 sur le Nouveau Grand Paris.</p> <p>Article 7 : Rappelle notamment :</p> <p>— Que les impacts et nuisances liés à la phase chantier doivent être anticipés et partagés avec toutes les collectivités concernées, dont le Conseil départemental. Toutes les mesures conservatoires devront être mises en place afin de réduire au maximum les nuisances environnementales et les impacts sur le cadre de vie des riverains. Le Conseil départemental prend acte des engagements de la Société du Grand Paris s'agissant des mesures de prévention en phase travaux qui concourent à limiter les impacts sur le territoire, en particulier vis-à-vis des riverains et des utilisateurs de l'espace public ;</p> <p>— La nécessité d'offrir les meilleures conditions de rabattement possibles vers les gares du Grand Paris Express afin que ce nouveau mode de transport bénéficie à un maximum d'usagers. Ce rabattement devra s'effectuer prioritairement par les transports collectifs et les modes actifs. Les espaces intermodaux existants (gare routière, parking vélo, parvis, etc.) doivent être, <i>a minima</i>, préservés ou renforcés pour anticiper les projets de transport collectif qui répondront aux besoins futurs d'accessibilité à ces pôles d'échanges. Le Conseil départemental rappelle à ce titre l'importance de la mise en place des comités de pôle.</p> <p>— Que la future gare TGV, réalisée dans le cadre de l'Interconnexion Sud des LGV en Ile-de-France, soit implantée préférentiellement au plus près des aérogares d'Orly pour garantir la meilleure intermodalité air-fer, et que toutes les mesures conservatoires soient bien prises pour permettre la réalisation ultérieure de la gare TGV ;</p> <p>— Que la correspondance avec le tramway T7 à l'aéroport d'Orly soit optimisée ;</p> <p>— Que le fonctionnement du réseau de transports en commun pendant les chantiers revêt un fort enjeu, sur lequel le Département portera une grande vigilance.</p> <p>Article 8 : Demande que les marchés de la Société du Grand Paris et d'Aéroport de Paris intègrent des clauses sociales d'insertion, et soient accessibles aux petites et moyennes entreprises locales ; mobilise les politiques départementales en faveur de l'insertion, du développement économique et de l'emploi par des actions en direction des publics cibles, des entreprises locales, des partenaires et de la Société du Grand Paris, d'Aéroports de Paris et de la RATP, et se positionne en facilitateur, coordinateur à l'échelle du Val-de-Marne, en lien avec DIRECCTE UT94 et la Région Ile de France sur l'ensemble de ces questions.</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																			Article 9 : Rappelle le rôle crucial du Nouveau Grand Paris dans la concrétisation des projets des collectivités qui participent à l'aménagement du territoire, au rééquilibrage est/ouest et habitat/emploi de la région Ile-de-France et au développement économique en pleine cohérence avec le projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et les Contrats de Développement Territorial. Article 10 : La présente délibération et son rapport seront transmis par le Président du Conseil départemental au Préfet de la Région Ile-de-France pour être joints au dossier d'enquête publique de la ligne 18.	
Cour 35																	R		<p><u>M.DELIGNE, Maire de Guyancourt</u> :</p> <p>Dans le cadre de l'enquête publique relative à la ligne 18 du métro du Grand Paris, je tenais à vous transmettre l'avis de la Municipalité de Guyancourt. La commune que je représente est en effet partie prenante de ce grand projet structurant, qui aboutira à l'implantation d'une gare sur son territoire et modifiera en profondeur la physionomie de l'un de ses quartiers.</p> <p>Dès 2011, nous nous étions exprimés sur les enjeux pour notre commune. Dans un « cahier d'acteurs », j'avais rappelé la nécessité de soutenir un vrai développement social, économique et durable au service des habitants. L'intégration du métro du Grand Paris doit pouvoir consolider un très fort potentiel économique - atout reconnu de Guyancourt, moteur de Saint-Quentin-en-Yvelines -, en profitant d'infrastructures existantes et en préservant un cadre environnemental privilégié.</p> <p>Beaucoup de nos impératifs étaient déjà exposés dans ce document. Ils restent tout aussi vrais aujourd'hui :</p> <p>L'amélioration des moyens de transports en commun existants, que ce soit au niveau ferroviaire (RER, Tangentielle Ouest) que routier (TCSP, bus),</p> <p>La préservation de la ceinture verte de notre territoire : terres agricoles, étangs de la Minière, Golf national,</p> <p>La préservation de l'unité urbaine de Guyancourt en ne construisant pas à l'est de la route départementale 91.</p> <p>Avec l'évolution du projet, nous avons aussi obtenu que le métro traverse la partie urbanisée de la ville par une voie souterraine. Il s'agissait là d'une exigence essentielle, qui a été reconnue par les différents acteurs, notamment la Société du Grand Paris.</p> <p>Par la présente, nous tenons également à faire valoir d'autres nécessités pour notre territoire :</p> <p>La mise en place d'interconnexions entre la gare de Guyancourt et les réseaux de transports existants (RER, TCSP, etc.) afin d'irriguer au mieux Saint-Quentin-en-Yvelines et de servir au mieux les habitants et collaborateurs d'entreprises.</p> <p>Le dévoisement d'une partie de la RD91 et la transformation, en boulevard urbain, du tronçon de la rue Léon Blum entre la place Charles Garnier et la place de Villaroy. Ces aménagements sont indispensables pour ne pas couper la ville en deux.</p> <p>Un raccourcissement du calendrier : la réalisation de la ligne 18 en une seule phase et une livraison de la gare à horizon 2024 contribueront non seulement à limiter les coûts pour la puissance publique, mais permettront aussi de desservir les sites olympiques saint-quentinois (notamment le golf national à Guyancourt), si la candidature de Paris est retenue.</p> <p>Le choix d'un nom de gare en lien direct avec le territoire d'implantation. Je propose gare de « Guyancourt ».</p> <p>Mes derniers mots pour souhaiter que l'enquête publique suscite un vif intérêt des acteurs du territoire. Il s'agit d'un exercice démocratique complexe mais absolument essentiel pour que chacun puisse s'exprimer et s'approprier au mieux ce projet structurant pour le territoire et ses habitants.</p>	
Cour 36	X																	X	<p><u>EGLISE PROTESTANTE UNIE DE FRANCE – Mme TRIQUENAU</u> : La construction de la ligne 18 du Grand Paris Express menace l'existence du Centre Huit : Celui-ci se trouve en effet à l'emplacement prévu pour la construction future gare Versailles Chantiers, qui assurera l'interconnexion notamment avec l'actuelle gare SNCF. La menace d'expropriation qui pèse sur le Centre Huit suscite une très vive émotion parmi les paroissiens de l'Eglise protestante unie de Versailles.</p> <p>Le Centre Huit, édifié en 1969, est le siège et le lieu principal de la vie de notre Église. Hormis le temple de la rue Hoche qui ne peut accueillir qu'une partie des cultes dominicaux et cérémonies (mariages, obsèques...) en raison de sa taille réduite, tous les autres moyens et activités de la paroisse sont concentrés au Centre Huit. Il comporte une grande salle où se tient le culte le deuxième dimanche de chaque</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																				<p>mois, ainsi que les grandes fêtes et manifestations de l'Église : fête de Noël, confirmations, kermesses etc. Diverses pièces accueillent toutes les activités de catéchèse et des réunions diverses (groupes bibliques, groupes de jeunes adultes, de foyers mixtes). Les services de l'Entraide (fourniture de vêtements aux déshérités) y sont installés et les groupes de scoutisme y ont leurs locaux. Enfin, le Centre Huit comprend encore un logement pastoral, le secrétariat de l'Église, ainsi qu'une cinquantaine de places de parking, indispensables pour une Église dispersée qui regroupe six communes autour de Versailles.</p> <p>Mais le Centre Huit est aussi un lieu d'ouverture et d'accueil, dont le rayonnement va bien au-delà du cercle paroissial. Il est, en effet, le siège de l'Association Centre Huit, association de 1901 dont les activités multiples (alphabétisation, conférences etc.) en font un lieu privilégié de dialogue avec la société et d'échanges interreligieux. Son activité est bien connue et appréciée de la population de Versailles et de ses environs.</p> <p>Le Centre Huit s'est vu attribuer le label « Patrimoine du 20^{ème} siècle » au titre des édifices de culte 1905- 2000, qui vise à distinguer les « constructions remarquables du siècle dernier », selon la notification adressée le 4 décembre 2012 par le préfet de la région Ile de France. Le préfet indique dans cette lettre « <i>Par cette disposition, je souhaite assurer la meilleure connaissance, conservation et mise en valeur de ces édifices. Le label attire l'attention du décideur, de l'aménageur, mais surtout du grand public sur les productions architecturales de qualité.</i> » Notre Église demande instamment que toutes les solutions soient envisagées pour éviter l'expropriation du Centre Huit, et notamment un déplacement de quelques dizaines de mètres du puits dans lequel sera construite la gare souterraine.</p> <p>A défaut, nous demandons qu'un réexamen des infrastructures de surface soit effectué, afin d'envisager une reconstruction à son emplacement actuel d'un nouveau Centre Huit, disposant des mêmes facilités et offrant les mêmes services qu'actuellement. Il apparaît, en effet, au vu du dossier de l'enquête publique, que la taille du parvis de la gare, ainsi que celle du bâtiment de surface qui devrait accueillir les usagers de la gare, sont surdimensionnés au regard des besoins effectifs et qu'un nouveau Centre Huit pourrait être reconstruit au voisinage d'une gare dont les infrastructures de surface auraient une taille plus réduite.</p> <p>Notre Église est, en effet, fortement attachée au maintien du Centre Huit au voisinage des diaconesses de Reuilly, ainsi que de la gare des Chantiers, que de nombreux paroissiens utilisent pour rejoindre ce Centre.</p> <p>Je vous remercie de bien vouloir faire état expressément de ce courrier dans le rapport de la commission d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.</p>
Cour 37	X								X							X	X			<p>CESER (Conseil Economique, Social et Environnemental Régional d'IDF) – M. GIRODOT : Le CESER d'Ile-de-France a pris connaissance des différents éléments du dossier soumis à enquête publique, relatifs à la future ligne 18 du Grand Paris Express. Par ce courrier, proposé par la commission Transports et validé par le Bureau réuni le 13 avril dernier, le CESER Ile-de-France souhaite exprimer son point de vue. Ce projet de ligne 18 combine un enjeu double de desserte :</p> <ul style="list-style-type: none"> -une fonction de desserte de rocade de moyenne couronne, permettant de relier de manière directe et rapide un territoire stratégique en mutation aux infrastructures métropolitaines ; -une fonction de desserte des territoires traversés, tant existants qu'en développement, en complémentarité avec le réseau de diffusion locale; <p>Le projet de tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers de la ligne verte répond également à plusieurs enjeux en matière de déplacements, d'aménagement des territoires et de développement économique.</p> <p>Le projet permettra notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> -la desserte et l'intégration, au sein du réseau Grand Paris Express, du territoire stratégique de Paris/Saclay, opération d'intérêt national dont le périmètre couvre une large partie de celui de la ligne 18. Ce projet de développement territorial majeur nécessite des connexions efficaces : à grande échelle avec les autres pôles métropolitains et nationaux, et à l'échelle locale entre les différents pôles de recherche et d'enseignement, les zones d'habitat et les zones d'emploi. La ligne 18 propose un projet de transport structurant pour répondre à l'ambition de ce territoire ;

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																				<p>-la réponse à des besoins de déplacements actuels ou futurs sur des territoires urbains en mutation. Le projet permet la desserte de zones denses, aujourd'hui peu desservies par le réseau ferroviaire. Il s'inscrit en lien direct avec plusieurs opérations d'aménagement, notamment à Antony, Massy, Guyancourt et Satory ;</p> <p>-une porte d'entrée vers le réseau Grand Paris Express pour des territoires de Grande couronne, notamment par les correspondances offertes avec les nombreuses lignes desservant les Yvelines et l'Essonne (lignes Transilien N et U, RER B, RER C). Le projet proposera une alternative à la voiture particulière sur des territoires aujourd'hui relativement faiblement desservis, notamment pour les déplacements tangentiels, et sur lesquels les besoins de déplacement seront en forte croissance.</p> <p>Le CESER d'Ile-de-France souligne donc l'importance de ce projet qui :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. S'inscrit dans le schéma d'ensemble du Nouveau Grand Paris, contribuant à relier de manière directe et rapide un territoire stratégique et en mutation aux autres infrastructures métropolitaines ; 2. Assurera une fonction importante de desserte locale, au sein d'un territoire aujourd'hui difficilement accessible en transports en commun, contribuant ainsi au développement des intermodalités et à celui des modes alternatifs à la voiture individuelle ; 3. Est indispensable à la réussite de l'opération d'intérêt national Paris/Saclay, corrélée à la mise en place rapide de liaisons avec le reste de l'Ile-de-France, notamment Paris, Orly, La Défense et Roissy. <p>En ce qui concerne les débats autour des modalités de traversée du plateau de Saclay par la ligne 18 (en aérien, en surface ou en souterrain), le CESER d'Ile-de-France souhaite que, dans un dossier qui a déjà beaucoup évolué, les arbitrages soient guidés par les considérations relatives :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à la nécessité de veiller au respect des échéances annoncées pour la réalisation complète de la ligne 18 entre Orly et Versailles-Chantiers, tout retard ayant un impact sur le développement global et bien phasé du territoire ; - à la qualité de l'intégration environnementale du mode de transport choisi et au respect des territoires agricoles ; - à la cohérence dans l'implantation des gares, en tenant compte de l'urbanisation qui les accompagne ; - aux perspectives d'évolution et de développement, à long terme, des quartiers et territoires reliés. <p>Le calendrier de la réalisation de la ligne 18 devra pourvoir aux nécessités de desserte du Golf national en cas d'attribution de l'organisation des Jeux Olympiques de 2024.</p> <p>Enfin, le CESER d'Ile-de-France est attaché à une bonne prise en compte, au niveau des futures gares de la ligne 18, des intermodalités avec les autres modes de transports, individuels, collectifs ou partagés.</p>
Cour 38						X											X	X		<p>CONTRIBUTION DE L'AGGLOMERATION DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES A L'ENQUETE PUBLIQUE DE LA L 18</p> <p><i>Saint-Quentin-en-Yvelines, contributeur indispensable au dynamisme de la Région Ile- de-France</i></p> <p>Le métro du Grand Paris Express a pour ambition de relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la Région Ile-de- France. Dans ce cadre, Saint-Quentin-en-Yvelines '230 000 habitants et 145 000 emplois) s'inscrit bien dans la logique de maillage du Grand Paris Express des grands pôles économiques de recherche et d'enseignement de la région</p> <ul style="list-style-type: none"> - du fait de la densité de son tissu économique, Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY) est 2ème agglomération de France en termes de PIB par habitant des territoires urbains (1) et 5ème pôle économique d'Ile-de-France. - du fait de la densité de son pôle de recherche privé et d'enseignement, Saint-Quentin-en Yvelines est un pôle universitaire qui s'affirme avec le développement de l'UVSQ, via la faculté de médecine et l'arrivée de l'ESTACA. - du fait de son intégration dans l'Opération d'intérêt National Paris/Saclay, 8^{ème} lieu d'innovation mondial selon le MIT, Saint-Quentin-en-Yvelines participe au rayonnement international de l'Ile-de-France <p>Accroître l'attractivité de l'Ile de-France : réaliser des logements</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p>
																			<p>SQY est une agglomération qui apporte un cadre de vie de qualité accessible à tous, avec des acteurs locaux qui se mobilisent avec succès depuis l'origine de la ville-nouvelle pour constituer un pôle urbain équilibré habitat-emploi.</p> <p>Ainsi, Saint-Quentin-en-Yvelines est signataire d'une convention d'équilibre Emploi-Habitat qui prévoit 1 m² d'activité économique pour 2m² de logements. Ainsi, SQY contribue fortement aux objectifs de production de logements par un PLH ambitieux de 1300 log /an.</p> <p>Accroître l'attractivité de l'Ile-de-France : développer un cluster de renommée mondiale</p> <p>La Région Ile-de-France se positionne dans la concurrence mondiale entre les mégapoles en étant un territoire porteur d'innovation et met en place les conditions de compétitivité des entreprises. A cette fin, des pôles universitaires majeurs sont développés ainsi que les conditions de mise en relation de la recherche publique et privée.</p> <p>Pour soutenir le développement et le rayonnement de la Région Ile-de-France au niveau mondial l'État a créé l'OIN Paris/Saclay au regard des atouts existant de ces territoires. L'objectif de Paris/Saclay est de développer un pôle mondial de l'innovation.</p> <p>Une mobilité durable pour tous</p> <p>Mais la desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines reste insuffisante car elle souffre d'une offre ferroviaire réellement sous dimensionnée.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pourtant, les acteurs locaux se mobilisent avec succès depuis 40 ans pour constituer un pôle urbain équilibré habitat-emploi. • Pourtant, Saint-Quentin-en-Yvelines poursuit ses efforts pour un développement urbain durable, en produisant des logements et en accueillant des entreprises. • Pourtant le débat public du Métro du Grand Paris avait démontré l'importance de la desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines et le consensus des acteurs locaux s'était exprimé à travers 12 cahiers d'acteurs. <p>Aussi, les acteurs économiques mais aussi les habitants sont-ils très attachés à ce projet qui apporte une solution de desserte rapide et efficace de mobilité dans un secteur qui a connu un développement exceptionnel, sans pour autant bénéficier dans le même temps de la création d'infrastructures majeures de transport. Cette solution s'inscrit également en cohérence avec le développement de l'OIN Paris Saclay, qui ne dispose pas de liaison forte entre ses différentes polarités. La ligne 18 constituera la colonne vertébrale de cette zone d'innovation, de recherche et d'excellence.</p> <p>Il est rappelé la nécessité du prolongement vers Nanterre pour connecter les deux poumons économiques de l'ouest parisien. Il permettra d'assurer la fonction de rocade de la ligne 18 et augmentera considérablement la rentabilité socio-économique de l'ensemble de la ligne.</p> <p>Saint-Quentin-en-Yvelines regrette le choix du tracé court induisant la suppression de la gare de Saint-Quentin Université au regard des enjeux de développement portés par SQY.</p> <p>Report modal : soutenir les efforts locaux</p> <p>Saint-Quentin-en-Yvelines mène une politique des déplacements volontariste et innovante : il s'agit de l'une des premières agglomérations à faire le choix d'élaborer un nouveau PLD déclinaison locale du PDUIF. Pour maintenir la part modale des transports collectifs, le réseau de bus est adapté constamment et de nouveaux services de mobilité sont déployés.</p> <p>À ce titre, SQY et les entreprises travaillent depuis plus de cinq ans sur des plans de déplacements interentreprises pour améliorer les conditions de sécurité (avec des voiries parfois accidentogènes) et d'environnement (entre 60 et 80 % des salariés viennent au travail en voiture) liées aux déplacements quotidiens de leurs salariés. En 2015, la région-Ile-de-France a reconnu l'effort réalisé par ces PDIE à SQY en décernant un Trophée de la mobilité.</p> <p>En outre, Saint-Quentin-en-Yvelines se mobilise pour contribuer à l'objectif exprimé dans le PDUIF d'augmenter de 20 % l'usage des transports collectifs entre 2010 et 2020 et réduire l'usage de la voiture.</p> <p>Il s'agit donc aujourd'hui de donner tous les moyens aux territoires de l'agglomération pour contribuer aux objectifs régionaux de report modal.</p> <p>Dans le même temps, l'organisation des événements internationaux majeurs pour lesquels la France concourt impacteront fortement nos</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																			<p>territoires : les Jeux Olympiques de 2024 et l'Exposition Universelle de 2025.</p> <p>Dans ce contexte, il serait souhaitable, comme pour toutes les lignes du Grand Paris Express en général, que la réalisation du second tronçon de la ligne 18 puisse être réalisée au plus tôt en étant avancée à 2024 et que les deux phases de travaux soient fusionnées pour répondre au mieux à ces échéances.</p> <p>Il y a donc urgence à voir se développer cette nouvelle infrastructure car :</p> <ul style="list-style-type: none"> • plus de 70% des salariés vivent en dehors du territoire, • les problématiques de transport routier et de transport en commun, sont et restent un fort enjeu, • elle est indispensable à la desserte et à la réussite de l'OIN Paris Saclay permettant de lier les entreprises aux pôles d'enseignement. <p>Saint-Quentin-en-Yvelines anticipe l'arrivée du Grand Paris Express, prête à faire de la future gare Saint-Quentin Est un véritable pôle multimodal en permettant d'intégrer le métro au réseau de transport de l'agglomération. En effet, ce secteur dispose à proximité d'une emprise foncière de plus de 20 ha qui permettra d'assurer les fonctions de mobilités (gare routière, parking de rabattement, mode doux...). Ce pôle anticipera l'avenir car il sera également en capacité d'accueillir dans la durée le prolongement souhaité de la Tangentielle Express Ouest de Saint-Cyr jusqu'à Saint-Quentin Est pour ainsi connecter l'OIN Seine Aval à l'OIN Paris Saclay.</p> <p>Le métro en 2024 à Saint-Quentin-en-Yvelines est donc indispensable</p> <ul style="list-style-type: none"> > Pour répondre à la demande des usagers et des entreprises (Airbus, Valeo, Safran, Renault, Nissan, Mercedes, Crédit agricole, Bouygues, Egis) de connexions directes et efficaces aux autres grands pôles de développement régionaux et aux infrastructures de transport que sont les aéroports d'Orly, Roissy et la gare TGV de Massy (et pas seulement le lien avec le centre de la capitale). > Pour desservir des entreprises et des habitants par les mêmes gares : Saint-Quentin-en-Yvelines est à la fois un pôle d'habitat et d'emplois. À ce titre, une desserte par le métro permettra de répondre à des besoins de déplacements tout au long de la journée et de la semaine. > Pour accompagner la candidature de Paris aux JO 2024 : il faut anticiper la desserte avant 2014 du vélodrome national et du golf national. Deux équipements olympiques majeurs dans l'organisation des Jeux Olympiques. > Pour permettre enfin au territoire de maintenir son attractivité et sa contribution forte aux objectifs de développement (logements et emplois) qui lui sont assignés depuis son origine. 	
Cour 39	X	X														X		X	<p>YVELINES ENVIRONNEMENT – Mme JEANNERET Présidente :</p> <p>Yvelines Environnement vous fait part de ses observations et soutient celles de ses adhérents concernés par le tracé et les impacts du projet de ligne 18 sur les espaces naturels et agricoles et leur incidence sur qualité de vie.</p> <p>Yvelines Environnement rappelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les promesses initiales de l'Etat de construire un métro enterré, • Les orientations du SDRIF quant à la sauvegarde des terrains agricoles et une urbanisation maîtrisée, • Le nécessaire respect du Schéma régional de cohérence écologique d'Ile-de-France du 26 septembre 2013, • le décret du 27 décembre 2013 pour ce qui concerne le périmètre de la ZPNAF, • L'avis de l'Autorité Environnementale sur le projet de ligne 18 émis en novembre 2015, • La réserve n°2 du rapport d'enquête publique complémentaire préalable à l'approbation du C.D.T « PARIS SACLAY - TERRITOIRE SUD » de procéder à l'analyse concise et formelle de la compatibilité entre la délimitation de la ZPNAF et les emprises liées à la réalisation de la ligne M18 du Grand Paris Express » de février 2016, • La réunion le 14 mars 2016 de la CLI du plateau de Saclay, pôle sciences et société, dont il en ressort que la CLI ne dispose pas aujourd'hui 	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p>
																			<p>d'assez d'éléments retransmis dans le dossier d'enquête publique actuel afin d'émettre un avis, qu'il soit favorable ou non. Ainsi, la participation de la CLI sera plus de poser des questions sur les manques du dossier et sur certaines incohérences.</p> <p>Notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> la mise à jour des études de danger concernant le CEA et CISBIO international et leur validation par l'ASN, la prise en compte du risque du transport de matières nucléaires dans l'étude d'impact, la comptabilité du projet avec la traversée d'une zone «non aedificandi » 'page 339 à 341 de la pièce G1) ceinturant le CEA et CISBIO international l'efficacité des moyens mis en œuvre pour éviter les accidents pouvant porter atteinte aux installations du CEA présentant un risque nucléaire ou autre ...telle l'INB 50 et la chaufferie/détente gaz . <p>Yvelines Environnement est opposée à la construction d'un métro en aérien, tout particulièrement dans la partie de son tracé proche des établissements du Centre d'études nucléaires et de Cisbio-international à Saclay.</p> <p>Yvelines Environnement soutient les observations formulées en collaboration avec l'association de Sauvegarde de Versailles et de ses Environs.</p> <p>Concernant l'absence de document :</p> <p>Mention est faite au dossier d'études de fréquentations mais aucun document n'est présenté. Pourtant une étude STIF est mise en avant mais non fournie (référence page 19 de J 10 (étude DRIEA de août 2012). Etudes de fréquentation évoquées : page 19 de J 10 et page 16 de H, ex«</p> <p>MODUS de la DRIEA, GLOBAL de la RATP et ANTONIN du STIF. Le STIF a publié un document 19 qui donne beaucoup plus de détails que ce que l'on trouve dans la pièce H. Les résultats obtenus par le STIF confirment les ordres de grandeur obtenus par la DRIA». Pour aucune des trois études les informations ne figurent pas dans le dossier. Ni les hypothèses entrées dans les modèles, ni les résultats de sortie ne sont communiqués.</p> <p>Sur les serpents de fréquentation entre gares, les chiffres SGP ne sont pas détaillés. Ils devraient normalement être présentés par matrice origine- destination, des sortants, des entrants à chaque gare, ceci en HPM et en jour plein.</p> <p>Ce serait le seul moyen pour estimer la vraisemblance des chiffres affichés pour 2024 puis pour 2030.</p> <p>On constate de grandes différences entre les serpents qui figurent en page 30 de J 10 et ceux bien plus sommaires du document H page 61. Il est clair que ce sujet est volontairement occulté par le porteur de projet.</p> <p>La consultation est donc viciée à la base par cette volonté d'occulter des prévisions pourtant majeures pour justifier ou non d'une utilité du projet ou étudier les possibilités d'éventuelles variantes.</p> <p>Relevons que la page 16 de H ne comporte aucune donnée chiffrée mais seulement du texte.</p> <p>A l'évidence le chiffre affiché de 35 000 voyageurs-jours en gare des Chantiers pour la seule ligne 18 est incompréhensible et certainement sur évalué, sachant qu'à ce jour le PEM des Chantiers voit passer journalièrement 65 000 passagers (issus de multiples lignes : RER, Transilien, TER, TGV) irriguant de nombreuses gares desservant des zones déjà à ce jour très urbanisées.</p> <p>Concernant les dossiers incomplets qui ne permettent pas de donner un avis nous citerons:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Absence de gare St Aubin et parking associé (reportés à plus tard). Cette gare devait figurer dans la première phase du projet. En quoi consiste maintenant la première phase du projet ? - L'absence de l'avis de l'ASN de novembre 2015. Donc imprécisions sur les évaluations financières (gare) et expropriations ? <p>Quid de la fréquentation de la ligne ?</p> <p>Deux autres gares ont été prévues dans les débats de 2015 : SQY2 ET Palaiseau Camille CLAUDEL.</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																			<p>Pas d'analyse sérieuse de ces demandes dans le dossier CEA</p> <p>Absence de précisions sur les aménagements des abords des gares pourtant Nécessaires ainsi que sur les dispositions de rabattements des piétons et véhicules vers les gares (transports en commun et éventuels parkings relais) totalement absents du dossier. Ils devront être définis. L'analyse des dessertes actuelles du plateau (fréquentations) dont celle de la ligne BHQS ne figure pas au dossier.</p> <p>Aucun rappel du calendrier concernant la ligne 14 et la gare d'ORLY, ni mention du coût de cette gare qui devrait être pris en compte dans les calculs de ROI des analyses référencées succinctement dans le dossier.</p> <p>Absence d'hypothèses de constructions nouvelles de logements : où et quand seront-ils construits ?</p> <p>Concernant des absences pour le dossier de Versailles :</p> <p>La gare des Chantiers n'est pas décrite en plan.</p> <p>L'encombrement du chantier complet n'est pas fourni, ce qui conduit à des débats peu précis sur les contraintes d'implantation de celui-ci pour la construction de la gare.</p> <p>Nous relevons également l'analyse sommaire d'une variante de localisation plus proche de la gare routière prévue au PEM des Chantiers qui aurait certainement amélioré les modalités d'interconnexions pour les voyageurs tant vers les BUS que vers les trains.</p> <p>Problème des compensations pour les surfaces utilisées pour les bouches d'aération dans le domaine forestier de Versailles.</p>	
Cour 40	X															X		X	<p>M. BUTTIGHOFFER : Membre actif et bénévole de cinq associations ayant toutes leurs activités au 8 rue Porte de Bue à Versailles, et après avoir participé à la réunion du 04/045/2016 au théâtre Montansier, je me permets de vous écrire au sujet de ce projet d'implantation de la gare souterraine sous cette propriété.</p> <p>Bien entendu je suis aussi convaincu de l'utilité de cette ligne dont j'espère qu'elle facilitera effectivement les transports inter banlieue en raccourcissant la durée des déplacements. Ceci étant, je me joins également à tous ceux et celles qui ont signalé les très graves inconvénients que crée l'emplacement projeté de cette gare pour tous les utilisateurs du Centre Huit, qu'ils soient membres de l'association culturelle, des autres associations, voire même des malades et patients soignés à Claire Demeure. Je ne reprends pas en détail toutes les gênes qui ont été signalées en de multiples occasions notamment lors de la réunion du 4 avril et qui sont maintenant bien connues de vous-même et de votre service. Je voudrais plus particulièrement attirer votre attention sur un point qui pour moi, comme probablement pour beaucoup d'autres personnes, est tout à fait inacceptable et nécessite une réaction ferme: la position de la SNCF !</p> <p>En effet j'ai compris lors de cette réunion du 4 avril, bien que les termes utilisés étaient différents, qu'il y avait de la part de la SNCF <i>une fin de non-recevoir sans même donner la moindre justification à son refus</i>. Une telle position est tout à fait révoltante de la part d'un <i>organisme public sensé être « au service du public »</i>. Du coup apparaissent des rumeurs semblant indiquer qu'un syndicat s'opposerait à tout changement car cela risquerait de toucher leur bâtiment ; s'il y avait un fond de vérité dans ces rumeurs on devrait réagir et se demander qui est responsable des décisions à la SNCF!</p> <p>Par ailleurs nous voyons, entre autres, dans la brochure qui nous a été distribuée, que ce qui est impossible à envisager à Versailles, est possible à Massy-Palaiseau et y a été accepté bien que le réseau de cette gare soit autrement dense et complexe que les malheureuses 8 voies de la gare des Chantiers ! La décision prise à Massy de faire déboucher la gare souterraine entre les passerelles d'accès aux différentes lignes est particulièrement intéressante <i>car elle permet un temps de correspondance vraiment minimal</i>. On pourrait probablement aboutir au même résultat à Versailles en mettant la gare entre les passerelles, sous les rails, quitte à espacer les si nécessaire, <i>réalisant du même coup un des objectifs prioritaires dans ce projet</i>.</p> <p>Je formule le souhait que cette proposition avec ces arguments recueille toute votre attention, qu'elle puisse être transmise, examinée et discutée avec la SNCF dans un esprit constructif, afin d'éviter la destruction du Centre Huit tellement utile à une partie importante de la population de Versailles et environs.</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
Cour 41	X	X			X												X		<p>Les Amis du Grand Parc de Versailles : L'association des Amis du Grand Parc de Versailles (AGPV), association agréée au titre de la sauvegarde de l'environnement pour le département des Yvelines, siège par arrêté du Ministère de l'Environnement au Comité consultatif de l'EPAPS, où elle est représentée par son président, soussigné. Elle est par ailleurs membre fondateur du collectif OIN Saclay (COLOS) qui regroupe une centaine d'associations du Plateau de Saclay et des territoires environnants (dont l'Union UASPS et l'Union UAPNR-FTVC) ; elle est aussi membre du CA de l'association Terre & Cité. Elle est fortement impliquée sur le projet d'OIN depuis son lancement fin 2008 (Lauréat au Concours d'idées, acteur de la définition de la ZPNAF ...). Elle est récemment intervenue dans les enquêtes publiques sur les CDT Territoire Sud de Paris/Saclay et Versailles/SQY/Vélizy. L'association n'a pas uniquement vocation à veiller à la sauvegarde environnementale des territoires entourant Versailles (centrés sur l'ancien Grand Parc de chasse) : elle s'intéresse tout autant à la mise en valeur du patrimoine historique, avec l'objectif de contribuer à un cadre de vie harmonieux et vivant. On notera que le tracé de la ligne 18 affecte ledit Grand Parc historique sur Châteaufort et Magny, pour sa partie prévue en aérien.</p> <p>Les Amis du Grand Parc de Versailles complètent leur avis rendu le 25 mars par la présente analyse du projet présenté pour la gare de Versailles-Chantiers, par une réflexion sur la solution souterraine du métro et par la liaison avec la Tangentielle Ouest.</p> <p>Réflexions sur la position de la gare à Versailles-Chantiers Toute étude d'impact doit comporter les raisons qui ont amené le maître de l'ouvrage à choisir le projet soumis à l'enquête publique. En particulier il doit donner les arguments ayant amené à refuser les autres solutions raisonnablement envisageables. Dans le cas présent, deux solutions ont été analysées pour la position de la gare, soit au nord dans les emprises de la ZAC des Chantiers en cours de réalisation, soit à l'emplacement faisant l'objet du projet.</p> <p>Les raisons du rejet de la solution nord sont mal explicitées, bien que l'on comprenne que le prolongement du tube pour garer les trains provisoirement en bout de ligne ne puisse aboutir dans un espace dégagé de constructions: il n'est évidemment pas question de creuser dans l'avenue de Paris en vue directe du château.</p> <p>Le dossier n'aborde pas d'autres solutions alternatives quant à la localisation de la gare. Le domaine des Diaconesses a été déclaré intouchable, à juste raison. Par contre une solution n'a pas été étudiée formellement : le creusement du puits quelques 50 m plus à l'est semble pourtant envisageable, même si les équipements existants peuvent poser des problèmes aux services de la SNCF, ce que le dossier aurait dû analyser et comparer aux problèmes posés par le choix de l'emplacement du Centre Huit. Le seul inconvénient avancé lors de la concertation pour justifier le rejet de cette solution fut le surcroît de distance pour les usagers effectuant le changement, sortant de très peu de la limite technique fixée pour effectuer les changements, alors que cette contrainte n'apparaît pas gênante, et encore moins dissuasive pour beaucoup de gares franciliennes existantes, même récentes.</p> <p>Le défaut de comparaison objective des différentes solutions nous semble un grave manquement à la déontologie des études d'impact, car tous les interlocuteurs restent persuadés que la solution du décalage vers l'est de la gare de la ligne 18 aurait pu être une alternative crédible, mais qu'elle a été écartée pour des raisons non avouées.</p> <p>Réflexions sur la solution souterraine entre le CEA et Versailles Si, en dépit des avis défavorables et de la faible fréquentation prévisible sur ce segment, la ligne 18 devait être réalisée entre le CEA et Saint-Quentin-Est, la solution du passage du métro en souterrain nous semble avoir été rejetée non seulement du fait du surcoût par rapport à la solution en viaduc, mais aussi pour une raison technique : les puits d'aération et de secours déboucheraient dans le périmètre de la ZPNAF, ce que la loi interdit. Cette assertion ne tient pas à l'analyse : une emprise a été réservée sur le sud du plateau, au niveau de Villiers et de Châteaufort, sous laquelle le trajet du métro pourrait passer presque en droite ligne, avec des puits et leurs accès situés dans l'emprise, donc en conformité avec la ZPNAF. Il n'est d'ailleurs pas évident que l'option viaduc respecterait mieux la largeur de cette emprise, compte tenu des chantiers annexes (4 voies, TCSP).</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																				<p>Réflexion sur la liaison avec la TGO L'aboutissement de la Tangentielle Ouest à Saint-Cyr l'Ecole en terminus sans connexion directe avec Versailles-Chantiers ou Saint-Quentin est un point faible de cette ligne. Nous proposons, sur une suggestion d'un ancien maire d'une commune desservie par la TGO, que cette ligne aboutisse au niveau de la future gare de Satory. Elle passerait sous les lignes SNCF et la N12 par un tunnel de 300 m et reprendrait ensuite la ligne militaire actuelle le long de la N12. Cette correspondance semblant présenter de nombreux avantages, il nous paraît indispensable d'en faire l'analyse d'opportunité. Notre association, agréée au titre de l'environnement et dont l'objet social comprend notamment la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine paysager du territoire du Grand Parc historique, renouvelle son avis défavorable à la réalisation de la ligne 18 telle que soumise à la présente enquête publique, tout en proposant sa contribution à l'étude de solutions alternatives, nécessaires et suffisantes.</p>
Cour 42		X					X	X										R		<p>MAIRIE DE CHATEAUFORT ENSEMBLE AVEC COMMUNES DE VILLIERS LE BACLE, SACLAY ET MAGNY LES HAMEAUX (Report intégral) En tant que maires des communes de VILLIERS-LE-BÂCLE, CHATEAUFORT, SACLAY ET MAGNY-LES-HAMEAUX, nous vous prions de bien vouloir trouver ci-après les observations que nous vous demandons de bien vouloir annexer à votre rapport et de prendre en considération dans vos conclusions. Après avoir brièvement rappelé le contexte (1), nous détaillerons nos observations relatives au dossier d'enquête tel que soumis dans le cadre de l'enquête publique qui se déroule du 21 mars au 26 avril 2016 (2).</p> <p>1. - RAPPEL PU CONTEXTE La Ligne verte (« Ligne 18 ») du Grand Paris Express est censée relier à terme la gare Aéroport d'Orly et la gare Nanterre La Folie. > Un premier tronçon reliant les gares de Versailles Chantiers et de Nanterre La Folie, dont la mise en service est prévue au-delà de 2030. > Un deuxième tronçon reliant les gares Aéroport d'Orly et Versailles Chantiers, dont la mise en service est prévue en deux phases : - Tronçon Aéroport d'Orly / CEA Saint-Aubin ou Orsay-Gif à l'horizon 2024 ; - Tronçon CEA Saint-Aubin ou Orsay-Gif / Versailles Chantiers, à l'horizon 2030. La réalisation du deuxième tronçon comprend au total 35,5 kilomètres de voies, dont 14 kilomètres en aérien en viaduc au niveau du Plateau de Saclay. Cette partie aérienne représente 40% du projet, soit près de la moitié de la future Ligne 18 telle qu'elle est envisagée aujourd'hui. Précisément, le projet de construction de la ligne 18 se découpe en trois sections : 1^{ère} section : la section Orly - Palaiseau ; 2^{ème} section : la section Palaiseau - Magny-les-Hameaux qui correspond à la partie aérienne de la Ligne 18 (correspondant au Plateau de Saclay) ; 3^{ème} section : la section Magny-les-Hameaux - Versailles. Les communes de VILLIERS-LE-BÂCLE, CHATEAUFORT, SACLAY ET MAGNY-LES-HAMEAUX que nous représentons sont incluses dans la 2^{ème} section correspondant au Plateau de Saclay et vont ainsi être directement impactées par la partie aérienne de la Ligne 18. C'est dans ce contexte que nous vous écrivons afin de vous faire part de nos observations sur le dossier d'enquête.</p> <p>2. - SUR NOS OBSERVATIONS A titre liminaire, nous nous permettons d'insister sur le fait que nos remarques ne tendent en aucune manière à remettre en cause la légitimité de la construction de la Ligne 18. Nous sommes en effet parfaitement conscients de la nécessité de répondre aux besoins de déplacements en Ile-de-France. En revanche, nous remettons fortement en cause la section aérienne de cette Ligne 18, laquelle va impacter l'ensemble de nos communes. En effet, d'une part, le choix du mode aérien par rapport au souterrain sur cette section ne nous paraît aucunement justifié (2.2).</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p> <p>D'autre part, cette section aérienne va engendrer de nombreux impacts, tant pour les habitants des communes que nous représentons, que pour l'environnement (2.3). Par ailleurs, avant cela, nous critiquons l'inaccessibilité du dossier soumis à enquête et la mauvaise information du public (2.1). 2.1. - <u>Sur l'inaccessibilité du public au dossier d'enquête publique et sur la mauvaise information du public</u> 2.1.1. - Tout d'abord, il convient de noter que le dossier soumis à enquête publique est très dense, ce qui le rend difficilement accessible au public. En effet, l'étude d'impact du dossier comporte à elle seule près de 1 500 pages. Quant au résumé non technique de l'étude d'impact - dont le but vise précisément à rendre lisible et abordable un document particulièrement technique - ce dernier comprend pas moins de 218 pages. Un tel volume est décourageant pour le public. La construction de la Ligne 18 constitue un projet particulièrement complexe. Dans ce cadre, la Société du Grand Paris (« SGP ») doit se montrer extrêmement pédagogique à l'égard du public, ce qui n'est manifestement pas le cas. 2.1.2. - Par ailleurs, il résulte de l'avis d'enquête publique et de l'arrêté du 17 février 2016 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique une mauvaise information du public sur l'objet de l'enquête publique. En effet, aucun de ces deux documents ne fait mention du type d'installation projetée, à savoir la construction d'une ligne de métro. <i>A cet égard, l'objet de l'enquête publique est défini comme : « le projet de création du tronçon « Aéroport d'Orly - Versailles Chantiers » de la ligne 18 (ligne verte), dans le cadre du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ».</i> Ainsi, l'objet de l'enquête publique renvoie exclusivement à la notion de « ligne » sans préciser qu'il s'agit d'une ligne de « métro ». Ce n'est que dans la Pièce A du dossier d'enquête publique qu'il est fait mention d'un « <i>réseau de métro automatique</i> » (Pièce A, page 7). Plusieurs personnes ont d'ores et déjà été induites en erreur sur l'objet de l'enquête, estimant qu'il s'agissait de la construction d'une ligne de bus, projet nettement moins impactant qu'une ligne de métro. Cette mauvaise qualification de l'objet de l'enquête entraîne un risque important que le public intéressé par la construction de la ligne de métro 18 ne se mobilise pas dans le cadre de cette enquête, faute d'avoir pleinement saisi la nature du projet dont il est question. - Sur l'absence de justification sérieuse s'agissant de la construction de la ligne du métro en viaduc sur le Plateau de Saclay 2.2.1- L'objectif de 40% pour l'insertion du tracé de la Ligne 18 en aérien repose uniquement sur la nécessité de ne pas dépasser l'enveloppe financière globale du projet La SGP énonce dans son étude d'impact que le décret du 24 août 2011 approuvant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris «<i>fixe un objectif d'environ 40% d'insertion du tracé de la Liane 18 en viaduc et identifie des sections privilégiées pour une insertion aérienne</i>» (Résumé non technique, page 65). <i>La SGP poursuit en indiquant que: «l'analyse du tracé a consisté à traiter les différentes contraintes rencontrées et à identifier la meilleure insertion (aérienne ou souterraine) associée à la meilleure méthode constructive [...]. L'objectif d'une part de 40% de tracé insérée en viaduc mentionné dans le schéma d'ensemble a été poursuivi » (Résumé non technique, page 65).</i> - L'Acte motivé du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris explicite les raisons d'un tel objectif de 40% d'insertion du tracé en aérien. Selon cet Acte motivé, le passage du métro en aérien sur certains secteurs a été choisi, entre autres mesures, afin de diminuer le montant des dépenses à effectuer entre 2010 et 2025 (Acte motivé du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, page 78). Cependant, parallèlement à ces diminutions des dépenses, il apparaît que d'autres modifications apportées au réseau de transport public du Grand Paris ont été décidées, notamment la confirmation de gares optionnelles, l'accord sur de nouvelles gares ou encore l'allongement des tracés. Or, ces modifications ont pour leur part conduit à une augmentation des dépenses à effectuer entre 2010 et 2025 (Acte motivé du</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p>
																			<p>schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, page 78). Contrairement à ce qu'elle tente de faire valoir, l'objectif de 40% de tracé en viaduc n'était donc pas une obligation pour la SGP. Il s'agit uniquement d'un moyen de réduire certaines dépenses à l'horizon 2025, face au choix d'en augmenter d'autres, cela afin de rester dans l'enveloppe financière globale du projet. Dès lors, c'est uniquement un argument financier qui est à l'origine d'un tracé à 40% en aérien. 2.2.2, - <u>La préservation des espaces agricoles est un faux argument</u> 2.2.2.1. - Alors même que la construction de la partie aérienne de la Ligne 18 est exclusivement fondée sur des motifs économiques et non environnementaux, la SGP tente de faire valoir que c'est la préservation des espaces agricoles qui a rendu nécessaire la section aérienne de la ligne. Ainsi, dans la déclaration prévue par le 2° du 1 de l'article L. 122-10 du Code de l'environnement, annexée au décret du 24 août 2011, le choix de l'aérien sur le Plateau de Saclay apparaît justifié par la préservation du cœur agricole, cartographié comme un enjeu fort dans l'évaluation environnementale du projet (Déclaration annexée au décret du 24 août 2011, page 12). 2.2.2.2. - Pourtant, cette déclaration énonce également que : <u>« le choix initialement proposé par la SGP consistait en une liaison Massy - Saclay - Versailles, en mode souterrain afin de préserver, sans ambiguïté, les espaces naturels, agricoles et forestiers, dont 2 300 hectares au moins de terres consacrées à l'activité agricole »</u> (Déclaration annexée au décret du 24 août 2011, page 11). Le bénéfice de la construction en mode aérien par rapport au mode souterrain apparaît donc loin d'être évident. En effet, le mode souterrain permet tout autant de préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers. Il s'agit d'ailleurs d'un mode de construction qui respecte en réalité davantage les espaces agricoles (cf. point 2.3.6 infra). 2.2.3. - <u>Le fait de mutualiser l'emprise de la route départementale 36 n'est pas acceptable compte tenu de l'importance des impacts environnementaux générés par la section aérienne</u> Le choix de mutualiser l'emprise de la route départementale 36 située à la lisière Sud du Plateau de Saclay et celle de la Ligne 18 n'est pas, selon nous, davantage de nature à justifier le mode aérien du métro. En effet, si certains impacts se trouvent réduits du fait de cette mutualisation (notamment l'impact agricole), de nombreux impacts négatifs demeurent en termes d'atteinte aux paysages, de nuisances sonores, de destruction d'habitats d'espèces protégées, etc. La SGP relève d'ailleurs elle-même à de multiples reprises dans son étude d'impact que l'implantation du tracé en viaduc est à l'origine de nombreuses atteintes portées à l'environnement du Plateau de Saclay et notamment à des éléments qui représentent un enjeu fort pour le secteur (cf. point 2.3). 2.2.4. - <u>Sur l'absence d'évaluation d'un tracé souterrain sur le Plateau de Saclay</u> 2.2.4.1. - L'article R. 122-5, 5° du Code de l'environnement relatif au contenu de l'étude d'impact dispose que l'étude d'impact doit inclure : <u>« 5° Une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu ; »</u> Ainsi, le maître d'ouvrage est tenu, dans le cadre de l'étude d'impact de son projet, de présenter les différentes hypothèses qu'il a envisagées et d'expliquer - au vu des effets sur l'environnement ou la santé humaine pourquoi il a retenu une solution plutôt que les autres. 2.2.4.2. - En l'espèce, dans son esquisse des principales solutions examinées et des raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu, la SGP présente les différentes variantes d'insertion du tracé du métro et des gares qui ont été examinées, en distinguant selon chaque secteur.</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p> <p>Concernant le Plateau de Saclay., et en particulier le secteur correspondant au quartier de l'Ecole Polytechnique (gare de Palaiseau) : aucune variante proposant un tracé souterrain n'a été étudiée sur la majeure partie du secteur. En effet, les 5 scénarios présentés dans l'étude d'impact pour ce secteur correspondent à un métro en viaduc sur le plateau (Résumé non technique, pages 68-69).</p> <p>Concernant le secteur de la N118 jusqu'à l'ouest du C EJI : de la même façon, aucun scénario en mode souterrain n'a été examiné par la SGP. En effet, les deux scénarios présentés dans l'étude d'impact (l'un prévu au Nord et l'autre au Sud) sont entièrement conçus en mode aérien (Résumé non technique, page 69).</p> <p>Concernant le secteur allant du CEA à Saint-Quentin Est : différents scénarios proposant un tracé majoritairement souterrain ou aérien selon les cas ont été examinés. Cependant, aucune justification n'est donnée concernant le choix final d'une insertion majoritairement en viaduc (scénario 2.1) (Résumé non technique, pages 70-71).</p> <p>2.2.4.3- Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris n'impose aucunement d'insérer le viaduc au niveau du Plateau de Saclay. En outre, les enjeux forts liés à l'environnement du plateau sont largement démontrés.</p> <p>2.2.4.4- Au regard de ces éléments, la SGP aurait dû envisager l'hypothèse d'un métro en mode souterrain sur le Plateau de Saclay (c'est-à-dire le secteur entre Massy-Palaiseau et Saint-Quentin Est) et en étudier l'opportunité, ce qu'elle n'a manifestement pas fait. Or, l'étude d'impact met très clairement en exergue l'importance des impacts environnementaux résultant du choix d'un tracé aérien.</p> <p>- Sur les nombreux impacts environnementaux générés par la section aérienne de la Ligne 18 Le tracé aérien de la Ligne 18 va causer de nombreux impacts, pour certains communs aux quatre communes que nous représentons (2.3.J.), pour d'autres spécifiques à chacune d'elles (2.3.22).</p> <p>Sur les impacts environnementaux communs à VILLIERS-LE-BACLE. CHATEAUFORT. SACLAY ET MAGNY-LES-HAMEAUX La section aérienne de la Ligne 18 va engendrer de très nombreux impacts :</p> <ul style="list-style-type: none"> Des nuisances sonores (2.3./ I) ; Des vibrations (2.3.1.2) ; Une atteinte aux paysages (2.3.1.3) ; Une atteinte au patrimoine culturel, architectural et archéologique (2.3.1.4) ; Une atteinte à la faune et à la flore (2.3.1.5) ; Une atteinte aux espaces agricoles (2.3.1.6). <p>2.3.1.1. -Sur les nuisances sonores 2.3.1.1.1. - Le bruit des infrastructures de transports terrestres, nouvelles ou faisant l'objet de modifications, est réglementé par l'article L. 571-9 du Code de l'environnement qui dispose que : « 1.-<u>La conception, l'étude et la réalisation des aménagements et des infrastructures de transports terrestres prennent en compte les nuisances sonores que la réalisation ou l'utilisation de ces aménagements et infrastructures provoquent à leurs abords.</u></p> <p>-Des décrets en Conseil d'Etat précisent les prescriptions applicables :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1° Aux infrastructures nouvelles ; 2° Aux modifications ou transformations significatives d'infrastructures existantes ; 3° Aux transports guidés et, en particulier, aux infrastructures destinées à accueillir les trains à grande vitesse ; 4° Aux chantiers.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p> <p>-Le dossier de demande d'autorisation des travaux relatifs à ces aménagements et infrastructures, soumis à empiète publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre 1er du présent code, comporte <u>les mesures envisagées pour supprimer ou réduire les conséquences dommageables des nuisances sonores.</u> »</p> <p>Les projets d'infrastructures de transports terrestres doivent ainsi prendre en compte les nuisances sonores provoquées par leur réalisation ou leur utilisation.</p> <p>Dans ce cadre, l'étude d'impact doit comporter les mesures envisagées pour supprimer ou réduire les conséquences dommageables des nuisances sonores.</p> <p>2.3.1.1.2. - En l'espèce, le résumé non technique de l'étude d'impact identifie les impacts sonores actuels des trafics routier et aérien sur la zone de passage préférentiel de la Ligne 18 sur la section correspondant au Plateau de Saclay (Résumé non technique, pages 41 à 44).</p> <p>En ce qui concerne les impacts sonores actuels résultant du trafic routier, il est exposé que:</p> <p>« Même si les impacts sonores de la RNI18, de la RD128 et de la RD36 sont importants, <u>les zones situées entre Massy-Palaiseau et Orsay et entre Saclay et Saint-Quentin-Est sont relativement épargnées par le bruit routier.</u> Plusieurs lotissements (Villiers le Bâcle et Châteaufort) et sites sensibles comme l'Ecole Polytechnique ou le massif de Rambouillet sont ainsi situés <u>en zone calme ou en zone d'ambiance sonore modérée.</u> L'enjeu sera donc de <u>préserver autant que possible ces zones sensibles.</u> » (<i>Résumé non technique, page 41</i>)</p> <p>En ce qui concerne les impacts sonores actuels du trafic aérien, il est indiqué que :</p> <p>« Les enjeux au niveau de la portion centrale du tracé (section aérienne en viaduc) où l'environnement sonore est assez calme sont également importants, notamment avec la présence des lotissements à Villiers le Bâcle et Châteaufort. » (<i>Résumé non technique, page 42</i>)</p> <p>Il résulte de ces précisions qu'à ce jour, tant le bruit émanant du trafic routier que le bruit émanant du trafic aérien impactent peu les communes du Plateau de Saclay.</p> <p>Il s'agit en effet de zones calmes ou à l'ambiance sonore modérée, qualifiées par la SGP elle-même de zones « sensibles».</p> <p>En outre, plusieurs enjeux évalués comme « forts » et « modérés » en termes de bruit sont finalement identifiés dans la synthèse des enjeux environnementaux du projet : l'Ecole Polytechnique et le centre universitaire et de recherche à Orsay, des zones d'habitats en zone d'ambiance modérée, les deux principales zones calmes que sont le Massif de Rambouillet (zone Natura 2000), le golf, etc. (page 49).</p> <p>Il est donc primordial de s'assurer que l'ensemble de ces zones calmes seront préservées.</p> <p>2.3.1.1.3. - Or, les impacts sonores identifiés dans l'étude d'impact sont importants tant au niveau de la phase chantier que de la phase d'exploitation (Résumé non technique, pages 126 à 131).</p> <p>D'une part, pendant la phase chantier, les travaux relatifs au viaduc et aux tranchées ouvertes engendreront des nuisances sonores entre la gare du CFA et MAGNY-LES- Hameaux, zone pavillonnaire où les riverains vont être particulièrement dérangés.</p> <p>D'autre part, pendant la phase d'exploitation, l'étude d'impact identifie une augmentation des niveaux sonores liée au passage des métros et à l'exploitation des gares, ainsi qu'un risque de non-respect des exigences réglementaires.</p> <p>D'autant que, pour rappel, l'exploitation de la Ligne 18 va générer un trafic extrêmement important. A cet égard, l'étude d'impact indique que :</p> <p>« Le service commercial s'effectuera de 5h15 à 1h15. A l'occasion de certains événements ainsi que le weekend, le service sera <u>prolongé jusque 2h30. [...]</u></p> <p>La ligne, dans sa conception finale, a vocation à relier l'aéroport d'Orly à Nanterre. La ligne pourra alors être exploitée : soit avec des trains composés de 3 voitures (trains d'une longueur de 45 m environ), avec <u>un intervalle de l'ordre de 1 minute 30</u> ;</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p> <p>soit avec des trains composés de 4 voitures (trains d'une longueur de 60 m environ), avec un intervalle de l'ordre de 2 minutes. » (<i>Résumé non technique, page 60</i>) Ainsi, au total, le tracé de la Ligne 18 verra donc circuler entre 30 et 40 trains par heure, dans chaque sens, et cc plus de 20 heures par jour.</p> <p>2.3.1.1.4. - Malgré l'importance des nuisances sonores attendues, force est de constater que la SGP ne propose aucune mesure de lutte concrète contre le bruit relative à la mise en place de cette nouvelle ligne de métro. La SGP se contente en effet de « limiter » très sommairement la problématique bruit en construisant sa ligne de métro sur des zones d'ores et déjà sujettes aux nuisances sonores. Ainsi, la seule mesure d'évitement et de réduction envisagée par le maître d'ouvrage consiste à choisir des secteurs d'ores et déjà impactés par le bruit, notamment routier, pour construire la ligne. Or, nous voyons mal en quoi « rajouter » du bruit au bruit constitue une solution. Au contraire, l'impact attendu de l'exploitation de la future ligne 18 sur le bruit routier d'ores et déjà existant dans le secteur est très important, allant parfois jusqu'à une augmentation de 9 dB (A) (Résumé non technique, pages 173 à 175 ; Etude d'impact, pages 537 à 558).</p> <p>Cela s'observe d'autant plus pendant les horaires de nuit puisque, actuellement, le bruit routier pendant la période de nuit (22h-6h) est quasiment inexistant sur la portion Palaiseau - Magny-les-Hameaux, et notamment sur le Plateau de Saclay à l'Ouest du CEA Saint-Aubin le long de la RD36 (Carte de bruit routier, Résumé non technique page 46). Les passages répétés de métros sur le viaduc jusque tard dans la nuit (1 h 15 en semaine et 2h30 le week-end) vont donc considérablement augmenter la gêne sonore ressentie par les riverains. En tout état de cause, le fait que le secteur subisse déjà des nuisances sonores n'a pas pour effet d'exonérer le maître d'ouvrage de son obligation de maîtriser les nuisances sonores supplémentaires résultant de la construction et du fonctionnement d'une nouvelle ligne de métro.</p> <p>2.3.1.1.5. - Il résulte de ce qui précède que la construction de la ligne 18, mais aussi et surtout son exploitation vont générer des nuisances acoustiques particulièrement importantes sur l'ensemble de la section Palaiseau - Magny-les-Hameaux. Si la SGP semble consciente de l'importance de ces nuisances acoustiques, elle n'a pour autant, à ce jour, envisagé aucune mesure concrète permettant de lutter efficacement contre les impacts sonores résultant des multiples passages quotidiens des métros.</p> <p>2.3.1.2.- <u>Sur les nuisances résultant des vibrations</u></p> <p>2.3.1.2.1. L'étude d'impact identifie plusieurs bâtiments « <i>particulièrement sensibles aux vibrations transmissibles via le sol</i> » dans le secteur d'étude : dix-sept monuments historiques et plusieurs établissements d'enseignements sont concernés. La SGP en conclut que les enjeux associés à ces aspects sont des enjeux forts (Résumé non technique, page 44).</p> <p>2.3.1.2.2. Dans l'analyse des impacts du projet, la SGP estime que le risque vibratoire est « modéré pour la partie aérienne du tracé au niveau des établissements 10GS, de l'école Polytechnique et du CEA » et « fort au niveau de l'établissement THALES » (Résumé non technique, page 132).</p> <p>2.3.1.2.3. Cependant, malgré ces risques identifiés comme modéré et fort, la SGP n'a pas prévu de mesures de réduction des vibrations adéquates. En effet, les mesures d'évitement et de réduction proposées - dont la faisabilité n'est d'ailleurs pas démontrée - ne sont pas suffisantes. Ainsi, pour le secteur du CEA présentant des établissements sensibles, l'étude d'impact admet la persistance d'impacts résiduels susceptibles d'atteindre le seuil VC-E (seuil de perception des vibrations) (Résumé non technique, page 133). Pour autant, aucune mesure de compensation ou de suivi n'est envisagée pour ce secteur particulièrement sensible aux vibrations.</p> <p>2.3.1.2.4. Par ailleurs, nous attirons votre attention sur le fait que, par rapport aux lignes de trains, les voies des lignes de métro sont</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p>
																			<p>plus proches des habitations. Elles entraînent donc davantage de nuisances en termes de vibrations. Ces nuisances vont impacter les habitants des communes de VILLIERS-LE-BACLE, CHATEAUFORT, SACLAY ET MAGNY-LES-HAMEAUX qui, pour rappel, sont particulièrement exposées par rapport au passage aérien de la future Ligne 18.</p> <p><u>2.3.1.3.- Sur l'atteinte aux paysages causée par la section aérienne</u></p> <p>2.3.1.3.1. - L'ensemble de la section aérienne Palaiseau - Magny-les-Hameaux présente un niveau d'enjeu fort s'agissant de la préservation du paysage. En effet, les paysages du Plateau de Saclay sont chargés de symboles forts concernant le patrimoine, les espaces naturels et l'exploitation d'activités agricoles (Résumé non technique, page 104).</p> <p>En particulier, la vallée de la Mérantaise en bordure Sud du fuseau de la Ligne 18 et le Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse renferment des paysages reconnus. Malgré la richesse et la diversité des paysages du Plateau de Saclay, c'est sur cette zone que la SGP a décidé de construire la section aérienne de la Ligne 18.</p> <p>2.3.1.3.2. Or, la section aérienne de la Ligne 18 va nécessairement porter atteinte à ces paysages et ce, tant au stade de la construction de la ligne que de son exploitation.</p> <p>A cet égard, au stade de la construction, les travaux (terrassements, débroussaillages, présence d'engins,...) réalisés lors du chantier vont nécessairement altérer et dénaturer les paysages. A terme, l'ensemble de ces travaux aura pour effet de modifier la composition paysagère. Au stade de l'exploitation de la ligne ensuite, l'insertion d'un viaduc sur l'ensemble de cette section conduira à une dénaturation du paysage naturel.</p> <p><u>2.3.1.4. - Sur l'atteinte au patrimoine culturel, architectural et archéologique causée par la section aérienne</u></p> <p>Le fuseau de la Ligne 18 recoupe un nombre important de sites protégés, de périmètres de protection des monuments historiques, une Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (« ZPPAUP ») et un secteur sauvegardé. Les enjeux liés au patrimoine culturel et architectural sont donc forts (Résumé non technique, page 31).</p> <p>De plus, l'archéologie constitue une véritable problématique s'agissant de la section Palaiseau - Magny-les-Hameaux qui traverse de nombreux sites de vestiges connus. La construction d'une section aérienne va donc nécessairement porter atteinte à l'ensemble de ce patrimoine culturel, architectural et archéologique fort.</p> <p><u>2.3.1.5- Sur les atteintes à la faune et à la flore</u></p> <p>2.3.1.5.1.- Conformément à l'article R. 122-5 du Code de l'environnement relatif au contenu de l'étude d'impact, le maître d'ouvrage a l'obligation d'analyser les effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement, en particulier sur la faune et la flore, les habitats naturels, les sites et paysages, les continuités écologiques, et les équilibres biologiques.</p> <p>Il doit en outre préciser les mesures prévues pour éviter, réduire et/ou compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine.</p> <p>2.3.1.5.2. En l'espèce, l'étude d'impact du projet identifie de nombreux enjeux environnementaux forts dans la thématique « Faune, flore, milieux naturels » sur le secteur compris entre Palaiseau et Magny-les-Hameaux (Résumé non technique, page 46).</p> <p>Ainsi, sont recensés :</p> <p>Concernant le patrimoine naturel : la forêt domaniale de Port Royal, incluse dans le site Natura 2000 « Massif de Rambouillet et zones humides associées », ainsi que les zones spéciales de conservation (« ZCS ») au titre de la directive Habitats : « Tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yvelines » et « Forêt de Rambouillet » ;</p> <p>Concernant les milieux et les habitats d'espèces : une « mosaïque de milieux porteurs d'enjeu fort au regard des espèces patrimoniales et protégées inféodées à ces types de milieux » (par exemple, la Forêt domaniale de Palaiseau et la rigole des Granges);</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p> <p>Enfin, la présence avérée de zones humides et de continuités écologiques. Le patrimoine naturel des abords de la section aérienne de la Ligne 18 est donc extrêmement riche et varié et il est impératif de le préserver. 2.3.1.5.3. - Or, une construction en viaduc est particulièrement néfaste pour l'ensemble de ces milieux naturels ainsi que pour la faune et la flore qu'ils renferment. Une telle construction emportera un risque de destruction de zones humides et de la faune associée à proximité et entraînera une perte de continuités écologiques (Résumé non technique, page 149). L'étude d'impact conclut d'ailleurs que : « suite à la mise en place de la démarche d'évitement et de réduction, <u>plusieurs éléments projet impudent significativement l'avifaune, les amphibiens, les insectes et les chiroptères.</u> » Il nous paraît important de revenir plus en détail sur les impacts causés aux chiroptères (a), aux oiseaux (b), aux amphibiens (c) et aux mammifères (d). a) Les chiroptères 2.3.1.5.4. Tout d'abord, l'état initial de l'environnement de l'étude d'impact indique que : « Concernant les « chauves-souris », sept espèces et un groupe d'espèces de chauves-souris en activité de chasse et/ou de transit ont été recensés sur le fuseau d'étude. Toutes les espèces de chauves-souris recensées sont protégées dont trois espèces sont d'intérêt communautaire. » (Résumé non technique, page 28) Pourtant, dans la partie de l'étude d'impact consacrée aux auteurs des études et à l'analyse des méthodes et difficultés rencontrées, l'inventaire des chiroptères conclut que : « les enjeux chiroptères étant très limités sur le fuseau d'étude de la ligne 18, seule une recherche de gîte a été opérée sur les secteurs boisés du fuseau d'étude » (Résumé non technique, page 205). Les enjeux chiroptères ont donc manifestement été sous-estimés sur le fuseau d'étude de la ligne 18. Ceci est d'autant plus vrai que les chiroptères sont essentiels aux cultures sur le plateau de Saclay en se nourrissant des insectes nuisibles aux cultures, notamment céréalières. Au même titre que les abeilles, si la symbiose avec les chiroptères venait à disparaître, le rendement des cultures deviendrait catastrophique. Dès lors que l'état initial est erroné, les mesures envisagées ne peuvent pas être de nature à corriger suffisamment les impacts réels du projet sur la population de chiroptères présente. 2.3.1.5.5, - D'autant que les impacts sont considérables tant au niveau de la phase du chantier que de la phase d'exploitation. Ainsi, au niveau de la phase chantier, l'étude d'impact précise que la construction de la Ligne 18 va générer une dégradation voire une destruction des habitats des chiroptères, un dérangement des populations et une modification des axes de déplacement. La phase d'exploitation de la Ligne 18 entraîne quant à elle un risque de collision des chiroptères avec les métros, un dérangement des populations ainsi qu'une modification de la composition paysagère (Résumé non technique, page 96). 2.3.1.5.6. - Le maître d'ouvrage prévoit un certain nombre de mesures d'évitement et de réduction pour la phase de chantier. En revanche, ces mesures paraissent pour le moins obscures concernant la phase d'exploitation. En effet, il est indiqué, sans plus de précisions, que la SGP mettra en place une « gestion extensive ». En tout état de cause, ces mesures d'évitement et de réduction sont loin d'être suffisantes et nécessitent donc la mise en place d'une compensation. Or, l'étude d'impact est muette sur les mesures compensatoires qui seront mises en œuvre. Le maître d'ouvrage ne vérifie donc pas la faisabilité et l'efficacité d'éventuelles mesures de compensation pour limiter les atteintes portées à ces espèces (Résumé non technique, pages 93 à 97).</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p> <p>Les oiseaux 2.3.1.5.7. - La section aérienne de la Ligne 18 va également entraîner de nombreux impacts pour les oiseaux, et cela tant au titre de la phase chantier qu'au titre de la phase d'exploitation. Ainsi, s'agissant de la phase chantier, de nombreux habitats d'espèces d'oiseaux seront dégradés voire détruits. De plus, les oiseaux seront dérangés en raison de l'augmentation de la fréquentation aux abords du chantier, du bruit et de la pollution lumineuse. S'agissant de la phase d'exploitation de la section aérienne de la Ligne 18, les oiseaux seront également dérangés et les habitats des espèces seront dégradés lors de l'entretien des dépendances vertes. En outre, il existe de forts risques de collision des oiseaux au droit du viaduc. (Résumé non technique, page 147). 2.3.1.5.8. - La SGP a prévu de mettre en place certaines mesures d'évitement et de réduction. Toutefois, ces mesures ne sont pas suffisantes et nécessitent des mesures compensatoires, notamment pour deux espèces d'oiseaux protégées : le « bouvreuil- pivoine » et la « linotte mélodieuse » (Résumé non technique, page 95). Ceci signifie que de nombreux individus de ces espèces protégées vont être détruits, ce qui n'est pas acceptable. c) Les amphibiens 2.3.1.5.9. - De même, la section aérienne de la Ligne 18 va entraîner un impact important sur les populations d'amphibiens. Ainsi, s'agissant de la phase chantier, il y aura une dégradation voire une destruction d'espèces d'amphibiens ainsi qu'une perte de fonctionnalité des corridors écologiques. De même, s'agissant de la phase d'exploitation, l'entretien des dépendances vertes entraînera une dégradation des habitats d'espèces. 2.3.1.5.10. - Les mesures d'évitement et de réduction mises en place par la SGP sont insuffisantes et des mesures compensatoires devront être mises en place pour l'espèce protégée du triton crêté. Ici encore, aucune précision n'est donnée sur la nature de ces mesures compensatoires et sur leur efficacité. d) Les mammifères 2.3.1.5.11. - L'état initial de l'étude d'impact indique que : « Concernant les « mammifères », les prospections sur site et la pose de pièges photographiques ont permis d'identifier 10 espèces de mammifères [...] dont deux espèces sont protégées : le Hérisson d'Europe et l'Ecureuil Roux. Ces deux espèces de mammifères observées sont communes mais bénéficient d'une protection nationale qui peut être une contrainte réglementaire pour le projet. » (Résumé non technique, page 28) Deux espèces de mammifères protégées sont présentes au droit du secteur aérien sur lequel la construction et l'exploitation de la ligne 18 sont envisagées. 2.3.1.5.12. - Dans son étude d'impact, la SGP conclut à de nombreux impacts sur les mammifères présents dans le secteur, tels que la dégradation voire la destruction des habitats d'espèces, la rupture de continuités écologiques et le dérangement des individus. 2.3.1.5.13. - Malgré ces impacts, les seules mesures envisagées par la SGP consistent à limiter les emprises chantiers, réaliser une étude sur la nécessité d'une pose d'écuroduc et mettre en place une gestion qu'elle qualifie d'« extensive » sans préciser plus avant en quoi ces mesures vont consister. Ceci n'est pas satisfaisant 2.3.1.5.14. - Pour conclure sur ce point, il apparaît que la construction aérienne de la Ligne 18 va entraîner la destruction de nombreuses espèces protégées de chiroptères, d'oiseaux, d'amphibiens et de mammifères ainsi que de leurs habitats et aires de reproduction. Les mesures d'évitement et de réduction pour éviter ces destructions n'étant pas suffisantes, un besoin de compensation a été identifié par le maître d'ouvrage. Pour autant, ces mesures compensatoires ne sont pas envisagées précisément dans l'étude d'impact. Surtout, au regard de l'ensemble de ces atteintes, le choix de l'aérien ne nous paraît pas acceptable. En effet, une solution existe pour que l'ensemble de ces</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p>
																			<p>espèces ne soient pas atteintes par le projet de construction de la ligne 18, et consiste en une construction exclusivement souterraine de la ligne.</p> <p>2.3.1.6. - <u>Sur l'atteinte aux espaces agricoles causée par la section aérienne</u></p> <p>2.3.1.6.1. - L'ensemble du Plateau de Saclay présente des sols à fort potentiel agricole (Résumé non technique, page 33). Par ailleurs, les rendements sont élevés en raison d'une terre de bonne qualité.</p> <p>En outre, l'ensemble des exploitations du Plateau de Saclay font l'objet d'une protection particulière à travers la validation du périmètre de la Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière (« ZPNAF ») en 2010.</p> <p>2.3.1.6.2. - Or, le projet de métro, prévu en partie en souterrain et en partie en viaduc- induit de manière directe une consommation de terres agricoles évaluée à environ 28 hectares.</p> <p>Concernant la section aérienne, la SGP prétend que les impacts seront limités à l'effet d'emprise en phase chantier (Résumé non technique, page 108).</p> <p>En effet, pendant la phase chantier, concernant la section aérienne, les travaux vont interrompre temporairement des chemins agricoles et ainsi diminuer la fonctionnalité des exploitations agricoles.</p> <p>En outre, les travaux vont entraîner des impacts sur le drainage agricole. Or. la mise en place de réseaux de drainage est une opération coûteuse, nécessitant une collaboration entre agriculteurs, chambre d'agriculture, association syndicale, administrations, communes, Conseil général, bureau d'étude et riverains. Les conséquences des atteintes portées par le projet au réseau de drainage agricole du plateau de Saclay peuvent donc être considérables.</p> <p>Par ailleurs, les chantiers vont disperser dans l'air des particules fines de béton, de métaux, de silice, d'adjuvants, d'huiles, de peinture ainsi que divers gravats et produits (chimiques) de chantier qui vont inéluctablement se retrouver mélangés à la terre des champs et les exposer à des pollutions.</p> <p>Ces pollutions - que la SGP n'envisage aucunement - peuvent aboutir à la stérilisation de ces zones agricoles, les rendre impropres aux cultures pour l'alimentation humaine ou encore les rendre non éligibles à un mode de culture biologique (AB / Bio).</p> <p>En revanche, la SGP prétend qu'il n'y aura pas d'impact sur les terres agricoles pendant la phase d'exploitation dès lors que « <i>la remise en état des terres agricoles sera effective après la phase chantier</i> ».</p> <p>Pourtant, les dispersions de particules fines dans l'air et la pollution en résultant pour les terres agricoles seront tout aussi présentes pendant la phase d'exploitation de la ligne.</p> <p>De même, la technologie de roulement fer / fer retenue pour le projet - c'est-à-dire roues en fer sur rails en fer - va entraîner la diffusion de particules de métal et de rouille, provoquant inévitablement une pollution des cultures sous-jacentes au viaduc. En tout état de cause, tous les impacts réels sur la production agricole en phase d'exploitation du métro (ombrage, etc.) ne sont, à ce jour, toujours pas connus.</p> <p>2.3.1.6.3. - Enfin, d'une façon générale, la partie aérienne du tracé conduira, dans la phase chantier à une réduction du potentiel pédologique par disparition ou destruction des terres agricoles.</p> <p>En tout état de cause, il est indéniable qu'une construction basée intégralement sur le mode souterrain permettrait d'éviter tout impact sur les terres agricoles des communes du Plateau de Saclay.</p> <p>2.3.2. Sur les impacts environnementaux spécifiques à chaque commune</p> <p>Les communes de VILLIERS-LE-BACLE (2.3.2.1.), CHATEAUFORT (2.3.2.2.), SACLAY (2.3.2.3.) et MAGNY-LES-HAMEAUX (2.3.2.4.) subissent chacune des impacts spécifiques générés par le tracé aérien du projet de Ligne 18.</p> <p>/- <u>Les impacts environnementaux du projet sur la commune de VILLIERS-LE- BACLE</u></p> <p>La commune de Villiers-le-Bâcle comprend de nombreux sites sensibles à plusieurs égards.</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p> <p>2.3.2.1.1. Tout d'abord, la commune compte deux bâtiments inscrits aux monuments historiques : la Maison-atelier de Foujita (inscrite en 1994) et le Château de Villiers- le-Bâcle (inscrit en 1946). Le château, son parc et ses bois ont également été classés par arrêté du 1^{er} septembre 1966. Or, depuis le château, il est aujourd'hui possible de voir la RD36, que le projet de métro aérien de la Ligne 18 prévoit de longer. Le site du château va donc subir une pollution visuelle importante causée par le viaduc et les passages quotidiens des métros, qui pourrait être entièrement évitée en construisant le métro en souterrain.</p> <p>2.3.2.1.2. La commune de Villiers-le-Bâcle comporte également de nombreuses surfaces boisées. La Forêt départementale de la tête ronde, en bordure du plateau de Saclay et en surplomb au-dessus de la Mérantaise, offre de larges panoramas sur la vallée et vers les Yvelines à travers plusieurs kilomètres de chemins balisés. La forêt bénéficie de plusieurs statuts de protection en tant qu'espace naturel sensible, site classé et espace boisé classé. La Forêt départementale du Bois des Grais bénéficie d'une richesse écologique qui s'explique par la diversité des milieux naturels de la vallée de la Mérantaise. Elle est protégée en tant qu'espace naturel sensible et site classé. La proximité de ces deux forêts départementales avec le métro aérien va entraîner des nuisances importantes pour l'environnement des forêts en termes de pollutions, de bruit, de vibrations et de paysage.</p> <p>2.3.2.1.3. La rigole de Châteaufort, qui s'étend sur 4 kms entre les communes de Villiers-le-Bâcle et de Châteaufort, fait partie du gigantesque réseau mis en place par Louis XIV pour alimenter les fontaines du château de Versailles. Les rigoles font partie du patrimoine historique et paysager du plateau de Saclay. Elles ont aussi une fonction écologique en facilitant l'écoulement des eaux de pluie. La restauration, en 2011, de la rigole de Châteaufort s'est accompagnée de la création d'une circulation douce et d'aménagements paysagers. Par ailleurs, la rigole de Châteaufort constitue l'habitat d'espèces d'amphibiens dont le triton crêté, protégé aux niveaux national (arrêté du 19 novembre 2007), européen (annexes II et IV de la Directive Habitats-Faune-Flore) et international (annexe II de la Convention de Berne). Or, le tracé aérien du métro sur le plateau de Saclay est prévu à proximité de la rigole de Châteaufort, générant des impacts conséquents sur ce milieu. En effet, le projet crée un risque inondation par ruissellement sur le plateau de Saclay et par débordement des rigoles (Résumé non technique, page 46). En outre, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation, le projet va entraîner une dégradation voire une destruction des habitats d'espèces d'amphibiens et des individus. Comme cela a été développé ci-avant (<i>point 2.3.1.5.10.</i>), les mesures d'évitement et de réduction mises en place par la SGP sont insuffisantes et des mesures compensatoires devront être mises en place pour l'espèce protégée du triton crêté (Résumé non technique, page 95).</p> <p>2.3.2.1.4. La commune de Villiers-le-Bâcle se situe dans la vallée de la Mérantaise, ZNIEFF de type 2 qui bénéficie de nombreuses mesures de protection (incluse dans le site Natura 2000 « Massif de Rambouillet et zones humides proches », espace boisé classé, site inscrit, site classé, réserve naturelle régionale, zone de protection spéciale au titre de la Directive Oiseaux, parc naturel régional, etc.). La vallée de la Mérantaise abrite une mosaïque de milieux naturels qui en fait une zone particulièrement intéressante et variée. Les critères d'intérêt attachés à cette vallée sont tant fonctionnels qu'écologique, faunistique, floristique (présence d'espèces végétales et animales remarquables), paysager, culturel ou encore historique. Allant à rencontre des impératifs de protection de cette zone spéciale, le projet de métro aérien sur le plateau de Saclay crée un risque d'inondation dans la vallée de la Mérantaise (Résumé non technique, pages 46 et 84) et va générer de nombreuses nuisances pour l'environnement de la vallée (bruit, vibrations, visuel, pollutions).</p> <p>2.3.2.1.5. Comme le souligne la SGP dans son étude d'impact, les zones situées entre Saclay et Saint-Quentin-Est sont relativement</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p>
																			<p>épargnées par le bruit routier. Plusieurs lotissements et sites sensibles sont ainsi situés en zone calme ou en zone d'ambiance sonore modérée (Résumé non technique, page 41).</p> <p>Le lotissement pavillonnaire à vocation sociale de Bel-Air, situé au nord-ouest de la ville de Villiers-le-Bâcle, est un site particulièrement sensible au bruit, jusque-là épargné par le bruit routier de la RD36.</p> <p>Or le tracé aérien du métro sur le Plateau de Saclay va générer des nuisances importantes pour le lotissement et ses habitants, tant en termes de bruit, de vibrations et de pollutions que d'atteinte aux paysages.</p> <p>2.3.2.2. - <u>Les impacts environnementaux du projet sur la commune de CHATEAUFORT</u></p> <p>2.3.2.2.1. La commune de Châteaufort est traversée par une grande diversité de sites présentant une richesse environnementale spécifique à préserver.</p> <p>Le Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse regroupe un ensemble de sites naturels, culturels ou historiques remarquables.</p> <p>La Vallée de la Mérantaise. ZNIEFF de type 2 incluse dans la zone Natura 2000 « Massif de Rambouillet et zones humides proches », bénéficie de nombreuses mesures de protection déjà détaillées ci-dessus (<i>point 2.3.2.1.4.</i>) en raison de la richesse des milieux naturels qu'elle abrite.</p> <p>Sur le territoire de la commune de Châteaufort, la vallée de la Mérantaise inclut elle-même une ZNIEFF de type 1 « Vallée de la Mérantaise à Châteaufort » caractérisée par la présence de prairies humides, de friches à grandes herbes et de roselières souvent imbriquées dans une forêt alluviale qui offrent une richesse tant faunistique que floristique à la vallée.</p> <p>Le Massif de Rambouillet, classé en zone Natura 2000 au titre de la Directive « Oiseaux ». présente un intérêt tout particulier en raison de la présence d'oiseaux forestiers et d'oiseaux d'eau en nidification (Résumé non technique, page 27). Par ailleurs, le massif se situe en zone calme, d'où un enjeu fort pour le projet de métro aérien.</p> <p>L'entité « forêt domaniale de Port Royal » comprise dans cette zone de protection spéciale du Massif de Rambouillet est concernée par le fuseau d'étude du projet. Elle comporte des zones d'accumulation d'eau qui produisent des prairies humides, marais et roselières. Elle est particulièrement intéressante par la richesse de sa flore et de sa faune (création d'une réserve naturelle volontaire au domaine d'Ors) qui comprend des espèces protégées dont la Bondrée apivore, le Pic mar et le Pic noir. Le cours de la Mérantaise est par ailleurs jalonné par d'anciens moulins (Ors, moulin neuf et de la Tuilerie) et subsiste le Lavoir entièrement rénové. Cette forêt domaniale présente un intérêt écologique fort, mais aussi historique, culturel et paysager, qui sera fortement dégradé en présence d'un métro aérien sur le plateau de Saclay.</p> <p>La rigole de Châteaufort, dont les intérêts notamment au regard des espèces d'amphibiens présentes (en particulier le triton crêté) ont été présentés ci-dessus (<i>point 2.3.2.1.3.</i>) traverse également la commune de Châteaufort.</p> <p>La friche « La Perruche » de Châteaufort constitue l'habitat d'espèces d'avifaune dont la linotte mélodieuse - espèce nicheuse protégée au niveau national et international (Convention de Berne) - et d'insectes dont les espèces protégées du conocéphale gracieux et de l'œdipode turquoise ainsi que plusieurs espèces patrimoniales.</p> <p>Malgré des impacts importants prévus sur les habitats et les individus de ces espèces, les mesures d'évitement et de réduction envisagées apparaissent comme insuffisantes, un besoin de compensation étant identifié pour certaines espèces protégées telles que la linotte mélodieuse et le bouvreuil pivoine.</p> <p>Le bassin du rond-point de Châteaufort, à l'entrée de la ville, représente 2 100 m² de zones humides (avec la faune associée) qui seront directement impactées par le projet en phase chantier (Résumé non technique, page 98), d'où un besoin important de compensation.</p> <p>Pour l'ensemble de ces sites sensibles, les impacts de la construction d'un métro en aérien vont être multiples. Les impacts les plus importants</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																				<p>attendus se présentent en termes de bruit, de pollutions et de paysage. Il s'agit en effet de zones calmes, présentant une faune et une flore sensibles et un intérêt paysager primordial pour la commune de Châteaufort.</p> <p>Or, les impacts identifiés par la SGP sont largement sous-évalués et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées manifestement insuffisantes.</p> <p>2.3.2.2.2. Le lotissement de Châteaufort est un site sensible au bruit qui représente un enjeu important pour le projet. En effet, cette zone d'habitation est épargnée par le bruit routier, le trafic étant particulièrement réduit sur la RD36 au niveau de la commune de Châteaufort. Le tracé aérien du métro sur le Plateau de Saclay va générer des nuisances importantes pour le lotissement de Châteaufort et ses habitants, en termes de bruit, mais aussi de vibrations, de pollutions et d'atteinte aux paysages.</p> <p>2.3.2.2.3. Situé en zone calme, le Golf national de Saint-Quentin-en-Yvelines est aussi un site sensible au bruit. Il présente un intérêt faunistique - par la présence notamment d'espèces de mammifères - ainsi qu'un intérêt paysager tout particulier. Ces aspects vont être considérablement impactés par le choix d'un métro aérien, et par l'installation qui en résulte d'un puits de sortie du tunnelier à l'entrée du golf.</p> <p>L'étude d'impact souligne d'ailleurs la très grande proximité du métro avec le uo11~ (Résumé non technique, page 131), sans prévoir aucune mesure de compensation.</p> <p>2.3.2.2.4. La commune de Châteaufort a engagé plusieurs projets d'aménagement dans les alentours du site SAFRAN Paris/Saclay au cours des dernières années.</p> <p>Est ainsi prévue la construction de logements pour les étudiants ou jeunes couples dont une partie de logements sociaux - et d'une maison de retraite. Situés non loin de la RD36, ces sites sensibles ne seront pas particulièrement impactés par le bruit routier en raison du peu de circulation sur cette section de la RD36.</p> <p>En revanche, la construction et le fonctionnement d'un métro aérien à proximité de ces futures habitations va générer de fortes nuisances sonores et vibratoires pour les riverains, en plus de la gêne paysagère occasionnée, nuisances qui n'ont pas été envisagées par la SGP dans le cadre de son étude d'impact.</p> <p>2.3.2.3. <u>- Les impacts environnementaux du projet sur la commune de SACLAY</u></p> <p>La commune de Saclay présente des enjeux forts pour le projet de métro aérien en raison de ses sites naturels, archéologiques ou technologiques sensibles.</p> <p>2.3.2.3.1. Les 30 hectares de la réserve naturelle de l'Étang Vieux de Saclay accueillent des oiseaux migrateurs et d'autres espèces indigènes. Classé en tant que ZNIEFF de type 1 et réserve ornithologique, ce lieu de refuge abrite environ 80 espèces nicheuses et plus de 60 espèces d'oiseaux migrateurs réguliers : hérons, cendrés, grands cormorans, canards, colverts, sarcelles, ou encore fuligules milouins fréquentent les roselières.</p> <p>A proximité des étangs de Saclay (Vieux et Neuf), le Pavillon du Roi (ou <i>Maison du Roy</i>) est un bâtiment classé monument historique depuis 1912.</p> <p>La construction du métro aérien sur la commune de Saclay menace directement ces sites naturels et historiques, et particulièrement la richesse floristique et ornithologique de l'Étang Vieux, dont la SGP reconnaît qu'il s'agit d'un des sites les plus riches du plateau (Résumé non technique, page 29).</p> <p>Alors que l'Étang Vieux de Saclay se situe à 1km à peine du tracé aérien du métro, la SGP n'a retenu que des impacts indirects en provenance du projet. L'étude des impacts du métro aérien sur l'environnement de l'Étang Vieux est donc manifestement insuffisante.</p> <p>2.3.2.3.2. Plusieurs bâtiments sensibles se situent sur la commune de Saclay à proximité du projet de métro aérien.</p> <p>Le Centre CEA de Saclay et le bâtiment de la société pharmaceutique C1S Bio International présentent des risques technologiques et</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p>
																			<p>nucléaires importants du fait de leurs activités. Comme l'indique le Centre CEA de Saclay sur son site internet, le CEA comporte pas moins de : 8 Installations Nucléaires de Base (INB) dont l'INB 40 ; 83 Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) dont 53 soumises à déclaration et 30 soumises à autorisation ; Des dizaines d'installations classiques regroupant des laboratoires, des ateliers ou des bureaux répartis dans plus de 300 bâtiments. Or, dans son étude d'impact, la SGP ne relève que l'existence de l'INB 40 (réacteur Osiris relevant du Centre CEA de Saclay) et la présence des bâtiments sensibles du CEA et de Cis Bio International. Aucune mention n'est faite dans le dossier d'étude d'impact de l'ensemble de ces installations présentes sur le site du CEA. L'étude qui a été faite des impacts dus à la présence de ces installations à proximité d'un métro aérien - en termes de nuisances dues au bruit et aux vibrations et de risques technologiques et pyrotechniques - est donc nécessairement insuffisante et erronée. Par ailleurs, au CEA de Saclay et à Cis Bio International, les risques induits par un accident majeur consisteraient en un rejet de produits radioactifs dans l'environnement. Dans ce cas, le Plan Particulier d'intervention (PPI) prévoit des actions de protection de la population (mise à l'abri, ingestion de comprimés d'iode, etc.) pour en limiter les conséquences sanitaires. Dans l'hypothèse d'un tel accident en provenance de l'une de ces installations, la mise à l'abri et le confinement seraient facilités et leur efficacité augmentée en présence d'un métro souterrain (notamment pour les usagers de la future gare). 2.3.2.3.3. Situé en zone calme, la Clinique de la Martinière à Saclay est un bâtiment sensible au bruit qui va être fortement impacté par la construction et l'exploitation d'un métro aérien à proximité. En outre, une extension de la clinique est prévue prochainement, le permis de construire a déjà été déposé. Les impacts induits par le métro aérien, notamment en termes de bruit et de vibrations, seront donc multipliés vis-à-vis des occupants du lieu. 2.3.2.3.4. En ce qui concerne les réseaux et infrastructures souterraines, la commune de Saclay est traversée par deux gazoducs : L'un à l'est et au sud du Christ de Saclay : le long de la RN306 jusqu'à l'intersection du Christ de Saclay ; L'autre à l'ouest du Christ de Saclay : il longe la RD36 et donc le tracé du viaduc sur 500 m. La construction et l'exploitation d'un métro aérien le long du tracé de ces gazoducs présente des risques de dégradation du réseau, de fuite et d'explosion (Résumé non technique, page 152). Malgré l'importance de ces risques, la SGP n'a pas prévu la mise en place de mesures suffisantes. En effet, malgré les mesures prises, un impact résiduel demeure, qui consiste en une atteinte pure et simple au réseau. En outre, ces gazoducs sont enterrés peu profondément. Le risque d'atteinte au réseau est donc aggravé par l'implantation des pylônes de support du viaduc, alors qu'un métro souterrain permettrait de les éviter en passant plus profondément sous terre. 2.3.2.3.5. Située sur une ancienne voie romaine, Saclay abrite de nombreux vestiges répertoriés et des zones de présomption de prescriptions archéologiques. De récentes fouilles sur la commune ont encore permis de mettre au jour des objets datant de l'époque mérovingienne. 2.3.2.3.6. De nombreuses pistes cyclables sillonnent les paysages de Saclay et de ses alentours. Le maillage des circulations douces se développe pour mieux desservir les quartiers et ainsi réduire les nuisances liées au trafic routier. Ces pistes cyclables et leur tranquillité doivent être préservées dans le cadre du projet de métro. Or, les nuisances sonores et l'atteinte aux paysages causées par un métro aérien sont incompatibles avec ces attentes. 2.3.2.4. - <u>Les impacts environnementaux du projet sur la commune de MAGNY-LES-HAMEAUX</u> La commune de Magny-les-Hameaux présente des enjeux spécifiques importants dus aux sites naturels, historiques et technologiques</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p>
																			<p>présents sur son territoire ainsi qu'à sa densité de population.</p> <p>2.3.2.4.1. La commune de Magny-les-Hameaux est traversée par de nombreux sites naturels sensibles. Sur le territoire de la commune de Magny-les-Hameaux, la Vallée de la Mérentaise. ZNIEFF de type 2 incluse dans la zone Natura 2000 « Massif de Rambouillet et zones humides proches », bénéficie des mêmes nombreuses mesures de protection détaillées ci-dessus (<i>point 2.3.2.1.4.</i>), en raison notamment de la richesse des milieux naturels qu'elle abrite.</p> <p>Allant à l'encontre des impératifs de protection de cette zone spéciale, le projet de métro aérien sur le plateau de Saclay crée un risque d'inondation dans la vallée de la Mérentaise (Résumé non technique, pages 46 et 84) et va générer de nombreuses nuisances pour l'environnement de la vallée (bruit, vibrations, visuel, pollutions).</p> <p>La commune comprend également la ZNIEFF de type 2 « Vallée du Rhodon » qui présente des intérêts particuliers en termes de faune, de flore, de poissons, de mammifères, d'insectes, d'oiseaux, de continuités écologiques, d'étapes migratoires, de zones de reproduction, etc.</p> <p>Plusieurs ZNIEFF de type 1 sont présentes sur le territoire de la commune : « Fonds tourbeux de Port-Royal-des-Champs ». « Ravins forestiers à Magny-les-Hameaux et Roselière de Mérency » et « Gîtes à chiroptères de Port-Royal-des-Champs ». Ces zones sont protégées en raison notamment de leurs intérêts écologiques, faunistiques, floristiques, paysagers et historiques.</p> <p>La plupart de ces zones sensibles ne sont pas mentionnées dans l'étude d'impact malgré leur proximité avec le métro aérien et les impacts directs ou indirects - que celui-ci pourrait avoir sur leur environnement.</p> <p>Le Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse regroupe un ensemble de sites naturels, culturels ou historiques remarquables.</p> <p>Le Massif de Rambouillet, classé en zone Natura 2000 au titre de la Directive « Oiseaux ». présente un intérêt tout particulier en raison de la présence d'oiseaux forestiers et d'oiseaux d'eau en nidification (Résumé non technique, page 27). Par ailleurs, le massif se situe en zone calme, d'où un enjeu fort pour le projet de métro aérien.</p> <p>L'entité « forêt domaniale de Port Royal » comprise dans la zone de protection spéciale du Massif de Rambouillet est concernée par le fuseau d'étude du projet applicable à la commune de Magny-les-Hameaux. Comme développé précédemment (<i>point 2.3.2.2.1.</i>), elle est particulièrement intéressante par la richesse de sa flore et de sa faune qui comprend plusieurs espèces protégées.</p> <p>Cette forêt domaniale présente un intérêt écologique fort, mais aussi historique, culturel et paysager, qui sera fortement dégradé en présence d'un métro aérien sur la commune.</p> <p>2.3.2.2.3. Le Golf national de Saint-Quentin-en-Yvelines est installé en partie sur la commune de Magny-les-Hameaux. La sensibilité au bruit de cet espace, ainsi que son intérêt faunistique et paysager, tel qu'ils ont été développés ci-avant (<i>point</i>), vont être considérablement impactés par le choix d'un métro aérien et l'installation d'un puits de sortie du tunnelier à l'entrée du golf.</p> <p>Concernant la commune de Magny-les-Hameaux, l'étude d'impact ne prévoit toujours aucune mesure de compensation malgré la très grande proximité du métro avec le golf (Résumé non technique, page 131).</p> <p>2.3.2.4.2. Sur le territoire de Magny-les-Hameaux, deux bâtiments pouvant présenter des risques industriels sont inclus dans le fuseau d'étude au niveau de la zone de passage préférentiel du projet : il s'agit des ICPE SNECMA et Guy Dauphin Environnement.</p> <p>Les risques liés à la présence de ces installations à proximité du projet sont aggravés par le caractère aérien du métro. Un tracé souterrain permettrait une meilleure protection des usagers en cas d'accident industriel et préserverait les installations classées d'une partie des vibrations dues au passage du métro.</p> <p>2.3.2.4.3. Trois bâtiments de la commune sont inscrits aux monuments historiques :</p> <p>Le Domaine de Brouësv comprend un château dont les façades et les toitures ainsi que le terrain du domaine clos de murs présentent un intérêt historique.</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.</p>
																			<p>Alors qu'il se situe à moins de 2 km du projet, les impacts du métro aérien sur le domaine (notamment vibratoires, sonores et paysagers) n'ont pas été étudiés par la SGP.</p> <p>La Porte de Mérentais a été inscrite pour l'intérêt historique de ses façades et toitures. Situé au cœur du parcours du Golf National de Saint-Quentin-en-Yvelines, la porte est la seule encore présente sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines (sur les 23 ou 24 portes aménagées à l'origine). Elle est donc le rare témoin historique sur le territoire qu'il convient de préserver.</p> <p>En phase chantier, il est prévu que certains travaux prendront place dans le périmètre de protection de plusieurs monuments historiques dont la Porte de Mérentais (Résumé non technique, page 102). L'étude d'impact n'envisage alors que les impacts liés aux emprises et installations de chantier alors que d'autres impacts même indirects auraient dû être envisagés, notamment en termes de paysage.</p> <p>En outre, en phase chantier comme en phase d'exploitation et malgré l'intérêt historique unique du bâtiment, l'étude d'impact relève un impact résiduel modéré consistant en la modification des abords de la Porte de Mérentais (Résumé non technique, page 103). Aucune mesure de compensation n'est alors envisagée.</p> <p>L'ensemble des parties bâties et non bâties de l'ancienne abbaye de Port-Royal-des-Champs sont classées et les bâtiments de la ferme actuelle des Granges de Port-Royal, à l'exclusion des parties classées, sont inscrits. Le site abrite aujourd'hui le Musée national de Port-Royal-des-Champs.</p> <p>Situé à quelques kilomètres seulement du métro aérien, la SGP n'a pas envisagé les impacts éventuels du projet sur le bâtiment historique.</p> <p>2.3.2.4.4. Enfin, la commune de Magny-les-Hameaux se caractérise comme étant une zone densément peuplée bénéficiant d'un environnement sonore calme, en raison d'un trafic routier réduit.</p> <p>La construction et le passage d'un métro aérien sur le territoire de la commune et à proximité des nombreuses habitations pose des problèmes importants en termes d'atteinte au paysage et de bruit.</p> <p>POUR CONCLURE, à la lecture de ce qui vient d'être exposé, de notre point de vue, le projet de construction de la Liane 18 ne peut pas être adopté tel qu'il est envisagé aujourd'hui.</p> <p>En effet, en optant pour la construction d'une section aérienne sur 40% du tracé, la SGP n'a pas tenu compte des nombreux impacts sanitaires et environnementaux résultant d'un tel choix.</p> <p>En particulier, des nuisances acoustiques ainsi que des vibrations seront ressenties quotidiennement par les habitants de nos communes. De plus, l'insertion d'un viaduc sur l'ensemble de la section correspondant au Plateau de Saclay aura pour effet de dénaturer nos paysages singuliers et de porter atteinte à notre patrimoine culturel, architectural, historique et archéologique.</p> <p>La construction de cette ligne aérienne va ainsi porter atteinte à l'identité de nos territoires.</p> <p>En outre, il est important de souligner qu'une construction en viaduc est particulièrement néfaste pour les nombreux milieux naturels du Plateau de Saclay ainsi que pour la faune et la flore qu'ils renferment.</p> <p>A cet égard, de très nombreuses atteintes vont être portées à la faune présente sur l'ensemble de la section aérienne, laquelle présente des enjeux forts. En effet, plusieurs espèces protégées (chiroptères, oiseaux, amphibiens, mammifères, insectes) vont être détruites ainsi que leurs habitats et leurs aires de reproduction.</p> <p>Pour finir, la construction d'une ligne aérienne va porter atteinte à la préservation des espaces agricoles du secteur.</p> <p>Adopter un tel projet en l'état reviendrait donc à ne pas tenir compte de l'ensemble des impacts qui seront générés tant pour les habitants que pour l'environnement.</p> <p>Ceci serait d'autant plus inacceptable que la justification de la section aérienne de la ligne repose exclusivement sur un motif financier. Pour l'ensemble de ces motifs, la construction de l'ensemble de la future Ligne 18 s'impose donc en mode souterrain.</p> <p>A tout le moins, une étude sérieuse sur l'enfouissement de la ligne 18 sur la section Palaiseau- Magny-les-Hameaux doit être envisagée.</p> <p>Telles sont les observations que nous souhaitons porter à votre connaissance.</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
Cour 43	X																X	X		<p>ASSOCIATION DELTAS SQY M. LEGENDRE Président : Vous trouverez en pièce jointe, la contribution de l'association des entreprises de Saint Quentin en Yvelines concernant l'enquête publique de la ligne 18.</p> <p>Ce projet nous apparait stratégique pour le développement économique de toute l'Opération d'intérêt National Paris Saclay et le critère qui nous parait essentiel est le délai de réalisation de cette ligne. Il est donc, à notre sens, primordial que le projet puisse être validé en l'état afin de ne plus perdre de temps dans le démarrage de la réalisation de cette ligne. Les avant projets qui nous ont été présentés en comité de gare par la SGP semblent cohérents et si des améliorations peuvent encore être apportées, elles pourront l'être dans le cadre des études du projet définitif.</p> <p>Toute les remises en cause du projet que nous avons pu entendre lors des dernières réunions publiques nous semblent défendre des intérêts partisans au détriment de l'intérêt général et les surcoûts importants engendrés par ces demandes nous paraissent faire peser des risques lourds sur le planning général du projet dont le budget a été voté et ne sera pas extensible au-delà des marges classiquement prévues pour la réalisation des ouvrages. En particulier la réalisation des tronçons aériens nous parait offrir le meilleur gage de tenue des délais dans le cadre des budgets votés, tout en laissant la possibilité d'aménagements futurs dans le cadre du développement de ce territoire, ce que ne nous parait pas garantir un ouvrage en sous-sol.</p> <p>Pour toutes ces raisons, nous donnons donc un avis favorable à ce projet tel qu'il a été conçu par la Société du Grand Paris.</p> <p>Dans le cadre de l'enquête publique sur cette ligne DELTAS SQY souhaite apporter sa contribution sur deux éléments du projet :</p> <p>1) Délai de réalisation de la ligne 18 pour desservir le territoire de Saint Quentin en Yvelines Le projet actuel prévoit une desserte de SQY via la gare de SQY Est en 2030. Pour les entreprises de DELTAS SQY ce délai est incompatible avec les enjeux de développement économique de l'OIN Paris Saclay. Nous demandons que puisse être étudiée une accélération de réalisation de la desserte de SQY. La réalisation de la partie aérienne du tracé prévoit d'arriver aux portes de SQY à horizon 2024, nous demandons donc que la desserte de Saint Quentin puisse être réalisée simultanément à l'achèvement de ce tronçon. Six ans gagnés représentent autant d'années de potentiel de croissance économique pour le territoire et nous désirons donc que soit étudié un phasage accéléré des travaux pour atteindre cet objectif de desserte en 2024. L'enjeu est l'attractivité du territoire pour que viennent s'implanter de nouvelles entreprises en bénéficiant de moyens d'accès capacitaires pour leurs salariés.</p> <p>2) Organisation du réseau de transport de Saint Quentin en Yvelines La communauté d'Agglomération de Saint Quentin en Yvelines vient de doubler de taille avec l'adjonction de nouvelles communes et dans le même temps la variante du tracé de la ligne 18 comportant une seconde gare, SQY Université, a été abandonnée. Les entreprises de Deltas identifient là un second risque supplémentaire majeur à l'insuffisance du projet actuel, qui en se limitant à une seule gare pour l'ensemble du Territoire, va générer des problématiques très lourdes concernant la gestion des flux de transports (VP et TC) à partir de la gare unique de SQY Est alors que le nombre d'emplois de SQY est passé à 145 000 en janvier 2016. Nous demandons, au-delà de l'accélération de réalisation de la desserte de SQY, que des études soient lancées pour la constitution d'un pôle multimodal fort et qualitatif (Parking relais, Gare routière,...) permettant à la fois, la meilleure prise en compte du transit quotidien des collaborateurs appartenant au PDIE Technocentre Mérançais (15000 salariés) et un rabattement efficace, vers les autres parties du territoire, et tout particulièrement des secteurs situés à l'Ouest. Les entreprises de DELTAS SQY peuvent apporter aux études préalables aux aménagements futurs de ces infrastructures de transport du territoire, leurs données de géolocalisation de leurs salariés pour estimer les flux futurs. Nous pensons que les hypothèses de trafic de la ligne 18 sont sous estimées et que comme dans le cas des projets sur lesquels nous avons travaillé depuis six ans dans les PDIE des améliorations pensées en amont du dispositif pour répondre aux besoin des entreprises amèneront une augmentation significative du report</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																				<p>modal comme nous le constatons dans nos bilans annuels des PDIE.</p> <p>DELTA S QY continuera d'apporter sa contribution positive au projet au sein du comité de gare.</p> <p>PREAMBULE :</p> <p>L'association DELTA S QY des entreprises de Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY) avec plus de 70 000 salariés au sein de ses entreprises adhérentes s'intègre au sein du second pôle économique de l'Île-de-France après celui de la Défense, Saint-Quentin-en-Yvelines est une des plus dynamiques villes nouvelles de la région, mais les infrastructures de transports en commun qui la desservent datent de sa création il y a quatre décennies.</p> <p>Pour les entreprises il y a donc urgence à voir se développer de nouvelles infrastructures car plus de 70% de nos collaborateurs vivent en dehors du territoire.</p> <p>Pour les entreprises présentes sur le territoire, les problématiques de transport, routier et transport en commun, sont et restent à fort enjeu. Les entreprises de DELTA S travaillent depuis plus de six ans sur des plans de déplacement interentreprises pour améliorer les conditions de sécurité (avec des zones routières particulièrement accidentogènes) et d'environnement (plus de 80% de nos collaborateurs viennent au travail en voiture) liées aux déplacements quotidiens de leurs salariés. En 2015 la région Île de France a reconnu l'effort réalisé par ces PDIE à SQY en leur décernant un trophée de la mobilité.</p> <p>Delta S QY s'implique dans tous les projets de développement des transports (enquête publique préalable à l'approbation du Contrat de Développement Territorial de Saint-Quentin-en-Yvelines, dossier de Contrat de Plan Etat-Région et bien sûr CNDP du Grand Paris en 2011 et enquête préalable à la concertation sur la ligne 18 en 2015).</p> <p>Les prévisions de trafic de la SGP nous semblent donc sous estimées car elles ne prennent en compte qu'une zone d'influence de 350000 emplois sur l'ensemble du tracé alors que ce projet va restructurer l'ensemble des réseaux de transports locaux pour les rabattre sur les gares en cumulant les flux des étudiants de l'Université Paris Saclay, des habitants qui travaillent sur le trajet de la ligne et des salariés qui viendront s'implanter dans les nouvelles zones de logement ainsi que des flux entre les entreprises et les centres de recherche de l'OIN Paris Saclay ou de l'aéroport d'Orly.</p> <p>Le projet de la ligne 18 a été identifié par les entreprises comme une des conditions du développement économique futur de l'OIN Paris Saclay, elle en sera l'épine dorsale et permettra en particulier sur le territoire de Saint-Quentin de poursuivre l'implantation de nouvelles entreprises.</p> <p>Delta S QY est donc très favorable à la réalisation de cette ligne qui permettra la jonction des entreprises de SQY avec l'aéroport d'Orly et les centres de recherches publics et privés du plateau de Saclay, pour accélérer le développement économique de l'OIN Paris Saclay, le délai de réalisation est donc prioritaire dans ce projet de ligne selon l'avis des entreprises.</p>
Cour 44	X	X			X												X	X		<p>CONSEIL DEPARTEMENTAL DES YVELINES – M. BEDIER président :</p> <p>L'enquête publique relative à la ligne 18 du Nouveau Grand Paris Express ayant démarré depuis le 21 mars 2016, je vous prie de bien vouloir prendre connaissance de l'avis du Département des Yvelines.</p> <p>En premier lieu, le choix du tracé court ne me semble pas judicieux. En effet, ce tracé a été retenu en raison de l'économie de 235 millions d'euros qu'il permet de réaliser. En revanche il implique la réalisation d'une seule gare excentrée pour desservir l'ensemble du territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines,</p> <p>Le tracé long permet quant à lui la création d'une seconde gare dont les intérêts supplémentaires sont notamment :</p> <p>d'offrir une desserte du centre de l'agglomération nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, sa zone d'influence directe couvrant près de 35 000 emplois, ainsi que des établissements d'enseignement supérieur (dont l'Université Versailles Saint-Quentin et ses 20 000 étudiants) ; de pallier l'insuffisance de la desserte ferrée actuelle entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles (trains saturés en heures de pointe et desserte peu attractive en heures creuses), au regard du potentiel de développement économique (sièges sociaux de groupes internationaux,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																			activités de recherche et de développement, cluster des nouvelles mobilités...) L'éclairage sur le choix du tracé court qui, de facto, obère la réalisation de la gare de Saint-Quentin Université, ne nous a d'ailleurs jamais été formellement communiqué, et le Département n'a pas été associé à cette décision lourde de conséquences. Ce choix reposant sur des critères exclusifs de réduction des coûts peut être contesté au regard de l'intérêt collectif et stratégique d'une deuxième gare. J'insiste, par ailleurs, à nouveau pour que le tronçon d'Orly à Versailles soit réalisé en une seule étape et mis en service à l'horizon 2024, notamment dans la perspective des Jeux Olympiques de 2024, qui, si la candidature de Paris est retenue, auront lieu en partie sur le territoire Yvelinois. Je rappelle également la nécessité du prolongement de la ligne 18 vers Nanterre le plus rapidement possible. En effet, au-delà de permettre à cette ligne de remplir intégralement sa fonction de rocade, ce prolongement renforce significativement la rentabilité socio-économique de l'ensemble de l'infrastructure. S'agissant du passage de la ligne 18 sur le plateau de Saclay jusqu'à Châteaufort et Magny-Les- Hameaux, j'apporte tout mon soutien au choix d'une solution en viaduc, dont je ne doute pas que la Société du Grand Paris soit capable de l'insérer convenablement dans l'environnement agricole traversé. Le surcoût généré par un tunnel serait injustifié dans un tel contexte. Enfin, il me semble qu'à long terme, une interconnexion de la ligne 18 avec le tramway T6, en prolongeant ce dernier jusqu'à la gare de Versailles-Chantiers ou celle de Satory, permettrait de renforcer la cohérence et la consistance du réseau de transports collectifs du sud-ouest de la zone dense de l'agglomération parisienne. Je souhaite donc qu'une étude soit engagée dans ce sens par les autorités compétentes en matière de transports, et que des mesures conservatoires soient prévues dans la construction de la gare qui sera retenue pour assurer cette interconnexion.	
Cour 45	X																	X	M. LE CERF : Etudiant depuis des années au Centre 8, je trouverais désolante la destruction de ce lieu de travail où viennent enseigner des maîtres de toute l'Europe. Je compte sur vous pour faire entendre la voix de la culture dans l'Ile de France.	
Cour 46	X																	X	M. et Mme FARES-CHOLLET : Quel gâchis ! Vouloir exproprier le Centre 8 alors qu'il y avait tant de place du côté rue des Chantiers... Démolir un lieu culturel et culturel, classé, et construire des bâtiments neufs aux abords de la gare côté Chantiers – au lieu d'y intégrer la nouvelle gare, Grand Paris Express. D'autant plus que le Centre 8 vient d'être rénové, pour être en conformité. Il y a d'autres solutions encore possibles : côté rue Porte de Buc, il y a un terrain et des espaces libres – anciennes voies fret – qui appartiennent à la SNCF. Pourquoi ne pas implanter cette nouvelle gare sur ces terrains ? A Massy-Palaiseau, vous prévoyez cette nouvelle gare entre les voies RER, ce qui est une bonne solution. Pourquoi pas à Versailles Chantiers ? Nous vous demandons, s'il vous plait, d'étudier d'autres solutions que l'expropriation de Centre 8.	
Cour 47	X																	X	Mme CHARTOIS : A l'occasion de l'Enquête Publique, dont vous dirigez les travaux, initiée sur le projet de tronçon du Grand Express, j'ai l'honneur de vous adresser mon sentiment à ce sujet. Nous sommes en présence de deux sujets d'intérêt public, l'un et l'autre importants : Le tronçon du Grand Express contre le maintien du Centre 8. J'exprimerai mon point de vue personnel. NON à la démolition du Centre 8. Je suis inscrite à l'Institut Biblique du Centre 8, où je suis les cours d'hébreu biblique. Le Centre 8 a plusieurs vocations : - culturelle, en proposant des conférences bibliques le samedi - culturelle, en permettant le partage de cultures, (cours d'hébreu, d'alphabétisation) ; - sociale, en permettant l'accès à la culture à des personnes d'origine étrangère souhaitant s'intégrer à la société française, à leur nouvel environnement, à la ville de Versailles, en leur permettant de trouver un emploi, voire un logement, surtout en les accueillant.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																				La tâche, qui est la vôtre, est de la plus haute importance. Il vous incombe de recueillir les témoignages de tout le monde et de trouver la solution la plus juste. Ma lettre ne fait état que d'une partie du problème, car je ne connais pas l'ensemble de tout le projet. Je pense que l'on ne doit pas sous-estimer la place de la culture et du social dans notre actualité. Si nous voulons résister et continuer de vivre face aux menaces extérieures, nous devons soutenir nos valeurs et les associations qui les portent. Je souhaite vivement que le Centre 8 continue d'exister. Je souhaite l'aboutissement de l'Enquête Publique que vous dirigez...
Cour 48									X	X						X			X	<p>ESPACES VERTS D'ILE DE RANCE Mme BONESS Directrice des Ressources et des Moyens : Par courrier en date du 15 mars 2016, la Société du Grand Paris a informé l'Agence des espaces verts de la tenue de l'enquête publique relative à la ligne 18 du Grand Paris Express entre l'Aéroport d'Orly et Versailles Chantiers. Cette enquête se déroule du 21 mars au 26 avril 2016.</p> <p>Au vu des politiques régionales, notamment en direction de l'environnement, de la biodiversité et de l'agriculture péri-urbaine, et plus spécialement du fait de l'existence sur le territoire traversé par la ligne 18, de deux périmètres régionaux d'intervention foncière (PRIF) dits du « Plateau de Saclay » et de « Montjean », ce projet appelle de ma part quelques remarques et observations.</p> <p>En premier lieu, je vous prie de trouver en annexe la localisation des différents périmètres régionaux : des cartes de situation permettent de visualiser à la fois les emprises des périmètres impactés mais aussi les propriétés régionales directement concernées.</p> <ul style="list-style-type: none"> Sur le PRIF de Montjean : la zone d'intervention potentielle de la ligne 18 impacte le périmètre mais n'impacte, à ce jour, aucune propriété régionale. Sur le PRIF du Plateau de Saclay : la zone d'intervention potentielle de la ligne 18 impacte le périmètre du PRIF mais aussi de nombreuses parcelles régionales notamment sur les communes de Vauhallan, Villiers-le-Bâcle et Châteaufort. <p>Ensuite, il est important de rappeler que les deux PRIF concernés « Plateau de Saclay » et « Montjean » sont deux PRIF à vocation agricole. Ils sont tous deux le fruit d'une vision partagée sur l'agriculture et le paysage de ces secteurs entre l'AEV et les collectivités de situation. Les périmètres ont été actés à la fois par les conseils municipaux mais aussi par le Conseil d'administration de l'Agence et le Conseil régional, le PRIF de Montjean, créé en 2015, fait actuellement l'objet d'une étude agricole et paysagère. Le PRIF du Plateau de Saclay créé en 1990, correspond à la volonté des collectivités de maintenir une agriculture viable et fonctionnelle sur ces terres d'une richesse agronomique incontestée. La création de la ZPNAF en décembre 2013 sur ce territoire ancre juridiquement la protection de ces terres. Par le biais d'une convention avec la SAFER, l'Agence effectue une veille foncière sur ces territoires permettant de maintenir les prix des terres agricoles dans une fourchette viable pour l'agriculture mais aussi de garantir la vocation agricole de ces terres par préemption en cas de nécessité.</p> <p>Au regard des objectifs partagés sur ces périmètres régionaux, il est donc essentiel de :</p> <ul style="list-style-type: none"> Maintenir et garantir la qualité paysagère des sites traversés, Maintenir et de garantir la fonctionnalité des espaces agricoles. En deçà d'une certaine surface, variable en fonction du type d'exploitation, la pérennité de l'entreprise agricole peut être mise en péril, Maintenir et garantir les circulations des engins agricoles, Préserver le réseau de drainages existants, essentiels au maintien de la fertilité et au rendement des sols, notamment sur le Plateau de Saclay. <p>Les travaux réalisés en section souterraines permettent le maintien de la qualité paysagère et de la fonctionnalité agricole. Cependant, en section aérienne, la création de la ligne 18, a pour conséquence de modifier le grand paysage, en effet, la création sur presque 13 km d'un métro en viaduc sur un plateau agricole offrant des perspectives de vues très lointaines va fortement perturber le paysage en place. De plus, cette section aérienne va venir perturber la fonctionnalité agricole, notamment pour les exploitants agricoles à vocation de recherche. En effet, elle engendre des ombres portées sur les cultures et crée des microclimats voire éventuellement d'autres perturbations. Ces conséquences, bien que localisées, sont incompatibles avec le maintien d'une agriculture de recherche qui nécessite une modélisation précise</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																				<p>et répétitive.</p> <p>Ainsi la société Arvalis, organisme de recherche appliquée au service des agriculteurs et des filières, présente sur le Plateau à Villiers-le-Bâcle et locataire de l'AEV depuis octobre 2000 sur plus de 88 ha de terres agricoles, subit un impact préjudiciable à sa pérennité sur plus de 20 ha au niveau des lieux-dits « Croix de Justice » à Villiers-le-Bâcle et « Trou d'Argent » à Châteaufort. Lors du comité technique de la SAFER de janvier 2016, en accord avec l'Agence, des terres régionales ont donc été attribuées à Arvalis au lieu-dit des « Marnières » à Châteaufort, ceci afin d'assurer la pérennité de cette entreprise. Ces terres risquent de subir les ombres portées du viaduc, aussi il est essentiel, afin d'engendrer le moins de nuisances possibles, de resserrer au maximum la zone d'intervention potentielle le long de la RD 36.</p> <p>La présence des pylônes porteurs du viaduc, des ouvrages annexes et des escaliers de secours en plus d'être consommateurs d'espaces agricoles aura un impact sur l'activité agricole et sur les réseaux de drainage et donc sur les exploitations.</p> <p>Enfin concernant les modalités techniques de travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> pour la section souterraine : il est souhaitable que les travaux soient effectivement réalisés par tunnelier comme annoncé dans la légende des cartes de la pièce E (« Puits d'entrée et/ou de sortie de tunnelier »), y compris sous les terres agricoles de Wissous. Cette technique permet en effet de ne pas mélanger les horizons et ainsi de pouvoir retrouver un sol normalement cultivable à l'issue des travaux. pour la section aérienne : durant la phase chantier, un soin particulier devra être apporté afin de minimiser au maximum l'emprise des travaux sur les terres agricoles ; notamment au droit des différents pylônes porteur du viaduc et des escaliers de secours. <p>Dans la phase chantier, un soin particulier devra être apporté afin de ne pas polluer les terres agricoles avec les bases vies, les aires de stationnement et d'évolution des divers engins ainsi que le stockage temporaire des matériaux et hydrocarbures (carburants ou huiles). Il faudra veiller à prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter tous tassements inutiles des terres agricoles, en utilisant des tracés uniques et/ou des pneus spéciaux.</p> <p>Dans la phase exploitation, il faudra également veiller à ce que les chemins d'accès aux pylônes et aux escaliers de secours soient les moins consommateurs possible de terres agricoles. Dans ce contexte, des conventions de servitude d'accès devront éventuellement être signées.</p> <p>Dans la mesure où les terres agricoles du Plateau de Saclay sont déjà soumises aux pressions des projets d'aménagement de ZAC (Moulon, Polytechnique) et des projets d'infrastructures (RD36, prolongation TCSP) les mesures d'évitement, de suivi et de compensation indiquées en page 142 et 151 de la pièce G3 devront être scrupuleusement suivies.</p> <p>(9 images couleur identifiant le PRIF de Montjean et des propriétés régionales sont jointes à ce courrier)</p>
Cour 49	X					X	X										X			<p>M. SIBOUT a envoyé une fiche remplie distribuée lors d'une des réunions publiques organisée par la commission d'enquête dans laquelle il dit : AVIS DEFAVORABLE</p> <p>a) Investissement (2,7 milliards) trop coûteux → emprunts → impôts déjà trop lourds (Cf. élus des collectivités). Ce sera un fardeau pour les générations futures</p> <p>b) Documents tronqués</p> <p>c) Urbanisation conjointe : aujourd'hui « terres agricoles protégées » mais demain ? Aucune garantie !</p> <p>d) Versailles Chantiers déjà saturé. Le terminus ne fera qu'augmenter les difficultés.</p>
Cour 50	X																R			<p>EVEQUE DE VERSAILLES – Monseigneur AUMONIER : Dans le cadre de la commission d'enquête publique du Grand-Paris ligne 18 que vous présidez, Sœur MIREILLE - prieure de la Communauté des Diaconesses de Reuilly - vous a fait part de son inquiétude sur les conséquences du projet sur sa communauté et les œuvres qui y sont associées.</p> <p>Cet ensemble admirable et cohérent au cœur de la cité réunit, en plus de l'accueil monastique de la communauté, la maison de soins palliatifs « Claire Demeure » et le centre culturel et spirituel « Centre Huit ». Ce lieu est très fréquenté et apprécié par les habitants de Versailles et des environs tant pour l'accompagnement de leurs proches en fin de vie, que pour le ressourcement personnel et la réflexion plurielle et ouverte sur la vie sociale. Leur unité de lieu et l'environnement calme et paisible actuel sont les clés de leur réussite et de leur fréquentation</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																				pas des populations très diverses et parfois très seules. Il y aurait très certainement un grand dommage si cette offre devait se dégrader à cause d'un projet par ailleurs très attendu. C'est pourquoi, je me permets d'apporter ma contribution à l'enquête en cours et toute ma sympathie à la Communauté des Diaconesses en vous demandant que tout soit mis en œuvre pour que la communauté protestante de Versailles ne pâtisse en rien des conséquences du futur chantier et quelle puisse poursuivre sans interruption ni diminution ses activités tant pour la Communauté des Diaconesses que pour le Centre Huit.
Cour 51		X															X	R		<p>Mme CHAVANNE : Je vous communique par courrier mon avis sur le passage de la ligne 18 (Versailles-Orly) car la page du site avec mes avis portés a été déconnectée deux fois avant envoi. Je vous remercie donc de votre attention.</p> <p>Un dossier bâclé, qui évite par ignorance, incompétence et mépris les intérêts des citoyens habitant le plateau de Saclay.</p> <p>Faire passer par voie aérienne la ligne 18 pour relier Versailles à Orly en longeant la route D36, démontre que le respect des habitants des communes longées n'est rien à côté des intérêts économiques et politiques de certains décideurs.</p> <p>Faire un grand crochet pour passer par le pôle scientifique de Saclay, n'y voir qu'un plateau voire un désert, passer par Saint Quentin (Montigny) pour favoriser le cœur de l'agglomération et à termes l'accès aux hypothétiques JO, est un choix, mais à la condition de ne pas piétiner les conditions de vie des habitants ou de passer « par-dessus » leurs intérêts.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mépris pour les habitants de Châteaufort qui ont déjà les nuisances des avions de Toussus le Noble. Certes, comme il est dit dans le projet, peu de maisons seraient concernées. Pour tous les habitants des petites villes proches de la ligne la nuisance est indéniable et pour les plus proches, la nuisance est totale. Mais sans doute considère-t-on en haut lieu que ce sont des « gens de peu », (« pauvres » seraient politiquement incorrect) qui n'appartiennent pas aux réseaux influents et sont donc négligeables! Il leur reste, ainsi qu'à leurs chevaux, à regarder passer les trains et les avions et à accepter les dégradations de leur vie et de leur santé. • Ignorance du climat du plateau en hiver: « L'ingénieur » qui a écrit dans le dossier que la température ne descendait pas en dessous de -5 n'a jamais traversé le plateau de Saclay en hiver (sauf peut-être cette année...) et n'a jamais vu les congères au bord de la route ni les stalactites horizontaux du fait du vent glacé. Il est plus simple de les nier. Attendons les panes et les accidents!! • Méconnaissance des conditions de vie et de circulation des habitants de Magny les Hameaux. Un seul axe par la forêt pour rejoindre en direct la D36. Le bus comme unique moyen de transport pour les habitants sans voiture pour rejoindre Saint-Rémy ou la gare de Saint Quentin. Des nuisances donc sans aucun avantage! Alors, si le trajet de la ligne 18 passe au-dessus de nous, qu'il facilite au moins la vie des habitants! • Indifférence aux trajets des jeunes de Magny qui doivent prendre le bus pour rejoindre le lycée de Guyancourt, de Montigny ou les lycées de Versailles quand par chance ils y sont affectés. 1 h30 aller et 1 h 30 retour pour suivre des enseignements professionnels ou technologiques à Trappes, Maurepas ou Rambouillet, et ces conditions de transport sont la cause de nombreux décrochages scolaires pour les plus fragiles • Mépris des inégalités sociales, médicales et culturelles faute de moyens de transport: La fermeture du centre PMI de Magny condamne déjà les jeunes mamans à se déplacer en bus si elles n'ont pas de voiture, pour faire suivre leurs enfants au centre PMI de Saint Quentin. La fermeture du laboratoire d'analyses médicales condamne les personnes âgées ou malades à se rendre à Saint Rémy. Les lieux culturels ne sont accessibles que par voiture ou par bus (mais à condition de ne pas avoir à rentrer dans la nuit). • Mépris pour la dégradation du cadre de vie dans la vallée de Chevreuse. Des nuisances qui ont un impact direct sur la valeur des biens des habitants, dont les plus modestes. Impossible de négliger cet aspect quand il est clair que cette ligne en extérieur sert justement des intérêts financiers. <p>Conclusion: Si la ligne 18 doit passer par le plateau, il faut empêcher les nuisances liées au passage de la ligne en extérieur, en la faisant souterraine, et offrir aux habitants un accès de proximité au transport, qui ne les maintienne pas hors des avantages que certains vont en tirer.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																				A une époque où tous les décideurs et hommes politiques se targuent de porter des valeurs, peut-être est-il bon de leur rappeler que le citoyen ordinaire a des droits, que les privilèges ont été abolis dans notre pays et que le profit de certains ne peut se faire en piétinant allègrement le respect d'autrui.
Cour 52						X											X			<p>ADP – Aéroport de Paris – M. MEREYDE – Directeur Aéroport Paris-Orly : Dans le cadre de l'enquête publique en cours, je souhaitais vous faire part de la position d'Aéroports de Paris concernant le projet de ligne 18 d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers.</p> <p>La plateforme de Paris-Orly est reconnue comme un équipement majeur d'accessibilité nationale, européenne et internationale, et comme un puissant levier de développement économique, du fait en particulier du nombre d'emplois qu'elle génère : siège de près de 30 000 emplois directs, l'aéroport est partie intégrante d'un pôle économique de plus de 170 000 salariés. Paris-Orly est le 2^{ème} aéroport français et le 13^{ème} dans l'Union européenne avec 29,6 millions de passagers accueillis en 2015.</p> <p>Le développement de la première phase du projet Cœur d'Orly, écoquartier d'affaires et espaces de vie tertiaire qui a été lancé en novembre 2013, va permettre de créer un potentiel de l'ordre de 10 000 emplois supplémentaires en première phase, puis 20 000 au-delà de 2025.</p> <p>Le renouveau de Paris-Orly se traduira aussi par la création d'un bâtiment de jonction fin 2018/début 2019 qui apportera 80 000 m2 de surface supplémentaire et transformera Orly en offrant une qualité de service accrue. Mais la modernisation passera par de nombreux autres chantiers d'ici à 2019 avec le réaménagement des esplanades côté ville, une nouvelle salle d'embarquement mise en service ou la rénovation de certaines zones dans les terminaux.</p> <p>La desserte de l'aéroport n'est cependant pas à la hauteur de ces enjeux, l'accès se faisant à 85% par la route (en 2014) avec une offre de transport importante mais de qualité hétérogène associée à des temps de transports parfois aléatoires.</p> <p>Aéroports de Paris se félicite donc du projet de la ligne 18 vers Versailles et le Plateau de Saclay, complémentaire au projet de prolongement de la ligne 14 Sud, qui permettra à Orly de développer une nouvelle centralité avec les pôles économiques majeurs.</p> <p>Pour ce projet et dans le cadre des Comités de Pilotage de la Société du Grand Paris, Aéroports de Paris travaille en étroite collaboration avec les territoires et les partenaires afin d'intégrer au mieux la gare du Grand Paris au sein de la plateforme visant à développer un pôle multimodal performant, interface optimisée entre les différents modes de transports.</p> <p>Le projet du Grand Paris Express constitue en effet une opportunité majeure pour les aéroports et leurs territoires, en offrant des correspondances avec l'ensemble du réseau existant ou projeté. Il est déterminant pour les habitants du pôle d'Orly et pour les nombreuses activités économiques qui s'y développent : pour les entreprises des pôles économiques aéroportuaires, les futures gares de métro constitueront des atouts majeurs agissant pleinement pour la compétitivité et l'attractivité. Tous ces développements bénéficieront des pôles d'échange multimodaux organisés autour du métro du Grand Paris et de ses connexions rapides et efficaces notamment au cœur de la plateforme aéroportuaire.</p>
Cour 53				X			X									X	X			<p>CCI PARIS ILE DE France : La Chambre de commerce et d'industrie de Région Paris Île-de-France s'implique pleinement en faveur du Grand Paris Express depuis son lancement. Cette infrastructure représente en effet un enjeu clé pour les 800.000 entreprises du territoire francilien qui contribuent au quart du PIB national. Dans le cadre de l'enquête publique sur la ligne 18, la CCI Paris Île-de-France réitère son soutien à la mise en œuvre globale de ce projet d'ampleur métropolitaine</p> <p>En effet, un système de mobilité moderne, performant et adapté aux besoins des usagers comme des acteurs économiques constitue un levier essentiel pour le renforcement de l'attractivité de nos territoires et de la compétitivité des entreprises franciliennes.</p> <p>Les effets escomptés du Grand Paris Express en matière de développement économique et de création d'emplois reposent sur le dynamisme des entreprises d'ores et déjà parties prenantes du projet. Elles contribuent au financement du Grand Paris Express à travers la fiscalité et participent à hauteur de 48,4 % au budget de fonctionnement des transports en commun d'Île-de-France.</p> <p>La CCI Paris Île-de-France formule un avis favorable au projet de ligne 18, assorti de plusieurs demandes, détaillées dans le document ci-joint.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																				<p>Ainsi, la CCI Paris Île-de-France demande la sécurisation du financement du Grand Paris Express, en particulier de la ligne 18, alors que les transports en Ile-de-France connaissent d'importants projets de développement dans un contexte de raréfaction des ressources publiques. La Chambre reste également attentive au respect du calendrier de réalisation Pour un projet d'une telle ampleur, il est en effet impératif de tenir au minimum les engagements planifiés. En outre, l'optimisation du calendrier de la ligne pourrait s'avérer nécessaire afin de renforcer la liaison et la cohérence du développement entre les territoires de Saint-Quentin-en-Yvelines et du Plateau de Saclay.</p> <p>Par ailleurs, la connexion efficace aux autres modes de transport constitue un enjeu fort, notamment avec les bus en site propre sur le Plateau de Saclay mais également en mettant en place des navettes complémentaires pour atteindre les zones non desservies. La réalisation de parcs relais aux abords des gares sera également cruciale pour encourager au report modal. Enfin, en vue d'une insertion optimale de la ligne sur les territoires, il convient d'en limiter l'impact en termes de nuisances, principalement sonores, au niveau de la section aérienne du tracé.</p> <p>(Le document joint détaille les propositions résumées ci-dessus)</p>
Cour 54		X					X	X									X	R		<p>DELIBERATIONS CONSEIL MUNICIPAL DE VAUHALLAN : Délibération n°36/2016_ : Avis sur la ligne 18 et le métro aérien</p> <p>Les élus de la commune de Vauhallan se prononcent contre le projet de métro aérien sur le territoire du Plateau de Saclay. Ils s'associent avec les communes de Châteaufort, Magny-les-Hameaux, Saclay, Saint-Aubin et Villiers-le-Bâcle pour refuser le tracé aérien de 14,5 km sur le plateau de Saclay.</p> <p>Nous dénonçons l'absence de concertation avec les habitants et les élus, la Société du Grand Paris (SGP) bafouant les règles du débat public depuis 2011 en ignorant l'avis du public qu'elle invite pourtant à participer à des réunions qualifiées de concertation.</p> <p>Nous demandons que soient respectés le code de l'environnement, la protection des terres agricoles, la préservation de la zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) instituée par le décret n°2013-1298 du 27 décembre 2013, le parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse et la proximité des bâtiments classés (Château de Villiers-le-Bâcle et porte de Mérantais à Magny les hameaux).</p> <p>Nous refusons de voir notre paysage balafré par un viaduc monté sur 600 piliers voués aux tags et autres insalubrités et réclamons la prise en compte de notre droit au paysage, comme il est reconnu en Europe et en France (loi n° 93-24 du 8 janvier 1993). Le paysage constitue un élément essentiel du bien être individuel et social ; sa protection, sa gestion et son aménagement impliquent des droits et des responsabilités pour chacun.</p> <p>Nous n'acceptons pas que le bruit lancinant et assommant de rames de métro, montées sur des roues en fer, passant à 80 km toutes les deux minutes par sens de circulation, vienne nuire à la santé des riverains. Ajouté à la dégradation visuelle des espaces naturels, la pollution sonore achèvera de rendre impropre à leur destination les espaces naturels de loisirs offerts aux usagers actuels mais aussi futurs. L'étude « <i>Noise in Europe 2014</i> » réalisée par l'Agence Européenne de l'Environnement a récemment révélé que 10 000 personnes meurent chaque année à cause du bruit en Europe ; cette menace est donc bien réelle.</p> <p>Nous subissons déjà le bruit lié au trafic aérien de l'aérodrome de Toussus-le-Noble (classé cinquième aéroport de France en nombre de mouvements, devant Lyon et Toulouse). Nous subirons demain les nuisances du doublement du RD 36. Nous refusons que nous soyons plus imposés les nuisances d'un métro aérien circulant à 10 mètres de hauteur et à 100 mètres des habitations. La SGP annonce un impact modéré dans son dossier d'enquête publique... mais 3 dB d'augmentation la nuit, c'est un doublement du bruit pour certains habitants de Villiers-le-Bâcle.</p> <p>Cette ligne était initialement prévue entièrement souterraine mais la SGP a accédé à la demande de certaines communes en leur offrant 7 gares supplémentaires. Offrant est bien le mot qui convient puisque pour rester à budget constant, le SGP a décidé de passer 14,5 km de la ligne en aérien. Au nom de l'égalité des riverains de cette future ligne 18, nous refusons de payer les conséquences de ces sept cadeaux sans lesquels nous ne serions pas impactés. Nous ne tolérons pas d'être les lésés du Grand Paris. Il est en effet inacceptable que 14,5 km de viaduc défigurent notre plateau et notre cadre de vie alors que sur les quelques 225 km de voies créées pour le Grand Paris Express, moins</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																				de 25 kilomètres seront en aérien (i.e., les 14,5 km de la ligne 18 et 7 km sur la ligne 17 en direction de Roissy). Il existe pourtant des solutions alternatives à ce projet de viaduc : Le passage en souterrain tel qu'il était prévu initialement. Un trajet souterrain plus direct entre Saclay et Guyancourt a même été suggéré en réunion publique à Villiers-le-Bâcle afin de réduire la longueur du tunnel (et donc les coûts), les chemins existants sur le plateau permettant aux pompiers et services de secours d'accéder aux puits d'aération. Ce trajet a de plus l'avantage d'éviter les problèmes liés au passage à proximité du quartier de la Bretonnière à Voisins-le-Bretonneux. Un tramway entre Saclay et Saint-Quentin-en-Yvelines. Le projet actuel propose un métro lourd doublé par un transport en commun en site propre en parallèle d'une route à 4 voies de circulation sur un tronçon dont la rentabilité est loin d'être avérée. Un tramway en remplacement du TCSP serait moins onéreux et permettrait de plus la desserte des villages. Le retour à un métro léger tel que prévu initialement et non ce métro lourd en fer (roues fer, voie fer) choisi unilatéralement par la SGP. En conséquence, Le conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité : Exige un passage en souterrain du métro de la ligne 18 sur la totalité du plateau. Demande à ce que cette délibération soit transmise au commissaire enquêteur et joint au registre de l'enquête publique. Autorise le maire à signer tous les documents liés à cette position. Fait à Vauhallan, le 15 avril 2016,
Cour 55		X					X	X								X	R			DELIBERATIONS CONSEIL MUNICIPAL DE VILLIERS LE BÂCLE : Avis sur la ligne 18 et le métro aérien Les élus de la commune de Villiers le Bâcle se prononcent contre le projet de métro aérien sur le territoire du Plateau de Saclay. Ils s'associent avec les communes de Châteaufort, Magny-les-Hameaux, Saclay, Saint-Aubin et Vauhallan pour refuser le tracé aérien de 14,5 km sur le plateau de Saclay. Les élus de la commune de Villiers-le-Bâcle se prononcent contre le projet de métro aérien sur le territoire de la commune. Ils s'associent avec les communes de Châteaufort, Magny-les-Hameaux, Saclay, Saint-Aubin et Vauhallan pour refuser le tracé aérien de 14,5 km sur le plateau de Saclay. A la lecture de la publicité faite par la SGP sur le lancement de l'enquête publique, nous avons tout d'abord du mal à comprendre comment il est possible de lancer une enquête publique sur une ligne de métro réalisée en deux temps en excluant de cette enquête la gare terminus du premier tronçon et sans garantie aucune que cette gare puisse un jour voir le jour suite aux contraintes de sécurité imposées par la présence de deux installations nucléaires de base situées à moins de 1 000 mètres de l'emplacement choisi. Au-delà de cette note introductive, nous dénonçons l'absence de concertation avec les habitants et les élus, la Société du Grand Paris (SGP) bafouant les règles du débat public depuis 2011 en ignorant l'avis du public qu'elle invite pourtant à participer à des réunions qualifiées de concertation. Pour preuve, la SGP propose aujourd'hui une section aérienne de 14,5 km alors que le bilan du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011 dressé par le Président de la Commission nationale du débat public stipule que « le débat a fait apparaître pour ces trois lignes une très nette préférence, sinon une exigence : celui d'un passage en souterrain alors que la proposition de la SGP prévoyait une construction en aérien sur une vingtaine de kilomètres. » (pièce J.1 du dossier d'enquête publique). Nous demandons que soient respectés le code de l'environnement, la protection des terres agricoles, la préservation de la zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) instituée par le décret n°2013-1298 du 27 décembre 2013, le parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse et la proximité des bâtiments classés (Château de Villiers-le-Bâcle et porte de Mérentais à Magny les hameaux). Nous n'acceptons pas que le bruit lancinant et assommant de rames de métro, montées sur des roues en fer, passant à plus de 100 km/h km toutes les deux minutes par sens de circulation, vienne nuire à la santé des riverains. Ajouté à la dégradation visuelle des espaces naturels, la pollution sonore achèvera de rendre impropre à leur destination les espaces naturels de loisirs offerts aux usagers actuels mais aussi futurs.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Courriers	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courrier.
																				<p>L'étude « <i>Noise in Europe 2014</i> » réalisée par l'Agence Européenne de l'Environnement a récemment révélé que 10 000 personnes meurent chaque année à cause du bruit en Europe ; cette menace est donc bien réelle.</p> <p>Nous subissons déjà le bruit lié au trafic aérien de l'aérodrome de Toussus-le-Noble (classé cinquième aéroport de France en nombre de mouvements, devant Lyon et Toulouse). Nous subissons demain les nuisances du doublement du RD 36. Nous refusons que nous soient en plus imposées les nuisances d'un métro aérien circulant à 10 mètres de hauteur et à 100 mètres des habitations. La SGP annonce un impact modéré dans son dossier d'enquête publique... mais 3 dB d'augmentation la nuit, c'est un doublement du bruit pour certains habitants de Villiers-le-Bâcle. Ce qu'on oublie de préciser la SGP, c'est qu'une augmentation de 3 dB correspond à un doublement du bruit. Cette ligne était initialement prévue entièrement souterraine mais la SGP a accédé à la demande de certaines communes en leur offrant 7 gares supplémentaires. Offrant est bien le mot qui convient puisque pour rester à budget constant, le SGP a décidé de passer 14,5 km de la ligne en aérien. Au nom de l'égalité des riverains de cette future ligne 18, nous refusons de payer les conséquences de ces sept cadeaux sans lesquels nous ne serions pas impactés. Nous ne tolérons pas d'être les lésés du Grand Paris. Il est en effet inacceptable que 14,5 km de viaduc défigurent notre plateau et notre cadre de vie alors que sur les quelques 225 km de voies créées pour le Grand Paris Express, moins de 25 kilomètres seront en aérien (i.e., les 14,5 km de la ligne 18 et 7 km sur la ligne 17 en direction de Roissy).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le passage en souterrain tel qu'il était prévu initialement. Un trajet souterrain plus direct entre Saclay et Guyancourt a même été suggéré en réunion publique à Villiers-le-Bâcle afin de réduire la longueur du tunnel (et donc les coûts), les chemins existants sur le plateau permettant aux pompiers et services de secours d'accéder aux puits d'aération. Ce trajet a de plus l'avantage d'éviter les problèmes liés au passage à proximité du quartier de la Bretonnière à Voisins-le-Bretonneux. • Un tramway entre Saclay et Saint-Quentin-en-Yvelines. Le projet actuel propose un métro lourd doublé par un transport en commun en site propre en parallèle d'une route à 4 voies de circulation sur un tronçon dont la rentabilité est loin d'être avérée. Un tramway en remplacement du TCSP serait moins onéreux et permettrait de plus la desserte des villages. • Le retour à un métro léger tel que prévu initialement et non ce métro lourd en fer (roues fer, voie fer) choisi unilatéralement par la SGP. <p>En conséquence, Le conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité : Exige un passage en souterrain du métro de la ligne 18 sur la totalité du plateau ou a minima un tramway entre Saclay et Saint Quentin en Yvelines. Demande à ce que cette délibération soit transmise au commissaire enquêteur et joint au registre de l'enquête publique. Autorise le maire à signer tous les documents liés à cette position. Fait à Villiers el Bâcle le 9 avril 2016,</p>
Total	37	11	21	14	45	54	82	20	10	0	10	22	11	1	23	20	7	28	<p>Occurrences relatives à la ligne 18 dans courriers adressés au Président de la commission d'enquête NB : Si la colonne favorable comporte 20 approbations, 12 le sont avec Réserve (R)</p>	

Les 55 courriers reçus représentaient un total de 216 pages

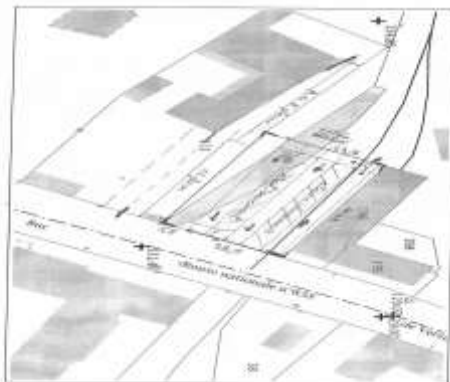
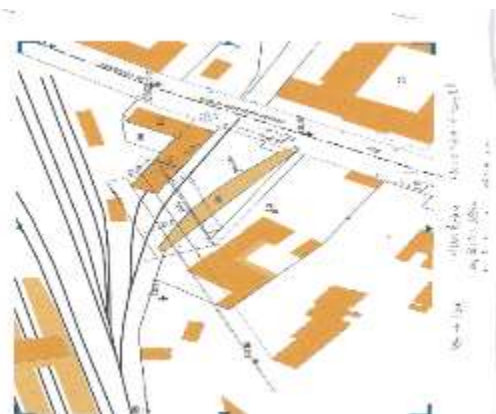
LISTE DES COURRIERS RECUS HORS DES DELAIS DE L'ENQUÊTE (L'enquête s'est terminée le 26 avril 2016)

Ces courriers ne sont pas traités, car ils n'ont pas été mis à la disposition du public – La commission d'enquête a néanmoins pris connaissance de leur contenu

Auteur du courrier	Date réception Préfecture IDF	Date réception DRIEA (secrétariat Enquête)	Contenu (résumé succinct)
Etablissement Public d'Aménagement Paris/Saclay (EPA SACLAY) M. VAN DE MAELE – Directeur Général	27 avril 2016	28 avril 2016	L'EPA Paris/Saclay soutient avec force et sans réserve la réalisation du projet présenté par la Société du Grand Paris, dans son intégralité et dans le respect des délais annoncés
PERE LE LAY Curé	27 avril 2016	28 avril 2016	Le Père LE LAY considère qu'il : serait profondément regrettable et même inquiétant pour le devenir de nos sociétés que ce genre de lieu ne soit pas protégé et valorisé. Je dis «inquiétant» car nous savons qu'il existe d'autres projets proposés et plus équilibrés dans le partage des contributions
Courrier Commun des communes de Villiers le Bâcle, Châteaufort, Saclay et Magny les Hameaux	27 avril 2016	28 avril 2016	Les 32 pages d'un courrier strictement identique a été reçu dans les temps de l'enquête et traité ci-dessus sous le N°42 auquel il convient de se reporter
Président du Conseil Départemental de l'Essonne	27 avril 2016	28 avril 2016	Transmet la délibération N°2016-04-0018 du CD 91 (Se reporter également au courriel N°3492 qui a analysé cette délibération reçue également par cette voie
M. SENTILHES Inspecteur d'Académie Honoraire	26 avril 2016	27 avril 2016	Demande que le projet Ligne 18 soit réalisé sans la destruction du Centre Huit et demande qu'une solution soit sereinement trouvée avec la SNCF
Commune de Bièvres	28 avril 2016	29 avril 2016	Favorable avec observations. S'associe à délibération prises par Versailles Grand Parc
Mme DELPECH – Conseillère municipale d'Antony	28 avril 2016	29 avril 2016	Observations sur gare Antonypôle, sur boucle Défense-Versailles, sur tarification et sur lignes B et C
M. MASSELIN de Dourdan	28 avril 2016	29 avril 2016	Demande de revenir au projet du 4 octobre 2010 + diverses propositions
CCI Paris Ile de France	29 avril 2016	2 mai 2016	Avis favorable, mais demande d'en limiter l'impact en termes de nuisances
Commission d'info locale de Saclay	28 avril 2016	29 avril 2016	Observations diverses

III – TABLEAU DES OBSERVATIONS ET LETTRES RECUEILLIES DANS LES REGISTRES DES 14 COMMUNES ET 4 PREFECTURES LIEUX D'ENQUÊTE LIGNE 18

NB : Les thèmes retenus figurent en abscisse et les observations figurent en ordonnée. Une croix est portée au regard de chaque observation lorsque le thème retenu y est évoqué.

← Observations et lettres	THEMES→																AVIS	Commentaires			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16					
	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre	
ZONE 1																					
Commune de Versailles																					
Registre N°1																					
Obs 1	X																			X	<p>M. DOMERGUE : Président de l'association ESSOR de Versailles</p> <p>1.) Il remet au commissaire enquêteur une revue « l'essor de Versailles » n° 18 de mars 2016 avec un article évoquant la ligne 18.</p> <p>2.) il dépose au registre deux plans présentant une alternative pour le positionnement de la gare Versailles Chantiers de la ligne 18 pour préserver les bâtiments du Centre Huit :</p> <p>a.) sans devoir les démolir lors des travaux</p> <p>b.) en les conservant en phase définitive d'exploitation.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>L'idée consiste à déplacer la boîte de la gare de quelques mètres vers Paris. Cette solution n'exige que la démolition d'une partie du bâtiment SNCF de la parcelle 196 ; bâtiment qui pourra être reconstruit après travaux</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
(Obs 2)								X				X					X	X		<p>Mme. DELIGUE : <u>Le tracé de la ligne 18</u> Elle rappelle qu'initialement conçue totalement souterraine, la pression des élus a fait grimper le nombre de gares de la ligne de 4 à 10 avec pour conséquence un passage en aérien entre Saclay et le Technocentre Renault. Et la gare de St. Quentin université a disparu, malgré la possibilité de lier les deux centres universitaires de St. Quentin et du campus Paris Saclay.</p> <p><u>Les Comités de Suivi des Chantiers</u> Mis en place par l'EPAPS, ces comités n'ont aucune réelle influence; on leur laisse donner un avis à la marge qui ne remet rien d'essentiel en cause</p> <p><u>Le risque nucléaire insuffisamment prise en compte</u> la commission locale d'information (CLI) des installations nucléaires du Plateau de Saclay, qui a rendu son avis dans le cadre de l'enquête publique sur le CDT sud aurait considérée « qu'il est impossible de prévoir un pôle multimodal dans le secteur du Christ de Saclay », et elle s'est également inquiète de l'implantation d'un grand nombre de logements dans le périmètre du Plan Particulier d'Intervention (PPI)</p> <p><u>Une alternative à l'utilisation de la voiture</u> La gare de St. Quentin Est serait justifiée par la présence des 10 000 salariés de Renault, utilisateurs potentiels. Ce qui est contestée à raison de la politique bien compréhensible de l'entreprise en faveur du développement du transport automobile. L'océan de parkings sur le site en témoigne.</p> <p><u>Le tracé en aérien</u> Est vivement contesté et considéré comme un saccage du paysage. Payer des cabinets d'études pour s'occuper de « l'insertion paysagères » n'a plus de sens ; il faut rester souterrain sur tout le parcours de la ligne 18.</p> <p><u>Un objectif inavouable</u> Elle soupçonne que l'Etat poursuive l'objectif d'urbaniser le plateau. La ligne 18 serait la colonne vertébrale d'une urbanisation massive à venir ; sans cette urbanisation, cette ligne ne se justifie pas.</p>
Obs 3	X																	X		<p>Mme. VOITELLIERS : pourquoi ne pas faire apparaître sur le plan de la pièce D les bâtiments existants de Centre Huit. Pourquoi l'étude des implantations possibles pour cette gare (D pages 62-64) n'a-t-elle pas envisagé une implantation sur le terrain SNCF un peu au Nord-est, terrain dont les usages sont moins nombreux que celui du centre culturel qu'est le Centre Huit ?</p>
Obs 4	X																	X		<p>Mme. GUIBERT : idem obs. 3</p>
Obs 5																X	X			<p>COLLECTIF TGO+TTMV : un représentant du collectif dépose une proposition sur 7 pages. Le collectif est sceptique sur l'utilité et la rentabilité socio-économique de ce projet en zone périurbaine très enclavé. On préfère le remplacement de ce projet au profit du prolongement TGO-TTMV Versailles Chantiers.</p> <p>On dépose une note de 7 pages dans laquelle sont développées en détail plusieurs alternatives à la ligne 18. Les arguments du collectif peuvent être résumés comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Optimiser (mutualiser et moderniser) les infrastructures ferroviaires existantes entre Versailles et Massy comme les deux projets de trams TGO et TTMV à Versailles Chantiers - Réaliser des projets « Massy-Valenton » et à plus long terme l' « Interconnexion Sud LGV » pour desservir directement l'aéroport d'Orly par le ferroviaire (TGV et si possible aussi RER) - Réaliser un meilleur maillage routier et bus sur le Plateau de Saclay - Réaliser d'abord un Plan Local de Déplacement à l'échelle de tout l'OIN et du CDT 78 - L'intérêt d'un métro peut à la rigueur se justifier pour le secteur Massy – Orly - On rappelle que le COLOS propose de réaliser des téléphériques urbains sur le Plateau

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares Tracé ligne		Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE DEFAVORABLE NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
Obs 6	X																	X ILLISIBLE : pour préserver le Centre Huit, demande de reconsidérer un autre emplacement de la gare
Obs 7	X															X		X M. FRANCOIS DE MAZIERES , Député maire de Versailles Le Centre Huit est une institution importante de la ville de Versailles ; outre sa fonction de lieu de rassemblement des activités de la communauté protestante – la grande salle servant occasionnellement de lieu de culte – le Centre Huit a une importante activité culturelle et abrite de nombreuses manifestations. Le déménagement éventuel du centre a été très négativement ressenti par la communauté. La proximité de la gare et des sœurs diaconesses est un atout majeur du site. Pour ces raisons je suis attaché à la proposition consistant à déplacer la réalisation de la future gare sur l'emprise de la SNCF. Le plan joint montre que ce déplacement est possible sans perturber de façon significative les activités de la SNCF. Une reconstruction après travaux du bout de bâtiment à détruire, le temps des travaux, semble aisément réalisable. J'ajoute que la ligne 18 est un atout essentiel pour le développement de Versailles et lala valorisation du grand projet de Paris/Saclay. La réalisation du tronçon entre Saclay et la gare de Versailles devra se faire dans les meilleurs délais.
Obs 8	X																	X M. MAQUET : en tant qu'utilisateur fréquent de la gare de Versailles Chantiers, il considère : - il regrette que le bâtiment du Centre 8, dont la destruction est prévue, ne soit pas mieux indiqué dans les plans - il considère que la nouvelle gare soit conçue trop large : trop d'escaliers, trop d'ascenseurs, trop de vide - absence d'éclairage au niveau des quais, par contre trop au-dessus des escaliers - il faut réfléchir à une reconstruction du Centre 8 à l'issue des travaux de la gare
Obs 9	X																	X Mme. BRUCHAYER : paroissienne et descendante de la donatrice du domaine du Centre Huit Elle demande de mettre en balance : 1. un parking public avec ses nuisances auditives et pollution, à proximité d'un hôpital dédié aux soins palliatifs ; et 2. une église, paroisse régionale protestante unie, labellisée par le Ministère de la Culture. Paroisse qui est aussi un lieu éducatif, de rencontres intellectuels et artistiques
Obs 10	X															X	X	CONSEIL MUNICIPAL de VERSAILLES délibération du 14 avril 2016 Demande le maintien du Centre Huit sur place, avec la création d'un parking souterrain (d'a minima 250 places) complétant l'offre de stationnement sur le quartier, qui sera compris dans la future zone UM destinée principalement aux activités ferroviaires
Obs 11	X																	X L'EGLISE PROTESTANTE UNIE DE France Le Centre Huit, édifié en 1969, est le siège et le lieu principal de la vie de l'Eglise Protestant Unie de Versailles. Il accueille dans différentes pièces et salles de réunion les activités de catéchèse et des réunions diverses (groupes bibliques, groupes de jeunes adultes et de scoutisme). Le Centre Huit est également un lieu de dialogue avec la société et d'échanges interreligieux. L'Eglise demande que toutes les solutions soient envisagées pour éviter l'expropriation du Centre Huit. On demande que soit étudié en premier lieu la possibilité de déplacer la future gare de quelques dizaine de mètres ; comme il semble être possible à condition d'insister auprès de la SNCF pour obtenir son consentement. En deuxième option, l'Eglise s'associe à la demande exprimée par le Maire de Versailles dans un avis qu'il aurait déposé dans le registre d'enquête. Il s'agit de reconstruire le Centre Huit à son emplacement actuel ; tout en réduisant la taille du parvis de la gare et du bâtiment de surface qui devrait accueillir les usagers de la gare, ces deux paraissent surdimensionnés au regard des besoins effectifs.
Obs 12	X		X														X	Association DEBANGE-HOUDON favorable au projet de la ligne 18 ; ils demandent : - que la date de mise en service jusqu'à Versailles soit fixée à 2024 plutôt qu'à 2030 - que soit donnée à l'Eglise Protestante Unie une solution satisfaisante - que les questions de circulation et de stationnement autour des gares soient soigneusement étudiées

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
	Obs 13																X		X	NEXTER SYSTEMS est propriétaire sur la commune de Versailles d'un tènement situé entre l'étang de la Minières et la RN12 ; concerné par un ouvrage annexe OA11 en limite sud. Ils demandent d'intégrer des contraintes liées à cette servitude aux études d'avant-projet.
	Obs 14	X																X		M. MIDON : favorable au projet mais défavorable à la destruction du Centre Huit. La France est pionnière en fondations spéciales. On a construit sept niveaux de stationnement sous les Galeries Lafayette, et la station Auber, le RER es des multiples tunnels et gares, sans démolir les bâtiments au-dessus. Veuillez donc mettre à l'étude, soit le déplacement de la nouvelle gare, soit l'édification en souterrain sans démolition des bâtiments existants au-dessus.
	Obs 15	X																	X	M. et Mme. FARES-CHOLLET : contre l'expropriation du Centre Huit ; ils demandent d'étudier d'autres possibilités. A Massy-Palaiseau on plante la nouvelle gare entre les voies des RER, pourquoi pas à Versailles Chantiers ?
	Obs 16																		X	ILLISIBLE : contre l'expropriation du Centre Huit, d'autres solutions sont possibles sur des terrains appartenant à la SNCF à proximité de la Gare des Chantiers
	Obs 17								X										R	ANONYME : favorable mais en souterraine. Avez-vous imaginé le métro Parisien en surface ? Les choix de l'époque sont révélateurs de la clairvoyance et ma compétence de ses décideurs
	Obs 18	X																		X
Commune de Guyancourt																				
Registre N°1																				
Obs 1	X	X		X	X		X	X										R	Mme. HALBOUT : favorable au rattachement de Guyancourt au cluster Paris/Saclay. Cependant, elle : 1. souhaite que la gare initialement prévue à St Quentin Université soit réalisée. Elle est utile pour le déplacement des habitants de St Quentin Ouest, 2. demande la préservation des champs de la Minière lors des travaux pour le métro 3. souhaite un métro souterrain à partir de St Aubin sur les 4.5 km ; la dépense supplémentaire n'est pas énorme 4. souhaite que l'urbanisation autour des gares soit maîtrisée et du ressort des municipalités concernées	
Obs 2	X	X			X		X	X										R	M. DRION : La ligne 18 va permettre des liaisons transversales qui manquaient à ce jour toutefois : 1. il regrette la suppression de la gare St Quentin Université ; au centre des grandes entreprises et de 250 000 habitants. Sa proximité avec la gare actuelle et celle de St Cyr-l'Ecole facilitera la liaison avec la tangentielle ouest 2. mettre le métro en souterrain sur les 4.5 km entre St. Aubin et Voisins le Bretonneux. Moins de nuisances, préservation des terres agricoles. L'investissement supplémentaire sera lissé dans le temps.	
Obs 3		X																X	M. FRAQUET : liaison utile pour SQY. La partie aérienne aurait pu être en tunnel ; mais les finances permettront-elles cela ?	
Obs 4		X																	X	M. et Mme HANTZ : Habitant le quartier de la Bretonnière à Voisins-le-Bretonneux ils demandent que le tracé du tunnel soit dévié vers le tracé alternatif évoqué par la SGB lors de la réunion du 30 juin 2015, mais pour lequel ils n'ont eu aucun retour volontairement à ce qui avait été promis. Ce tracé évite le quartier de la Bretonnière en passant sous l'avenue de l'Europe le long du golf. Il a également l'avantage d'être plus court de 400 m env. donc plus économique à mettre en œuvre ; il doit aussi permettre de réduire le nombre de puits en en supprimant un.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
																				<p>7.2. <u>Concernant le point 2.2. de la pièce J.9</u> L'AE a demandé s'il était confirmé que la conception de la ligne permettrait l'ajout ultérieur d'une gare au quartier Camille Claudel à Palaiseau. La réponse de la SGP n'est pas claire.</p> <p>7.3. <u>Concernant le point 3.4. de la pièce J.9</u> L'AE a demandé de présenter plus précisément les implantations des ouvrages annexes et les raisons ayant déterminé leurs choix ; la SGP s'est contenté de reformuler les 6 critères présentés dans le dossier au lieu de préciser à quels critères chaque lieu de réalisation correspond ?</p> <p>7.4. <u>Concernant le point 5.1. de la pièce J.9</u> L'AE a demandé à la SGP de mieux expliquer pourquoi les dossiers de mise en compatibilité de 6 communes désignées comme nécessitant une MEC de leur document d'urbanisme ne figurent pas au dossier. En réponse, la SGP indique que les objectifs du GPE ne sont pas inscrits au PADD de 6 communes (Buc, Magny-les-Hameaux, Montigny-le-Bretonneux, Rungis, Toussus-le-Noble et Vauhallan), mais, que « les documents d'urbanisme de ces communes ne nécessitent pas de fait une mise en compatibilité ». Alors pourquoi la commune de Magny-les-Hameaux fait l'objet d'une mise en compatibilité de son PLU ?</p> <p>7.5. <u>Concernant le point 6.2. de la pièce J.9</u> L'AE a demandé à la SGP d'utiliser le mode d'occupation du sol (MOS) le plus récent ou, à défaut, d'en expliquer les principales évolutions depuis 2008. En effet, dans le dossier d'enquête, l'étude s'appuie sur le MOS de 2008 alors qu'il existe une version plus récente de 2012. Dans sa réponse à l'AE, la SGP n'explique pas les évolutions du MOS depuis 2008. Je ne suis pas une spécialiste, mais je me demande d'une part, pourquoi la SGP s'appuie sur un document obsolète dans l'EI et d'autre part, si cette absence de prise en compte du MOS 2012 n'a pas été faite sciemment dans le but d'aider le projet à être déclaré d'utilité publique,</p>
Commune de Voisins-le-Bretonneux																				
Registre N°1																				
Obs 1		X															R		<p>M. DEBERDT : s'inquiète du passage du métro en sous-sol sous les pavillons du quartier de la Bretonnière. Ses craintes concernent les problématiques suivantes :</p> <p>1) un tube sera posé dans le sous-sol, ce qui équivaut à poser un « drain ». L'eau de la nappe phréatique cherchera à suivre le long de ce tube, ce qui risque d'abaisser le niveau de la nappe ; le terrain perdra de son eau et de ce fait se tassera et fragilira encore davantage des maisons,</p> <p>2) les travaux vont générer du bruit fort</p> <p>3) la circulation des voitures du métro vont aussi générer des vibrations et du bruit</p> <p>4) sur la plaquette de présentation du projet je ne vois aucun parc de stationnement pour les automobiles des usagers de la ligne 18, je crains qu'ils viennent utiliser les places dans la résidence La Bretonnière</p>	
Obs 2	X	X															R		<p>Mme. BIAZZO : OK pour la ligne 18 à condition qu'elle ne passera pas sous nos maisons à la Bretonnière. Et pourquoi pas de gare à St. Quentin en Yvelines, alors qu'il y a et qu'il aura tant d'industrie et de commerce ?</p>	
Obs 3																		X	<p>M. DRION : 1 ère visite avant commentaire définitif</p>	
Obs 4																		X	<p>Mme. HALBOUT : demande d'information sur l'urbanisation autour de gares</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
	Obs 5	X															R		Mme. et M. CREUTIN : constate que le tracé sous la Bretonnière figure toujours dans le dossier avec « seulement une éventualité de modification	
Obs 6		X															R		Mme. QUERE : oui pour le projet mais non au passage sous les maisons de la Bretonnière	
Obs 7		X															R		M. et Mme. SAGOT : oui à la ligne 18 mais non au passage sous les maisons de la Bretonnière ; il ya une alternative sous le golf	
Obs 8	X	X															R		M. et Mme. BOURDON : oui pour le projet mais non au passage sous les maisons de la Bretonnière ; et ils regrettent le retrait de la seconde gare à Saint-Quentin Université	
Obs 9		X															R		M. et Mme. BOURDON : ils remettent copie d'un courrier adressé aux services techniques de Voisins-le-Bretonneux en août 2015, auquel et joint un email à la SGP précisant les particularités de leur maison	
Obs 10	X	X					X	X									X	R	M. COURINAT : favorable au projet avec des réserves sur le trajet entre Palaiseau et Versailles : 1. contre la ligne en aérienne ; outre les nuisances visuelles et sonores, elle préfigura d'une future urbanisation du Plateau. Il dépose une proposition alternative avec des plans ; avec un tracé alternatif (en souterrain) qui passera à Gif-sur-Yvette au nord du Moulon (au lieu de remonter la RN 118), et ensuite à l'ouest du CEA avec une gare à cet endroit, ce qui facilitera l'obtention d'une dérogation par rapport au réacteur OSIRIS. Avec une gare supplémentaire au centre du triangle Toussus-le-Noble – Châteaufort – Villiers le Bâcle ; gare qui deviendra nécessaire étant donné la distance d'environ 9 km entre St. Quentin-Est et le CEA. 2. la non-desserte du centre de St. Quentin qui est un noyau autour duquel s'est construit la Ville Nouvelle de St. Quentin. Ce centre comporte plusieurs universités qui bénéficieraient d'une liaison rapide avec le campus de Paris/Saclay. Il dépose une proposition avec plans à l'appui pour un tracé par le centre de Montigny avec une gare à St Quentin en Yvelines et évitant ainsi de passer sous le cours e la Bièvre aux étangs de la Minière et on desservirait un centre-ville comportant un habitat dense, de multiples activités, ce qui est susceptible d'amener une implorante population de voyageurs sur la ligne 18.	
Obs 11		X															R		Mme. FUCHS : oui pour le projet mais non au passage sous les maisons de la Bretonnière. Elle fait part d'une étude de sol, réalisée en 1997 par SOL. PROGRES, qui a conclu « à un phénomène retrait argileux sous déficit hydrométrique. Ce phénomène a affecté une couche de terrain représentée par les mouvements limoneux sur une épaisseur de 1.0 à 1.5 m environ au niveau du pignon sinistré »	
Obs 12		X																X	Mme. JULLIEN : non au passage sous notre maison et notre jardin	
Obs 13		X																X	M. et Mme. LE BOZEC : déposent un dossier comprenant une étude de sol et factures de l'ensemble des travaux correctifs apportés à leur maison, dommages subis depuis 20 ans, 2 longrines en 1999 et 33 micropieux à l'intérieur et à l'extérieur en 2008	
Obs 14		X																X	M. et Mme. PETO : non au passage sous leur maison qui a déjà dû être consolidée	
Obs 15		X															R		Fam. SUMEGHY : favorable au projet mais non au passage sous leur maison	
Obs 16		X															R		M. et Mme. DUGELAY : favorable à la ligne 18 mais pas sous les habitations du quartier de la Bretonnière	
Obs 17		X																X	M. et Mme. DUGELAY : dépose une déclaration de sinistre du 8 octobre 2003 concernant des fissures dans leur maison	
Obs 18		X																X	M. BLANCHAIS : non au passage à proximité de sa maison située dans le quartier de la Bretonnière	
Obs 19		X																X	M. JACQUET : non au passage sous les maisons de la Bretonnière	
Obs 20		X															R		M. PALOMBA : oui pour le projet mais non au passage sous les maisons de la Bretonnière	
Obs 21															X	X			M. REAU : créateur d'entreprises, il énumère les critères de réussite d'un projet ; il considère 2030 comme trop tard	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
Obs 22		X															R		M. et Mme. LAURENT : oui pour le projet mais non au passage sous les maisons de la Bretonnière	
Obs 23		X															R		Mme. SHAW : oui pour le projet mais non au passage sous les maisons de la Bretonnière	
Obs 24		X															R		BERGER : oui pour le projet mais non au passage sous les maisons de la Bretonnière	
Obs 25		X				X											X		ANONYME : défavorable au passage sous les résidences de Voisins le Bretonneux. Il craint que l'expropriation des tréfonds lui interdise demain les ouvrages de consolidation de type micropieux. Il craint également des nuisances sonores lors du percement du tunnel et ensuite lors du passage du métro.	
Obs 26		X				X											X		ILLISIBLE : opposé au tracé sous les maisons de la Bretonnière. Avec le tunnel qui passera à -12m au plus haut on ne pourra plus installer des micropieux de -16 à -20m. En plu, selon l'étude présentée par la SGP en juin 2015, le niveau des vibrations se situera au-dessus du seuil de vibration tactile. Cela n'a rien de surprenant si l'on considère la technologie choisie (le rail plutôt que le pneu) et la faible profondeur du tunnel sous la Bretonnière.	
Obs 27		X														X	X		M. et Mme. DUBAR : leur maison a déjà subi des dommages (56 k€). Il y a aussi un vice de forme dans la consultation de la ville de Voisins qui n'a été informé qu'une fois le tracé définie.	
Obs 28		X	X				X										R		M. ZAUNER et Mme. MORET : favorable au projet de la ligne 18 mais qui devrait éviter le quartier de la Bretonnière et être enterrée sur le Plateau de Saclay, pour préserver le paysage et laisser les terres en culture et à très long terme. Regrettent l'absence d'informations sur les accès parking voitures autour des gares.	
Obs 29		X	X														R		Mme. SERRANO : favorable à la ligne 18 mais pas sous les habitations du quartier de la Bretonnière. Regret l'absence d'informations concernant les parkings aux alentours de la gare.	
Obs 30	X	X	X	X			X									X		X	M. MADER : dépose 2 lettres adressées au Président de la commission d'enquête ; lettres qu'il a déjà déposé comme courriels : 1. Ligne 18 –pas de gare au centre de St Quentin = courriel 3289 2. Ligne 18 – Passage sous la Bretonnière = courriel 3288	
Obs 31		X														X		X	M. NOËL : rappelle sa contribution n° 2270 déposée sur le registre électronique ; en insistant sur le danger potentiel des poches d'eau présentes dans les couches d'argile du quartier de la Bretonnière. Le passage du tunnel risque de vider ces poches d'eau perchées et à dessécher localement les couches d'argiles. Cela entrainera à moyen et à long terme des retraits de terrain qui pourront s'avérer catastrophiques pour les maisons.	
Obs 32			X													X	X		M. SAUVAGE : Ses observations portent sur deux points : 1. <u>Les projets d'urbanisation devant accompagner le projet de ligne 18</u> Il considère que le projet de la ligne 18 n'a de sens que s'il s'accompagne, de la part des collectivités bénéficiaires, de projets d'urbanisme qui soient ambitieux et en proportion de l'importance des services que peut apporter cette ligne 18. Es projets d'urbanisme doivent être exemplaires : des centralités urbaines denses autour des gares et le long des axes bien desservis par les transports collectifs. Il fait référence au Contrat de développement territorial (CDT – Versailles Grand Parc – Saint-Quentin-en-Yvelines) signé le 9 juin 2015, ainsi qu'au PLUi en cours d'élaboration pour l'agglomération. Il considère les projets prévus dans ces deux documents trop timides pour répondre à l'opportunité qu'offre le projet de gare de la ligne 18. Les projets de construction de logements sont inexistantes ou à peine évoqués. Comment dans ces conditions créer une nouvelle polarité urbaine ? Il pense que SQY doit reprendre ses réflexions sur l'aménagement urbain autour de la future gare. 2. <u>Arguments en faveur du tracé en aérien</u> Tout en comprenant les préoccupations des riverains de la ligne, il considère les données figurantes dans le dossier (pages 447 et suivantes de l'étude d'impact) concernant le bruit plutôt rassurantes.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
																				Il pense qu'il aurait pu aussi mentionner l'avis des futurs usagers de la ligne qui préférions que la ligne soit aérienne pour le plaisir d'observer le paysage environnant. La ligne aura un impact paysager fort mais qui peut aise constituer un de ces ouvrages d'art monumentaux que marquent un paysage.
Registre N°2																				
Obs 33		X															R		Mme. FUCHS : elle n'est pas contre la ligne 18 mais fait part de ses vives inquiétudes quant au passage de la ligne 18 sous sa maison qui a déjà fait l'objet de travaux de consolidation.	
Obs 34		X																X	Mme. ANGLADE : Présidente de l'ASL de la Résidence « La Bretonnière » Demande à la SGP de renoncer au tracé sous leur résidence le plus vite possible. Le tracé actuel est préjudiciable aux résidents qui désirent vendre prochainement. Comme la SGP envisage sérieusement de proposer un nouveau tracé, autant de le faire rapidement et si possible avant la rentrée scolaire de septembre 2016. Elle souhaite que la SGP renonce en même temps à la zone de travaux élargie. Elle rappelle également la présence d'une école maternelle sur le tracé.	
Obs 35	X	X	X	X	X	X									X		R		Mme. ROSETTI, Maire de Voisins le Bretonneux Madame le Maire affirme sans équivoque que la ville de Voisins le Bretonneux soutient le projet de la ligne 18, puisqu'il s'agit d'une véritable opportunité de développement pour le territoire de SQY. Elle déplore cependant les conditions de la prise de décision sur le tracé ; les élus vicinois n'ont pas été concertés lors du changement de tracé au printemps 2015 qui a conduit la SGP d'inscrire le dernier tronçon avant la gare de Saint Quentin Est sous un quartier pavillonnaire, La Bretonnière. A. Remarques sur le fond Madame le Maire développe en détail l'argumentation concernant la demande de modification du tracé afin que le futur métro ne passe pas en souterrain sous le quartier de la Bretonnière. Elle rappelle l'engagement pris par Mme. Grégoire lors de la réunion publique du 30 juin 2015 d'étudier un nouveau tracé ; en demandant aux riverains d'aider la SGP à localiser les sondages pour identifier tous les enjeux. Ne savant pas où en sont ces études, Madame le Maire rappelle ensuite les éléments essentiels suivants : 1. <u>La fragilité des maisons du quartier de la Bretonnière et les risques liés à la nature du sol</u> La fragilité du sous-sol de Voisins le Bretonneux est largement connue. La présence d'argiles, sujettes au retrait gonflement lors de l'alternance d'épisodes de pluie et de sécheresse, provoque des mouvements de terrain suffisamment importants pour occasionner des dommages sur les constructions. Ces mouvements ont fait l'objet de dix arrêtés de reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle depuis 1989 (répertoriés en annexe). Des riverains du quartier de la Bretonnière ont, depuis la réunion publique du 30 juin 2015, remis au service Urbanisme de Voisins 37 dossiers de signalement de fissures ou de travaux. 150 habitations sont potentiellement concernées par le fuseau d'étude tel que prévu actuellement. La vue de coupe figurant en page 80 de la pièce D du dossier, assortie du schéma de coupe du tunnel page 119, montrent bien que la distance entre le toit du tunnel et la surface pourrait être de moins de 15 m de profondeur sous certaines habitations, rendant impossible la pose de micropieux. (Une carte jointe en annexe montre le positionnement des travaux effectués sur fondations ou l'existence de dommages sur bâti). Un passage du tunnelier sous les habitations de la Bretonnière risquerait de façon quasi inévitable l'interruption de chantier. Ces pour ces raisons, Madame le Maire demande que ce tronçon du futur métro suive un tracé hors du territoire de Voisins le Bretonneux. 2. <u>Sites sensibles</u> Elle s'étonne que le Groupe Scolaire des 40 Arpents, sous lequel passe le tracé, n'est même pas répertorié. Les risques d'effondrement mettent en danger la vie des enfants et du personnel. Elle demande que l'analyse des sites sensibles soit corrigée et complétée.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
																				<p>3. <u>Absence du PLU de Voisins le Bretonneux</u> Elle remarque que le document I ne mentionne pas le PLU de Voisins le Bretonneux et de ce fait aucune analyse de la mise en compatibilité n'a été réalisée comme c'est le cas pour les autres communes concernées.</p> <p>4. <u>Gare de Saint-Quentin Université</u> Elle rappelle, qu'en cohérence avec l'acte voté par le conseil de surveillance de la SGP le 26 mai 2011, et approuvé par Décret en Conseil d'Etat le 24 août 2011, figure dans le document C, pages 15 et suivantes, la gare de Saint-Quentin Université, selon la logique reconnue de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser l'intermodalité en se connectant au réseau existant - Satisfaire les exigences retenues lors du débat public - Améliorer l'accessibilité aux bassins de population et aux pôles d'activités <p>Elle souligne l'intérêt de cette gare pour le territoire, les emplois, le centre commercial régional, l'intermodalité avec la desserte existante vers Paris Montparnasse, La Défense et le reste de l'Île de France via le RER C.</p> <p>Elle demande au Président de la commission d'enquête de recommander le réexamen de cette gare de Saint Quentin Université.</p> <p>B. <u>Madame le Maire souligne ensuite certaines incohérences et fragilités du dossier.</u></p> <p>1. <u>Transmission des nuisances sonores</u> Elle considère que les maisons de la Bretonnière sont particulièrement concernées par des risques de transmission de vibrations et de bruits. Elles sont pour la plupart équipées d'une dalle flottant reposant à même le sol, la transmission des bruits solidiens se fera donc sur toute la surface des maisons ; la dalles agissant également en récepteur qui multipliant fortement la perception des vibrations. Par ailleurs, les micropieux pourraient également se comporter comme des antennes propageant et amplifiant les bruits et les vibrations.</p> <p>2. <u>Risques d'anciennes carrières</u> Elle rappelle l'existence d'anciennes carrières sur le territoire de la commune de Guyancourt, qui se prolongent probablement sous le territoire de Voisins. Il n'existe pas de cartographie précise (évoqué page 99 du document G2) ; on souhaite vivement que des études complémentaires soient menées.</p> <p>C. <u>Erreurs du dossier</u> Elle signale une erreur de numérotation d'un ouvrage annexe dans le document G2, page 99 ; numéroté OA18, or il s'agit en fait de l'ouvrage OA17 (dit ouvrage SNECMA).</p> <p>D. <u>Attentes de la ville de Voisins le Bretonneux</u></p> <p>1. <u>Pôle multimodal de Saint Quentin Est</u> Dans le document C, page 37, il est indiqué que chaque pôle fera l'objet d'une étude de pôle et d'actions ; études financées par la SGP et menées par un pilote. Elle demande que ce soit l'agglomération Saint Quentin en Yvelines qui soit pilote pour le pôle Saint Quentin Est.</p> <p>2. <u>Stationnements liés au pôle gare de Saint Quentin Est</u> Elle demande que la conception du pôle gare prévoit plusieurs centaines de places de parking aérien ou souterrain, gratuits, pour garantir une utilisation optimale du futur métro.</p>
Obs 36	X																X	R		<p><u>Association Syndicale libre MADISON GARDEN</u> : Mme. Mandin, Présidente, intervient au nom Comité Syndical, suite à l'AG annuelle qui s'est tenue le 21 mars 2016. Les copropriétaires de la résidence Madison Garden expriment leurs inquiétudes concernant le tracé de la ligne 18 qui est prévu de passer sous une cinquantaine d'habitations de quartier de la Bretonnière.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
																				Elle rappelle les conditions particulières du sous-sol et les dégâts que les maisons ont déjà subies ; et les craintes que le percement d'un tunnel ainsi que les vibrations du métro ne fragilisent encore plus les structures des maisons. Elle rappelle également l'existence de l'école des 40 Arpents, située au droit du tunnel, mais ne pas figurant dans le dossier. <u>Concernant une servitude de fait des tréfonds :</u> Certains propriétaires ont indiqué leur souhait de remplacer leur mode de chauffage tout électrique par des énergies propres et non polluantes telle que la géothermie. L'ASL Madison Garden souhaite inscrire ces projets dans son cahier des charges. Or le tracé actuel rendrait impossible la mise en œuvre de ces systèmes du fait des servitudes du sous-sol conformément à la loi du 17 août 2015. L'ASL Madison Garden demande à la commission d'enquête d'intervenir auprès de la SGP afin que le nouveau tracé plus à l'Est soit publié officiellement dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique.
Obs 37			X														X	X		M. SAUVAGE : idem Obs 32
Obs 38																		X		Mme. JOURDAIN : résidente de la Bretonnière, elle s'oppose à ce tracé pour les raisons suivantes : 1. alors que des réunions publiques ont été organisées dans toutes les villes concernées, ceci n'a pas été le cas pour Voisins ; 2. les maisons de la Bretonnière sont construites sur des sous-sols instables sur une simple dalle de béton ; lors quel est le devenir des habitations avec un tunnel de métro qui se trouvera à 12 mètres ? Le sol est argileux avec des poches d'eau qui sont stable actuellement mais elles seront percées lors du passage du tunnelier ce qui provoquera de nouveaux mouvements de terrain. 3. A-t-on pris en compte le risque pour les enfants de l'école qui se trouve sur le tracé du tunnel ? 4. Il y a un TCSP qui relie Saint Quentin à Massy ; pourquoi la SG ne se sert-elle pas de cette zone pour y mettre en sous-sol la ligne 18 (les courbes sont raisonnables pour un métro dont la longueur des trains sera inférieur à 60m) 5. En suivant ce tracé en sous-sol, la longueur du tunnel est réduite et son coût diminué 6. Il n'est pas fait mention dans le dossier du stationnement des utilisateurs de la gare (risques de stationnements sauvages pour les riverains) 7. Il est impératif que l'avenue de l'Europe soit prolongée après le rond-point à l'intersection de la RD36/av. de l'Europe en direction de la vallée de Chevreuse ; le flux de véhicules venant de la vallée de Chevreuse va s'intensifier 8. Le quartier de La Bretonnière est construit sur l'ancien aérodrome de Guyancourt qui a connu une forte activité pendant la seconde guerre mondiale. Fortement bombardé par l'armée allemande, ce sous-sol contient toujours des bombes 9. Elle demande qu'une étude soit reprise pour la réalisation de la gare SQY Université avec une connexion directe avec la gare de SQ Montigny, qui aurait desservi un bassin d'emplois bien plus important à l'ouest
ZONE 2																				
Commune de Magny les Hameaux																				
Registre N°1																				
Obs 1		X						X									X	R		M. JACOB : Oui à la ligne 18 mais pas en aérien. Penser à l'environnement qu'on laissera à nos enfants. Poursuivre le TCSP jusqu'à Massy Palaiseau. Une tranchée couverte est-elle plus chère ?
Obs 2		X						X										R		M. LOLLIOZ : maire honoraire de Magny-les-Hameaux, favorable au projet s'il est en souterrain. Sinon dégradation catastrophique d'un paysage « que nous avons su préserver »
Obs 3			X					X									X	R		Mme LAHITTE : conseillère municipale, totalement opposée au tracé aérien « bruyant et peu pratique ». Où seront les parkings et les gares routières ? Un réseau souterrain comme à la Défense réglerait ces questions. Nécessité de préserver le passé historique et le patrimoine de la région et laisser se faire les fouilles archéologiques. Favorable au désenclavement des grands pôles scientifiques, mais il faut, outre

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
																				le transport, prévoir leurs financements.
	Obs 4		X																X	ANONYME : contre le viaduc mais favorable au souterrain, même si, plus onéreuse car « on travaille pour de nombreuses années »
	Obs 5	X				X											X		X	ANONYME : vu la circulation engorgée sur l'axe Magny- RD 36 et le fait qu'une partie des routes qui traversent les communes riveraines soient fermées, trouve étonnant qu'il n'y ait pas d'arrêt sur le tronçon CEA- Saint Quentin.
	Obs 6		X				X	X											X	M. BARNAUD : passage en souterrain plus cher mais plus respectueux de l'environnement et des exploitations agricoles. Contre l'aérien.
	Obs 7																X			Mme CHAVANNE : consultation du dossier. Inscira ses observations sur le site.
	Obs 8		R						R									R		M. OLLIN : contre le projet aérien qui détruit le paysage et non contre la ligne 18. Solution souterraine.
	Obs 9	X	X															X	X	M. GAILLARD : propose un repositionnement de la gare du CEA-Saint Aubin à la frontière des deux villes Magny-les-Hameaux Châteaufort, proche de Voisins-le-Bretonneux permettant d'utiliser un large réseau de bus existants, de desservir un grand nombre d'entreprises (Safran le Technopole, Colas, Hilti etc... et le Golf national), de soutenir l'activité économique des communes proches, et de réactiver le projet d'une voie verte (bus et cyclistes) et sécuritaire (pompiers) dans le Mérentais. Concernant le tracé en aérien, s'interroge sur le gain indiqué de 30% du projet par rapport à un tunnel, qu'il faut mettre en regard du changement de mode d'exploitation des terrains du plateau de leur dévalorisation financière et du risque de remplacer des champs par du béton.
	Obs 10		X						X									R		ILLISIBLE : contre le projet aérien fait pour économiser quelques millions d'euros. Pour la ligne 18 en souterrain qui respecte l'environnement.
	Obs 11		X																X	Mme GOLLIOT : conseillère municipale. Zone avec PNR et sites classés. Opposée au projet aérien de 13 km, qui apporterait atteinte à l'environnement et nombreuses nuisances (déjà le bruit de la ligne B à 2.5 km s'entend). Projet inutile et coûteux.
	Obs 12		X						X										X	M. BERLAND SCI Terres Fertiles : le viaduc ne respecte pas la nature du plateau de Saclay avec impact sur le paysage et atteinte à l'activité agricole.
	Obs 13		X															X	X	Mme. MARTIN : contre le projet du métro aérien. Protéger de l'environnement et étudier des projets à long terme même si plus cher.
	Obs 14		X																X	Mme JOUVE : contre le passage en aérien défigurant le paysage. Pour un passage en souterrain accepté pour les autres lignes.
	Obs 15		X																X	M. KEVLEN : projet non contestable sauf pour le tracé en aérien qui apportera nuisances et défiguration du paysage. Réaliser des économies dans d'autres domaines.
	Obs 16		X					X											X	M. DELCOMBRE : Reconnaît un surcoût pour le tracé aérien mais opte pour l'aérien compromis entre le surcoût et les nuisances.
	Obs 17		X																R	M & Mme MARIVOIN : venu à Magny-les-Hameaux pour son paysage rural. Oui à la ligne 18 mais en souterrain
	Lettre 1		X					X	X									X	X	Mme CHAVANNE : considère que le dossier est bâclé. Le tracé de la ligne témoigne de mépris pour les habitants de Châteaufort subissant déjà les nuisances aériennes de Toussus-le-Noble, de l'ignorance du climat du plateau en hiver et de ses conséquences sur le fonctionnement du métro, des problèmes de circulation pour les habitants de Magny-les-Hameaux et des trajets des élèves pour rejoindre leurs lycées ou enseignement professionnels respectifs. Mépris pour les personnes devant rejoindre les centres sociaux ou médicaux, et enfin du cadre de vie de la vallée de Chevreuse. Si la ligne doit traverser le plateau, elle doit être souterraine pour empêcher les nuisances.
Lettre 2		X					X	X				X	X					R	MAIRES DE SACLAY Châteaufort, Magny-les-Hameaux, Villiers le Bâcle : idem Lettre 3 Registre de Châteaufort.	
Lettre 3		X																R	CONSEIL MUNICIPAL DE MAGNY-LES-HAMEAUX : Le conseil réuni le 29 mars 2016, exprime qu'il est favorable à la ligne 18, mais précise qu'il a refusé d'intégrer le passage en aérien dans les documents d'urbanisme et adopte à l'unanimité la motion de s'opposer au passage en aérien de la ligne 18 entre Saclay et Magny-les-Hameaux, et d'exiger un passage en souterrain de cette ligne.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares																	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
	Tracé ligne																	
	Ouvrages annexes																	
	Accessibilité multimodale																	
	Interconnexion																	
	Dév. économique et urbain gares																	
	Nuisances sonores et vibratoires																	
	Impacts paysagers et agricoles																	
	Impacts fonciers et détériorations																	
	La maintenance de la ligne																	
	Chantiers et communication																	
	La sécurité de la ligne																	
	La rentabilité socio-économique																	
	Nuisances liées construction L18																	
	Les mises en compatibilité																	
	Autres problématique																	
	FAVORABLE																	
	DEFAVORABLE																	
	NON EXPRIME																	
Commune de Châteaufort																		
Registre N°1																		
Obs 1		X					X	X	X								X	<u>ANONYME</u> : contre le viaduc : dégradation des surfaces agricoles, bruit insupportable, bouleversement plateau.
Obs 2		X						X									X	<u>ANONYME</u> : contre le viaduc : bruit, dégât des surfaces.
Obs 3		X					X										X	<u>ANONYME</u> : contre le viaduc : nuisances sonores
Obs 4		X															X	<u>M. FLORENT</u> : 100% défavorable au métro aérien.
Obs 5		X															X	<u>Mme STOLZ</u> : 100% défavorable au métro aérien, pour un métro enterré
Obs 6							X										X	<u>ANONYME</u> : pas de justification du métro pour les habitants du plateau, ni ce qu'il va rapporter à la commune hors des nuisances. Faire en sorte que la population en profite de quelque chose sans nuisances..
Obs 7		X					X	X									X	<u>Mme FERNANDES</u> : commune dans un espace exceptionnel. Opposée au métro aérien pour des raisons environnementales et économiques. Le projet doit préserver nos espaces de vie et l'urbanisation doit être acceptée. Il ne recueille pas l'unanimité notamment pour son coût « pharaonique ». favorable à un Tram, plus adapté et apportant moins de nuisances.
Obs 8		X															X	<u>M. BAUWENS</u> : contre le tracé aérien qui apporte nuisances visuelles et sonores et porte atteinte au caractère rural du lieu. Le tracé souterrain doit être prolongé. Anormal qu'une tracé semi-enterré ne soit pas sérieusement étudié, les arguments sur le coût des déblais paraissent surprenants. Ils peuvent être mis en talus de part et d'autre de la voie.
Obs 9		X					X										X	<u>Mme MANSOUTIE</u> : contre le métro aérien. Il faut sanctuariser les abords des villages plutôt que les terres agricoles et y faire passer le train. Favorable à métro souterrain ou semi-enterré.
Obs 10													X					<u>M. BAUWENS</u> : quid de la perte financière liée à l'abandon des 2 tunneliers à cause de la partie aérienne ?
Obs 11		X					X										X	<u>M. BATHELT</u> : dans l'étude des bruits, ne figurent que les résultats, manque les valeurs de départ. Les résultats montrent une augmentation considérable du bruit pour les habitations de Châteaufort et Toussus-le-Noble. Avis défavorable au viaduc CEA – Voisins-le-Bretonneux.
Obs 12		X					X	X									X	<u>ANONYME</u> : contre le viaduc pour des raisons d'environnement.
Obs 13		X					X										X	<u>M. ROBERT ?</u> : le viaduc va entraver le travail des agriculteurs et morceler des terres considérées comme les plus riches d'Ile de France. Le doublement de la RD 36 et le TCSP vont aussi contribuer à la diminution de la surface cultivable. Une liaison vers Orly existe déjà via le RER B via le bus, cet argument tombe. Le métro n'apportera que du bruit aux Castelfortains. Opposé au viaduc, demande que le métro soit souterrain.
Obs 14		X					X	X									X	<u>Mme SABIA</u> : contre le viaduc. Et s'interroge sur la nécessité d'un métro qui va réduire la terre agricole et générer un niveau sonore très important et dangereux pour les habitants. Le surcoût pour enterrer le métro est très faible vu sa durée d'utilisation et on doit trouver des économies ailleurs.
Obs 15		X					X	X									X	<u>M. & Mme GAUTHIER</u> : contre le métro sur tout le plateau, et encore plus contre l'aérien. Souhaitent ne pas rajouter de nuisances à celles des avions et hélicoptère et que Châteaufort soit préservé le plus possible et conserve calme et tranquillité.
Obs 16		X					X	X									X	<u>M. CLEENEWERCK</u> : opposé au métro aérien qui apportera nuisances défiguration du paysage et non-respect des terres agricoles, mais aucun service.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
Obs 17		X					X	X											X	M. OFFRET : non au métro aérien générateur de pollution visuelle et de saccage de terres agricoles. Il faut enterrer le métro.
Obs 18		X														X		X		M. & Mme HAMON : contre le projet par manque d'information ce qui est envisagé. Ils s'étonnent qu'on puisse envisager un tel projet dans le parc naturel sans prendre en compte les nuisances environnementales générées. Pourquoi pas un métro souterrain pour le bien-être des habitants ?
Lettre 1		X					X	X								X	R			CONSEIL MUNICIPAL JOUY EN JOSAS : avis du 22 avril 2016. Le plateau set à la fois un territoire à fort potentiel économique mais aussi agricole qui soit être mieux desservi en transport. Mais la ZPNAF et le paysage doivent être protégés. Le Conseil demande que le métro soit utilisable dès 2024 et rejette la solution en viaduc pour une solution en tunnel ou tranchée ouverte. Demande une étude comparative approfondie (technique, paysagère, financière) d'éventuelles autres options et qu'elle lui soit communiquée.
Lettre 2		X					X	X								X		X		CONSEIL MUNICIPAL DE CHATEAUFORT : avis du 6 avril. Considérant les nuisances du métro sur pylônes et ses impacts environnementaux et agricoles, la mauvaise information du public, l'absence de justification des choix faits en aérien, exige une traversée en souterrain des Villiers-le-Bâcle, Châteaufort et Magny-les-Hameaux, et redemande une étude d'un transport type Tram, pour assurer la desserte des communes traversées. S'oppose fermement à tout autre mode générant les nuisances invoquées.
Lettre 3		X					X	X				X	X					R		MAIRES DE SACLAY, CHATEAUFORT, MAGNY-LES-HAMEUX, VILLIERS-LE-BÂCLE : rappellent dans un note de 32 pages : le contexte du projet et les dates de sa mise en œuvre et que leurs communes sont « directement impactées par la partie aérienne de la ligne 18 », mais ne remettent « en aucune manière la légitimité de la construction de la ligne 18 ». Concernant le dossier, ils soulignent sa densité et son volume le rendant difficilement accessible et décourageant pour le public, de plus, l'avis d'enquête et l'arrêté de prescription, informent mal du projet, en ne faisant pas mention qu'il s'agit d'une ligne de métro. Sur le viaduc, ils font état d'une « absence de justification sérieuse », ne reposant que sur la nécessité de « ne pas dépasser l'enveloppe financière globale du projet », bien que des modifications acceptées, notamment « la confirmation de gares optionnelles » ont conduit à une augmentation des dépenses. Ils considèrent que l'affirmation que le tracé en viaduc est justifié pour préserver les espaces agricole est un faux argument, alors que ses choix initiaux étaient en mode souterrain « afin de préserver sans ambiguïté les espaces naturels, agricoles et forestiers » (p 11 annexe décret du 24 août 2011) ; Ils contestent le choix de la SGP de mutualiser l'emprise de la RD 36, et soulignent l'absence « d'évaluation d'un tracé souterrain sur le plateau de Saclay » et concernant le secteur du CEA à Saint-Quentin Est, « aucune justification n'est donnée concernant le choix final d'une insertion en viaduc » Ils rappellent que le tracé aérien va avoir de très nombreux impacts et atteintes : sonores, vibrations, paysages, patrimoine culturel architectural et archéologique, faune et flore, espaces agricoles, riverains. Ils font remarquer que malgré « l'importance des nuisances sonores attendues, la SGP ne propose aucune mesure de lutte concrète contre le bruit » de même pour les vibrations. Ils critiquent les atteintes au paysage de la partie aérienne, pour leurs communes, en particulier pour la vallée de la Mérintaise, à la faune (chiroptères, oiseaux, amphibiens, mammifères) avec un risque de destruction de nombreuses espèces protégées, de zones humides, aux espaces agricoles (en phase chantier exploitation, réduction du potentiel pédologique, drainage, pollutions par particules fines de béton) . Sur les installations à Saclay, ils font remarquer que sur la présence de 8 INB, de 83 ICPE et de dizaines d'autres installations, le dossier ne mentionne que ceux de l'INB et du CIS BIO Internationale, ce qui rend l'étude des impacts de ce type d'installations à proximité d'un métro aérien « nécessairement insuffisante et erronée ». Leur conclusion est que le projet « ne peut être adopté tel qu'il est envisagé aujourd'hui » et que « la construction de l'ensemble de la future ligne 18 s'impose donc en mode souterrain, à tout le moins une étude sérieuse sur l'enfouissement de la ligne 18 sur la section Palaiseau-Magny-le-Hameaux doit être envisagée »
Lettre 4		X														X		X		COMITE SYNDICAL DU PARC NATUREL REGIONAL DE LA HAUTE VALLEE DE CHEVREUSE : le 13 avril, le comité, considérant l'impact négatif du métro aérien sur le paysage du plateau de Saclay à la frange nord du PNR de la haute vallée de Chevreuse, émet un avis négatif sur le tracé en aérien sur le plateau en traversée du PNR et demande « qu'une étude du rabattement nord-sud du trafic routier et des autres moyens de mobilité sur les gares soit réalisée »

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
	Lettre 5	X	X			X	X									X	X			
Lettre 6													X			X	X			M. VALLI : habite Châteaufort, rappelle les problèmes de circulation quoi nécessite une solution. Un métro Palaiseau-Guyancourt au coût exorbitant mis en service à moyen/long terme n'apportera pas de solution aux habitants du plateau. Les solutions sont une modernisation de l'existant et des navettes, téléphériques, TCSP. Est contre le métro sur le plateau.
Lettre 7	X						X	X								X	X			Mme THLMANN : défavorable au projet. La ligne 18 ne bénéficiera pas aux habitants du plateau et apportera nuisances sonores, défiguration du paysage et non-respect des terres agricoles. Des solutions alternatives doivent être étudiées.
Lettre 8			X	X				X								X	X			Mme TRECA : seul un voyageur sur cinq vient de Paris ou de la proche couronne (chiffres INSEE), le plateau n'est pas enclavé et desservi par les RER B et C (qui sera remplacé par le tram-train Massy-Evry), le plateau est difficile d'accès vu le dénivelé, la circulation y est très chargée malgré les efforts accomplis. Le rôle de la L18 n'est pas de faire du cabotage, son coût est élevé (3 milliards euros hors matériel roulant) et pour les usagers du plateau il faut une solution utile pour ceux venant de l'Essonne et des Yvelines : la ligne 18 n'est pas utile et ne répond qu'à rallier les pôles franciliens. Urgence améliorer RER B et C et aménager le cabotage pour avoir une accessibilité au plateau. Mme TRECA rappelle les avis négatifs du CGI, du CG 91 du Cercle des transports et conclut que « la ligne 18 est une fausse solution pour de vrais besoins » à laquelle il existe des alternatives combinables : bus, téléphériques plateau-RER, fusion des projets tram-train et TGO +TTMV, nouveau projet CARLINA). Non à la ligne 18 qui menace notamment l'activité agricole, et la ZPNAF et qui n'est pas d'utilité publique.
Lettre 9	X					X										X		X		Mme JACQUES : le tracé en aérien discrimine la population habitant à proximité. Elle suggère des études complémentaires concernant les risques de collision du fait de la circulation aérienne et de l'hypothèse d'atterrissages d'urgence, les nuisances sonores actuelles dues à l'aéroport de Toussus-le-Noble (PEB de 1985), la prise en compte concomitante de la circulation aérienne, du trafic routier et du métro en viaduc, les conséquences sur la santé publique. Enfin une estimation financière du passage en souterrain sur les 1,4 km de la traversée de Châteaufort. Elle considère qu'une décision sur le projet ne pourra être valablement prise qu'après réponse. Elle demande le passage en souterrain sur les 1,4 km.
ZONE 3																				
Commune de Villiers le Bâcle																				
Registre N°1																				
Obs 1						X	X										X			M. FRANCHET : (de Villiers-le-Bâcle) Contre l'aménagement du plateau de Saclay, il faudrait implanter cela en province. Craint l'urbanisation du plateau malgré la sanctuarisation annoncée des terres. Affirme n'avoir jamais eu un montant même approximatif de ce chantier. Le premier chiffre annoncé se trouve aujourd'hui multiplié par combien ? et au final ? Propose enfin de construire ce métro en limousin-Lozère...
Obs 2	X					X	X										R			Mme LOUDD : (de Villiers-le-Bâcle) Avis défavorable au métro en aérien : nuisances sonores visuelles, environnementales. Le projet privilégie la baisse des coûts au détriment des la qualité de vie des habitants du plateau.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires			
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares																	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre</p> <p>R</p> <p>FAVORABLE</p> <p>DEFAVORABLE</p> <p>NON EXPRIME</p>			
	Tracé ligne																				
	Ouvrages annexes																				
	Accessibilité multimodale																				
	Interconnexion																				
	Dév. économique et urbain gares																				
	Nuisances sonores et vibratoires																				
	Impacts paysagers et agricoles																				
	Impacts fonciers et dégradations																				
	La maintenance de la ligne																				
	Chantiers et communication																				
	La sécurité de la ligne																				
	La rentabilité socio-économique																				
	Nuisances liées construction L18																				
	Les mises en compatibilité																				
	Autres problématique																				
	Obs 3		X					X											R	ANONYME : Refus du bruit du métro à pleine vitesse face au village	
	Obs 4		X					X												R	ANONYME : Refus du bruit du métro toutes les 2 mn face au village
	Obs 5		X					X												R	M. DENOT : Rappelle les promesses de Valérie Péresse et Michel Bournat sur métro enterré – contre le métro aérien (perte de tranquillité)
Obs 6		X					X	X										R	M. COUSSENS : (de Villiers-le-Bâcle) Pas de barrière de béton devant les yeux, de nuisances de bruit et d'environnement		
Obs 7		X					X	X										R	Mme GUERPE : Métro à 130 m des habitations et passage chaque 5 mn donne bruit moyen comme aspirateur (d'après SGP) mais pas supportable d'être toujours avec un aspirateur ! Demande soit de déplacer le tracé soit d'enterrer le métro – non à la pollution sonore, à l'altération de la qualité de vie, à l'inégalité de traitement entre les communes.		
Obs 8							X	X												Mme DE LAGARDE : Avis défavorable à la pollution visuelle et sonore	
Obs 9		X						X											R	M. GUEYE : Avis très défavorable au métro aérien, doit être enterré pour la préservation du plateau – pensez aux générations futures	
Obs 10	X																			ANONYME : Suggère que le métro desserve 1 ou 2 gares supplémentaires même si sa vitesse commerciale baisse –ratio avantages / désavantages à recalculer	
Obs 11													X							ANONYME : Coût ligne 18 sous-estimé (2,7 mds contre 5,7 mds pour la ligne 15)	
Obs 12													X							ANONYME : Mesures conservatoires prises pour des rames de 60 m au lieu de 45 m initialement : affirmation pas assez de budget maintenant mais constructions plus chères pour potentielle augmentation du public → argument financier pour le viaduc non justifié	
Obs 13	X												X							ANONYME : 1) Demande comment SGP justifie pour la ligne 18 certaines gares à moins de 1 km et un tronçon de 10 km sans gare alors que la ligne 15 a une gare chaque 2 km ? 2) Si ligne 18 « capitale », pourquoi un budget de 2,7 mds contre 5,7 mds pour la ligne 15 ?	
Obs 14																X				ANONYME : 3 fois plus d'avis (à mi- enquête) sur les registres d'enquête pour la ligne 18 que la ligne 15 qui comportait pourtant plus de gares → défavorable	
Obs 15					X		X	X										X		Mme VENET : (de Villiers-le-Bâcle) 1) Contre le métro aérien, pour qu'il soit enterré s'il se fait. Va défigurer l'environnement – les poteaux seront de plus vite tagués. Pollution sonore des trains à pleine vitesse. Les dernières terres agricoles vont être sacrifiées – quel héritage pour les générations futures ? De plus, aucune gare prévue entre Saclay et Magny-les-Hameaux. 2) Un trajet direct Saclay-Paris aurait été beaucoup plus pertinent Il serait préférable de rénover les lignes de métro et RER existantes. Ce projet se superpose au doublement RD36 +voies TCSP +piste cyclable → emprise au sol de 72 m de large ! 3) dans les réunions dites de « concertation publique » notre avis n'a jamais été pris en considération.	
Obs 16								X					X				X			M. DE GUILLEBON : (ancien maire de Saint Aubin et vice-président CAPS) 1) Pessimiste sur l'efficacité de l'enquête publique et des conclusions de la commission d'enquête. 2) l'étude d'impact est nettement insuffisante (pas d'image contractuelle du viaduc, étude sur l'eau insuffisante), donnera lieu à des recours. 3) pointe la vulnérabilité des piliers du viaduc au sabotage 4) Solution plus économique : rejoindre la ligne C à partir du Christ en suivant la N118 jusqu'à Bièvre	
Obs 17						X	X	X		X								X		ILLISIBLE : 1) fonctionnement de la ligne aérienne sera tributaire des conditions météo – gel ou température trop élevée. 2) rappel historique en 2010/2011 SGP défendait le tracé souterrain au nom de la préservation du plateau, mais la demande de gares supplémentaires a fait passer au métro aérien annoncé en 2012. 3) Pollution acoustique au passage du métro aérien, fracture de la ZPNAF par un « peigne de béton » 4) ligne 18 sera non rentable 5) Non à l'urbanisation délirante du plateau	
Obs 18		X						X										R		ILLISIBLE : Contre ce projet de métro aérien, vilain, enterrerz-le !	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
Obs 19		X				X	X					X					R		ILLISIBLE : Pas contre la ligne, contre le projet de métro aérien, va créer des nuisances sonores et visuelles. L'obtention de gares supplémentaires ne doit pas se faire aux dépens des habitants du plateau. L'enterrement était prévu en 2011, son surcoût est minime.	
Obs 20		X				X	X										R		M. HUBERT : (habite à proximité du tracé de la ligne aérienne) Contre le projet en aérien – nuisances visuelles et sonores d'un métro toutes les 3 mn dans chaque sens.	
Obs 21																			Mme HERZOG : (de Buc) 1) Ce métro ne correspond pas aux besoins de beaucoup des habitants de la zone impactée, ni des travailleurs du plateau, beaucoup venant de lieux non desservis par la ligne et depuis Paris, le RER B restera plus rapide. 2) Des surfaces importantes d'excellentes terres ont déjà disparu, la ligne 18 provoquera une urbanisation supplémentaire au détriment des terres agricoles, contraires à la COP21. 3) Contre un projet d'ensemble intolérable morcelé en petits projets présentés à la suite.	
Obs 22		X					X										R		M. RIGAL : Villiers bénéficie d'un environnement exceptionnel : avions de Toussus, doublement cd 36, TCSP 2 voies. Le métro aérien ne fera qu'aggraver ces conditions de vie qui vont devenir insupportables. Non à l'aérien !	
Obs 23		X				X	X									X	R		CONSEIL MUNICIPAL DE VILLIERS-LEBACLE : Séance du 4 avril, vote à l'unanimité contre le métro aérien ligne 18, exigent le passage en souterrain. 1) Ne comprennent pas une EP sur une ligne réalisée en 2 temps en excluant la gare terminus 1er tronçon. 2) Dénoncent l'absence de concertation, rappellent la préférence pour le passage souterrain en 2001 (bilan débat public) 3) Demandent le respect code environnement, la préservation ZPNAF, du PNR haute vallée Chevreuse et la proximité de bâtiments classés. 4) Le paysage sera balaféré par viaduc à 600 piliers tagués : droit au paysage. 5) Bruit lancinant et assommant des rames de métro fer à plus de 100 km/h toutes 2 mn par sens. Pollution sonore rendant impropre les espaces naturels de loisir - Déjà le bruit de Toussus-le Noble et demain du doublement RD 36. Refus des nuisances du métro à 10m de haut à 100 m des habitations. Importance d'une augmentation de 3 dB la nuit. 6) Explication, tracé initialement prévu en souterrain mais 7 gares de plus d'où la portion aérienne pour compenser leur surcoût. 7) Il existe des solutions alternatives : tracé souterrain initial ou plus direct (plus court) entre Saclay et Guyancourt ou bien tram entre Saclay et SQY en remplacement du TCSP, retour à un métro léger	
Obs 24		X				X	X										R		M. MONTEIL : Contre le le métro aérien, nuisance sonore très importante (doublement niveau) et défigure le paysage.	
Obs 25		X				X	X		X		X						R		M. CABROL : Demande le métro enterré car pas de nuisance visuelle, sonore, pas d'impact sur les terres agricoles, plus grande sécurité pour le CEA, la centrale électrique, les étangs. Au plan technico-économique, même système de perçage sur toute la ligne, d'alimentation électrique, d'évacuation des eaux, de sécurité, de maintenance, pas nécessaire de modifier des infrastructures extérieures (lignes HT, THT, chemins et routes)	
Obs 26		X				X	X										R		M. CENAC : Non au métro aérien, ne pas détruire la nature sur le plateau et le défigurer – nuisance sonore augmentée – pensons à nos enfants - oui au métro enterré	
Obs 27		X				X	X					X					R		Mme CENAC : Contre le métro aérien, que des retombées négatives pour les riverains. Projet très couteux – des solutions moins couteuses ont-elles été bien étudiées ? Au point où ça en est, enterrez le métro.	
Obs 28		X				X	X										R		M. LEFRANC : Dans le projet actuel, aucun avantage pour Villiers (pas de gare), mais que des nuisances visuelles et un bruit constant. Le surcoût pour enterrer la section sur le plateau est dérisoire par rapport au coût énorme de l'ensemble de la ligne.	
Obs 29		X				X	X								X		X		M. RONDELET : Avis défavorable au projet dans son état actuel. Il est générateur de nuisances sonores et visuelles inacceptables à proximité du village, incompatible avec le cadre fixé par la loi ZPNAF. Il ne semble même pas que le tronçon en métro Saclay-SQY réponde à un réel besoin. Il suffirait d'un tramway, j'y suis favorable.	
Obs 30		X				X	X								X		X		Mme BILLON-BAKHTI : Le projet de métro aérien à proximité de Villiers ne respecte par le projet initial qui prévoyait peu de gares mais tout enterré. Il induit des nuisances sonores et visuelles au détriment des habitants. Demande soit un métro enterré soit un tramway sur le plateau.	
Lettre 1		X					X					X					R		M. VANDAME : 1) Défavorable à la ligne en aérien 2) Rappel historique en 2009 projets TSCP Massy-Saclay + métro souterrain mais	


THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
																				passage 4 à 10 gares → passage en aérien pour conserver le budget en dépit de l'étude d'impact de 2010, de la traversée ZPNAF du règlement PNR Haute Vallée de Chevreuse. 3) calcul 250M réparti sur les foyers imposables IdF = 71€/foyer soit 0,89€/an sur 80 ans. 3) Explication choix aérien par l'Etat pour gagner du temps face aux besoins des nouveaux arrivants du plateau.
Lettre 2		X					X	X									X	R		M. SYSTEMMANS : (Collectif Entrez le Métro) 1) Rappel position Valérie Péresse en 2012 pour passage en souterrain sous le plateau + position de la commune GIF en 2012 et CAPS en 2015 + porteurs projet en 2016 → manque concertation SGP avec passage en aérien. 2) Se plaint des pressions des universités, grandes écoles et CCI Essonne sur étudiants et adhérents pour soutien L18 et leur position pour métro aérien. 3) Pb pas de gare terminus pour la 1 ^{re} tranche de la ligne puisque gare CEA retirée ? Suggère 1 gare au lieu de 3 sur le plateau + desserte locale → économie de 3X 60 = 180 M 4) Rappel position SGP sur la limitation des tronçons en surface pour les zones les plus sensibles au bruit page 131 de l'évaluation stratégique environnementale de 2011 5) Rappel du droit au paysage –convention Européenne du Paysage à propos de l'aérien traversant le plateau ? 6) Pourquoi 1 seule enquête publique pour les 2 tronçons de la ligne ? 7) Affirmation qu'il n'y a pas eu réellement de concertation. 8) Problème gare au Christ de Saclay : doute sur son existence, le terminus de la ligne sera-t-il Gif-Orsay ? 9) Question sur le bruit du métro sur viaduc et voie ferrée – protection acoustique prévue ? 10) le métro sera totalement enterré sur Guyancourt alors qu'on ne traverse qu'une zone industrielle – différence de traitement avec le plateau - combien coûte cette partie enterrée ? 11) notion de « métro » absente des avis de l'enquête publique alors qu'il s'agit de la construction d'un métro lourd → courrier recommandé envoyé à la commission d'enquête – réponse ? 12) également omis des avis d'enquête les termes viaduc ou aérien → courrier recommandé 13) Dossier d'enquête trop gros et difficilement accessible en compréhension par le public → légitimité de l'enquête publique ? 14) Mauvaise information du public sur l'objet de l'enquête, le terme « ligne » est ambigu, certains ont compris que c'était une nouvelle ligne de bus.... 15) Déclaration février 2016 de la commission Locale d'enquête sur les installations Nucléaires que les installations nucléaires de base INB du CEA et CIS-BIO non compatibles avec ERP comme la gare CEA envisagée → légitimité de l'EP qui ne prend pas en compte cette future gare (aérienne), alors qu'une gare enterrée permettrait un confinement aisé en cas d'incident nucléaire majeur
Lettre 3		X					X	X										R		CONSEIL MUNICIPAL DE SAINT AUBIN : Résolution du 19 avril 2016, considérant les nuisances visuelles et sonores considérables que la partie aérienne du projet de ligne engendrera dans son environnement, le fait que la ligne traverse de part en part la ZPNAF porte atteinte à la protection de la zone, les conséquences économiques néfastes sur les exploitations agricoles et la dévalorisation des habitations du plateau, demande, solidaire avec les autres communes concernées, que la ligne 18 soit enterrée sur la totalité du parcours
Lettre 4		X			X	X						X						R		COMMUNES DE SACLAY, CHATEAUFORT, MAGNY-LES-HAMEAUX ET VILLIERS-LE-BACLE : 1) Les communes ne remettent pas en cause la légitimité de la ligne 18 mais seulement le tracé aérien. 2) Critiquent l'inaccessibilité du dossier soumis à enquête et la mauvaise information du public : dossier soumis à enquête publique est très dense - étude d'impact du dossier près de 1500 pages - résumé non technique de l'étude d'impact 218 pages. Mauvaise information du public sur l'objet de l'enquête publique, l'avis d'enquête publique et l'arrêté du 17 février ne font pas mention du type d'installation, une ligne de métro. Plusieurs personnes ont compris qu'il s'agissait de la construction d'une ligne de bus, 3) Le choix du mode aérien par rapport au souterrain sur la section ne paraît aucunement justifié 3.1) L'objectif de 40% pour l'insertion du tracé de la Ligne 18 en aérien repose uniquement sur la nécessité de ne pas dépasser l'enveloppe financière globale du projet – voir étude fine du schéma d'ensemble dans l'acte motivé - 3.2) La préservation des espaces agricoles est un faux argument - le mode souterrain permet encore plus de préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers. 3-3) La mutualisation de l'emprise de la RD 36 n'est pas acceptable compte tenu de l'importance des impacts environnementaux générés par la section aérienne : l'implantation du tracé en viaduc est à l'origine de nombreuses atteintes portées à l'environnement du Plateau de Saclay. 3-4) absence d'évaluation d'un tracé souterrain sur le Plateau de Saclay : Pour le secteur de l'Ecole Polytechnique, 5 scénarios en aérien, de la N118 au CEA 2 scénarios en aérien, du CEA à SQY, aucune justification n'est donnée concernant le choix final d'une insertion majoritairement en viaduc. 4) La section aérienne va engendrer de nombreux impacts, tant pour les habitants de nos communes que

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
																				SGP nécessairement insuffisante et erronée, ne considère pas tous les installations sensibles. En cas d'accident majeur, la mise à l'abri et le confinement seraient facilités et leur efficacité augmentée en présence d'un métro souterrain (notamment pour les usagers de la future gare). Clinique de la Martinière : bâtiment sensible au bruit, fortement impacté par un métro aérien à proximité. Passage de 2 gazoducs : la construction et l'exploitation d'un métro aérien le long de leur tracé de ces gazoducs enterrés peu profondément présente des risques de dégradation du réseau, de fuite et d'explosion, aggravé par l'implantation des pylônes de support du viaduc. Nombreux vestiges archéologiques répertoriés et zones de présomption de prescriptions archéologiques, Nombreuses pistes cyclables. 5.4) MAGNY-LES-HAMEAUX : nombreux sites naturels sensibles - risque d'inondation dans la vallée de la Mérentaise du au projet. Plusieurs ZNIEFF type 1 non mentionnées dans l'étude d'impact malgré leur proximité avec le métro aérien. Pb golf déjà abordé. ICPE SNECMA et Guy Dauphin Environnement : risques liés à la présence de ces installations à proximité du projet aggravés par le caractère aérien du métro. Parmi les monuments classés sensibles, la Porte de Mérentais rare témoin historique sur le territoire. L'étude d'impact n'envisage que les impacts liés aux emprises et installations de chantier, d'autres impacts même indirects auraient dû être envisagés, notamment en termes de paysage. 6) CONCLUSION : la justification de la section aérienne repose uniquement sur des motifs financiers et va porter atteinte à l'identité du territoire du plateau. La construction en souterrain s'impose, au minimum une étude sérieuse sur l'enfouissement.
Lettre 5		X													X		R		M. GILBON (MAIRE D VILLIERS-LE-BACLE) : Déclare que dans la révision du PLU, la commune ne modifiera pas l'article A1 occupations et utilisations des sols interdites. Affirme la permanence et l'intangibilité de la ZNA de 500 m autour du CEA. Récuse le chiffrage SGP sur le surcoût enterré, propose une solution souterraine passant sous les terres agricoles et reliant quasi en ligne droite les gares de Saclay et SQY en ayant résolu les problèmes d'emplacement des ouvrages annexes, avec des plans détaillés.	
Lettre 6		X	X										X				R		COLLECTIF ENTERREZ LE METRO : Présente 3 variantes de passage en tunnelier de Saclay à Guyancourt avec 11 ouvrages annexes espacés de moins de 800 m tous accessibles par routes existantes ou chemins agricoles avec plans détaillés. Demande des études sérieuses comparatives avec chiffrage détaillé « tous services compris »	
Lettre 7													X			X	R		M. VANDAME : apporte l'étude « Livre blanc "Le métro du Grand Paris" de juin 2011 par la Société de calcul mathématique » en y ayant surligné en particulier, comme informations intéressant la commission, la pente maximale de 8% pour le métro sur pneu contre 4% sur fer (page 32) et la comparaison du coût du génie civil : tranchée couverte : 11 339 €/m, viaduc bi-voies : 11 790 €/m et tunnel circulaire bi-voies : 20 360 €/m (page 38).	
Lettre 8							X										R		M. VANADAME : apporte l'étude « Evaluation stratégique environnementale du réseau automatisé du Grand Paris - évaluation des incidences (240 pages) de 2010, par la Société du Grand Paris » en y ayant surligné en particulier, comme information intéressant la commission, la conclusion du III.3.1 Volet bruit, page 129, disant : « ... il est fortement recommandé de faire de la conservation et du développement de zones calmes une priorité majeure du projet ... il faut donc prévoir d'office de : ... - contourner largement les zones de parc ou éventuellement coupler la voie avec un axe routier en cas de tracé aérien, - prévoir systématiquement le métro en souterrain en cas de traversée de grands espaces verts. ... »	
Commune de Saclay																				
Registre N°1																				
Obs 1							X	X												ANONYME : contre les nuisances de bruit et visuelles.
Obs 2		X					X										R			M. LEROUX : contre le projet de métro aérien. Habite à 200 m de la N 118 et le bruit infernal de la route l'incommode.
Obs 3		X					X	X									R			M. AI GUESPARIES : 1) Contre le métro aérien haut de 15m en tout, sera vu de très loin : massacre de la vue du plateau. 2) contre l'aménagement du RD 36 et du Christ en aérien, le bruit issu de là sera rehaussé et portera plus fort plus loin 3) Massacre du plateau qui a les terres les plus fertiles de France.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
	Obs 4																		X	Mme CORBIN : Remercie les CE de permanence pour les informations données
	Obs 5		X				X	X					X				X	R		M. ALOUZET : (de Saclay) Aménagement plateau Saclay, vitrine techno, nécessite TC. Paradoxe d'un métro enterré en zones basses et aérien sur le plateau ! Le mieux n'est pas de mettre le métro en hauteur sur pylônes ... nuisances sonores et visuelles. Coût seul obstacle à l'enfouissement --> minimiser les dépenses de construction et augmenter le financement --> réduire nb stations, complément = TCSP et trajet souterrain plus en ligne droite plus court moins cher. Métro surtout utilisé par salariés et employés des organismes sur le plateau : un financement pourrait leur être demandé. Un tramway moderne pourrait répondre aux besoins pour moins cher
	Obs 6			X	X		X	X					X				X	R		M. FARDOUET : (de Saclay) Intérêt d'un transport lourd enterré sous plateau: si on accepte 1 réduction circulation routière. ... pas de 3e voie N118, 2 soit associé à TP car SP courts temps attente et prix attractif 3 grande capacité et ponctuel 4 enterré car préserve au maximum environnement et qualité de vie même plus cher 5 autour des gares du plateau, pas d'urbanisation et pas de parking longue durée en surface (enterrés faible capacité pour seuls personnel métro)
	Obs 7		X										X				X	X		M. Mme MADELAINE : (de Saclay) Ligne 18 pas utile sur le plateau, TCSP suffisant car RER B C à 3 ou km du centre plateau Économie investissement importante. Si le métro est développé, il doit être enterré - préservation environnement
	Obs 8							X					X				X	X		Mme CHEVREAU : (d'Igny) Le cluster aurait dû faire l'objet d'un débat public. La ligne 18 reliant ce cluster au RT parisien pas judicieuse car 1) traverse zone protégée 2) en aérien, douleur visuelle environnementale irréversible. 3) Fréquentation prévue faible et double emploi avec ligne BHNS --> tram. 4) Réalisation trop tardive. 5) Coût trop élevé et sous-évalué, fonctionnement très onéreux non rentable. 7) Rapport Cour des Comptes : 1re nécessité mettre à niveau l'existant. 8) La loi Notre août 2015 rend possible modifier le projet L 18, la SGP aurait dû en profiter. 9) Alternative = transport par câble potentiel 8000 passagers heure par sens, coût 5 fois moindre que L 18. Facilement implantable moins agressif visuellement Adapté pour relier 2 parties Université ou vallée RER B au plateau. 10) Circulation routière faiblement réduite par L 18. → L 18 trop chère et inadaptée, étudier desserte plus fine plus économe
	Obs 9		X					X									X	R		M. FOURGEAUD : 1) la solution aérienne porte préjudice aux terres agricoles, défigure le cadre de vie des habitants, va faire fuir les oiseaux des étangs de Saclay 2) Demande la démonstration de la nécessité des 10/11 gares et la modification du tracé en souterrain 3) propose 2 solutions alternatives à trajet enterré plus court , la 1re en gardant la gare CEA et la 2e en déplaçant la gare de Orsay-Gif à St Aubin et supprimant la gare CEA 3) solution alternative : créer une ligne tram moins coûteuse que faire 10 gares
	Obs 10		X				X	X	X					X					X	Mme VILAIN : (de Palaiseau) Exploitant 40 ha sur le plateau, dont seulement 13 en ZPNAF, grande crainte que la majorité des terres de l'exploitation soit vouée à disparaître ou même qu'une partie soit aliénée pour le métro. Donne la liste de toutes les parcelles de l'indivision Roger VILAIN pour être mise au courant de leur devenir, notamment en cas d'éviction pour utilité publique. Relevé d'exploitation et plans joints, dont un plan montrant des parcelles concernées par l'emprise prévue de la ligne 18 et un texte donnant leur identification. Concernant la ligne 18, 1) pense qu'une infrastructure plus légère que ce métro lourd serait mieux adaptée. 2) Il vaudrait mieux faire d'abord fonctionner correctement les moyens de transport existants (RER B, réseau routier...) 3) S'il y a quand-même un métro, hostile à l'aérien qui dénature le paysage, dérange fortement les gens à proximité, fait du bruit et des vibrations. 4) A titre personnel, serait catastrophée de devoir céder des parcelles pour l'emprise du métro aérien et très gênée d'avoir à contourner les piliers et à passer dessous le viaduc. 5) Si le viaduc surplombe un champ, celui-ci restera-t-il cultivable pendant les travaux et en exploitation ? Quid de la « zone d'intervention potentielle ? 6) Sur quelle emprise et comment se passeront les expropriations ? En conclusion, demande que le métro passe en souterrain sur le plateau (surtout pas en surface).
	Obs 11		X				X											R		M. AIGUESPARSES : (de Saclay) Arrêtez le massacre du plateau, encore rescapé de l'urbanisation massive, mais le métro aérien va donner le coup de grâce, il faut absolument que la ligne soit enterrée.
	Obs 12							X	X	X									X	Mme CORBIN : (de Saclay) Pas favorable à la ligne 18 telle que proposée, craint des atteintes à l'équilibre et à la vie de la faune et de la flore, des atteintes à la biodiversité dans un secteur ayant de nombreuses zones protégées, des réserves ornithologiques. Que vont devenir

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
																				les agriculteurs et maraichers si on morcelle leurs terrains ? Sans compter les nuisances sonores et visuelles.
Obs 13													X			X		X		Mme CORBIN : (de Saclay) Il faut impérativement améliorer rapidement le RER B, avant la ligne 18. Prévoir des connexions vallée-plateau en téléferique, et prolonger les TCSP actuels. Non à la ligne 18 inefficace localement et non rentable, son coût est pharaonique.
Obs 14	X	X					X	X					X			X	R			COMITE DE QUARTIER SACLAY BOURG : 1) Demande que la ligne 18 soit enterrée sur l'ensemble de son tracé, compte tenu du souhait de la population d'un projet basé sur des critères de développement durable, des nuisances de la ligne aérienne prévue : visuelle, sonore, néfaste à l'agriculture, des doutes sur sa fiabilité en tous temps et toutes températures et des surcoûts d'exploitation dus à la climatisation des voitures et des installations techniques. 2) Propose des solutions alternatives : a) réduire le nombre de gares qui est passé de 4 à 11, b) prendre, en souterrain, un tracé plus court que le tracé actuel – solution. 1 tout droit de Palaiseau au Christ et du Christ vers Châteaufort, solution 2 de Palaiseau vers une gare à St Aubin sans gare Orsay-Gif desservie par TCSP, puis tracé vers SQY Est. C) développer l'offre de TSCP avec des correspondances pour desserte du campus. → utiliser la mixité de l'offre de transports pour éviter la multiplication des gares et des coûts associés.
Obs 15												X	X		X	X		X		M. TOUCHARD : (de Igny) Critique de la ligne 18 1) traverse ZPNAF 2) passage en aérien nuisance visuelle et environnementale 3) fréquentation prévue faible – double emploi avec TCSP de BHN pouvant évoluer en tram 4) trop tardive 5) coût très élevé – sous-évalué et fonctionnement onéreux – non rentabilité – voir rapport Cour des Comptes. 6) cite le CR de la CLI Saclay du 14 avril a) future gare dans la zone de danger CEA + CIS BIO et même si celle-ci est réduite du PPI, b) études complémentaires nécessaires pour transport de matières nucléaires, c) compatibilité du projet avec la ZNA CEA, d) prendre en compte les risques d'agression métro sur CEA.
Obs 16		X										X		X	X		X			Mme DELATTRE : (représentante IFFO-RME à la CLI Saclay) Avis défavorable. 1) Insiste sur l'importance de la zone non aedificandi (ZNA) de 500m autour des clôtures du CEA (8 pièces jointes à l'appui), instituée depuis 1947, que la SGP semble ne pas avoir bien prise en considération puisqu'elle pense pouvoir s'en affranchir en modifiant les PLU concernés. Cette ZNA figure dans le « Porter à connaissance maîtrise de l'urbanisation autour des IBN du CEA de Saclay » de 2011. 2) Conteste que le tracé nord autour du CEA soit plus favorable que le tracé sud au point de vue sécurité nucléaire et demande de respecter le PPI. 3) La zone de danger concerne aussi CIS-BIO 4) Pas d'info sur l'impact sur le CEA d'un déraillement du métro 5) carte des sites pollués du dossier CDT non reprise. 6) Quid du système de retournement des trains en gare de fin du 1 ^{er} tronçon (CEA ou Orsay-Gif ?) en 2024 ?
Obs 17		X					X	X							X		X			Mme CORBIN : (de Saclay) 1) Quid de la circulation du métro aérien en hiver rigoureux (risque de paralysie) ? 2) Il serait plus judicieux de prolonger le tracé des TCSP – on pourrait passer au tramway. 3) les villages du plateau ne bénéficieront pas de la ligne mais en subiront les nuisances. Projet à revoir.
Obs 18	X						X	X									R			M. PUYBASSET : Un métro aérien est une parfaite nuisance pour les habitants de Saclay et d'autant plus s'il n'y a pas de gare proche, or il semble peu sur d'avoir une gare au christ de Saclay à cause du CEA. Il manque déjà beaucoup d'infrastructures sur le plateau.
Lettre 1		X						X					X				R			CONSEIL MUNICIPAL DE SACLAY : Motion votée à l'unanimité 1) contre la version aérienne de la ligne 18 2) rappelle les objectifs initiaux sur temps de parcours et sauvegarde environnement et cadre de vie 3) réclame les crédits pour solution enterrée
Lettre 2	X	X															R			M. PAGE : (Maire de Saclay) 1) la solution aérienne porte préjudice aux terres agricoles, défigure le cadre de vie des habitants, va faire fuir les oiseaux des étangs de Saclay 2) Demande la démonstration de la nécessité des 10/11 gares et la modification du tracé en souterrain 3) propose 2 solutions alternatives à trajet enterré plus court, la 1 ^{re} en gardant la gare CEA et la 2 ^e en déplaçant la gare de Orsay-Gif à St

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
																				
					X			X									X			Aubin et supprimant la gare CEA
Lettre 3					X			X									X			M. WEULERESSE : (de Palaiseau) 1) Présente une carte des solutions alternatives remplaçant la ligne 18 très peu utile 2) reproche à la ligne 18 de traverser en son centre la ZPNAF 3) Commente les conclusions des rapports décembre 2014 et août 2015 du Cercle des transports 4) demande la priorité aux déplacements à vélo – copie d'un article du Monde du 4 décembre 2015
Lettre 4	X	X																		M. BLONDOT : 1) la gare de Massy opéra n'est pas justifiée – pas besoin de 2 stations à Massy 2) On pourrait faire 1 seul pont sur la N118 pour TSCP et ligne 18 3) Propose de supprimer la gare CEA-St Aubin, et déplacer la gare ORSAY-GIF à GIF puis aller tout droit
Lettre 5	X	X											X				R			Mme BLONDOT : 1) Métro aérien sur le plateau nuisance insupportable mais ligne importante pour désengorger le réseau routier 2) propose de rester en aérien le long de Corbeville et passer en tunnel à partir de Orsay-Gif en supprimant la station CEA ST Aubin (Christ Saclay bien relié par bus à Orsay-Gif) avec un trajet direct vers St Quentin Est. - Les économies de trajet + de gare paieraient le passage en souterrain.
Lettre 6		X			X	X						X					R			COMMUNES DE SACLAY, CHATEAUFORT, MAGNY-LES-HAMEAUX ET VILLIERS-LE-BACLE : Ce document est identique à la lettre 4 déposée à Villiers le Bâcle
Lettre 7		X				X	X					X	X			X	X			M. MASSELIN : (de Dourdan) 1) Présentation des documents très complète, mais qui est moteur, le métro ou la volonté d'urbanisation ? Les multiples projets d'aménagement sur le plateau mis bout à bout aboutiraient à plus de 100 000 habitants, est-il nécessaire de faire venir tant de monde ? Quid alors de l'agriculture, de la biodiversité ? 2) Le plateau n'est naturellement pas un lieu de passage mais de destination → concernant la ligne 18, intéressant de relier d'une part Orly à Massy/Palaiseau, d'autre part SQY à Versailles et à l'ouest, mais pas souhaitable de traverser le plateau (cf. STIF et Louis Schweitzer). 3) Au plan financier, la ligne 18 représente 12,7 % de l'investissement GP mais seulement 5,5 % des bénéfices espérés ! 4) Le passage en aérien offre une cible en or aux actes de violence. 5) Possibilités alternatives : a) aménager le RER B pour un meilleur service et le prolonger en vallée vers SQY et Versailles, b) optimiser le RER C avec une plus grande fréquence. c) raccorder Sceaux-Robinson à la Grande Ceinture vers Bièvres permettant des relations directes avec Roissy par ligne de Sceaux et Orly via Massy et Verrières le Buisson. d) téléphériques entre vallée et plateau + flotte de minibus à la demande. 6) Attention au rôle majeur des rigoles sur le plateau, il y en a 62 km et non 34,35 km. 7) en conclusion pas de ligne 18 traversant le plateau et le reste entièrement en souterrain. Pour desservir le centre du plateau, lui substituer les RER B et C aménagés, des téléphériques, etc.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares																	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
	Tracé ligne																	
	Ouvrages annexes																	
	Accessibilité multimodale																	
	Interconnexion																	
	Dév. économique et urbain gares																	
	Nuisances sonores et vibratoires																	
	Impacts paysagers et agricoles																	
	Impacts fonciers et détériorations																	
	La maintenance de la ligne																	
Chantiers et communication																		
La sécurité de la ligne																		
La rentabilité socio-économique																		
Nuisances liées construction L18																		
Les mises en compatibilité																		
Autres problématique																		
FAVORABLE																		
DEFAVORABLE																		
NON EXPRIME																		
ZONE 4																		
Commune de Gif sur Yvette																		
Registre N°1																		
Obs 1	X																	<u>ANONYME</u> : anticiper la possibilité à terme d'une gare CEA/Rond-point de Saclay
Obs 2																		X <u>Mmes APTEL BRUNET- DEBIESE</u> : Echange avec le commissaire enquêteur sur ZPNAF, Christ de Saclay, zone non aedificandi, espèces protégées à Corbeville.
Obs 3							X											X <u>M SICARD</u> : Nuisances sonores, visuelles, inutile sur 15 km. Accord pour un terminus à Gif avec suite par bus.
Obs 4																	R	<u>M POFFE</u> : Métro indispensable pour les milliers de personnes qui travaillent et habiteront sur le plateau de Saclay et qui ne pourront pas utiliser les transports de la vallée déjà saturés. Mais pas favorable au métro aérien qui défigurerait le plateau. Métro au sol classique paraît adapté.
Obs 5																	R	<u>M. FASOLIN</u> : Gif sur Yvette. Opposé au métro aérien pour la préservation du plateau de Saclay le souterrain avait été promis. Demande de respecter l'engagement promis.
Obs 6																	R	<u>M ERNEST</u> : Opposé au passage en aérien des 14 km prévus. Surcote négligeable pour l'enterrer. Urbanisation fatale. Préférence du scénario 2.3 (pièce D page 56)
Obs 7								X										X <u>M et Mme DELFREYN</u> : Opposés au projet : intérêt économique douteux, développer et entretenir l'existant. Dégradation de la vallée de Chevreuse et son voisinage. L'urbanisation deviendra « galopante ». activités agricoles menacées.
Obs 8	X						X						X				X	<u>M. FRANCOIS</u> : acceptons le projet de Paris/Saclay en partie réalisé. Signale des incohérences et corrections possibles. Ligne de métro à 3Md €. Rentabilité pas assurée. La ligne arrivera trop tard (2025-2030). Demande de modifier le phasage, arrêter la ligne à CEN Saclay pour éviter la desserte par car du CEA. Le réaliser + rapidement possible. Avec les économies renforcer l'existant (RER B) et créer une liaison avec Courtabœuf. Et réaliser la liaison avec Versailles si la zone R&D de Satory à vocation véhicules électriques se réalise. Gare de Saclay en zone de danger.
Obs 9													X					X <u>M. LELIEVRE</u> : Gif Environnement. Nécessité de prévoir des modes de transport collectifs efficace. le projet de la SGP suscite des interrogations. Niveau de fréquentation pas fondée. Cout d'investissement très élevé. Rentabilité pas démontrée. Les échéances de mise en service ne permettent pas de répondre à l'arrivée des milliers de personnes attendues. Le viaduc est préjudiciable au milieu environnemental et paysager et source de nuisances sonores. en période de restrictions budgétaires, il serait plus efficace de réhabiliter les RER B et C, achevé le tracé du TCSP, créer une liaison par câble le long de la RD 118 et reliant la zone d'activités de Courtabœuf. Avis défavorable sur toute la ligne.
Obs 10							X											X <u>Mme GERAADS</u> : Président ADEVY. Emet un avis défavorable au projet tel que présenté dans le dossier. Rappel les conclusions du CDT du plateau de Saclay, la création ou amélioration des liaisons douces ne sont pas chiffrées (tramway, téléphérique, navettes bus, rénovation et amélioration du RER B. Mépris de la qualité des paysages naturels et agricoles, des riverains, métro aérien sur 14 km avec piliers tous les 25 m. la ligne n'est pas d'utilité publique néfaste à la réussite du projet de l'OIN dans son ensemble.
Obs 11																		X <u>M RAYMOND</u> : Gif sur Yvette. Ligne totalement inutile et sans apport d'amélioration. Cout démentiel pour le service rendu. Le métro aérien sera générateur de nuisances insupportables. Une liaison Nord Sud serait plus profitable. Projet à repenser du point de vue utilitaire, économique, écologique, réaliste.
Obs 12																		X <u>ANONYME</u> : Accord avec le collectif MOULON2020. Sauvagegardons les paysages que nous aimons.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
	Obs 13																		X	ANONYME : Accord avec la lettre de Gif environnement. Ligne nuisible pour l'environnement. Aucun intérêt pour la liaison plateau vallée.
	Obs 14																		X	M VALENTIN : pour la réalisation de la ligne nécessaire et indispensable. Il serait préférable que les 14km d'aérien soient en souterrain.
	Obs 15								X										X	M et Mme LUTTON : ne pas sacrifier les belles terres fertiles de France et le travail des agriculteurs.
	Obs 16						X	X								X	X			M SANGOUARD : Dépose pour plusieurs personnes. Favorable sur le principe de la ligne 18. Ils ne veulent pas prendre en compte les réserves du STIF et du CGI mais attendent que la SGP apporte des éléments plus convaincants sur la fréquentation. Demande la mise en place d'une gouvernance unifiée. La SGP n'apporte pas d'éléments sérieux sur l'argument économique de l'aérien en ce qui concerne les nuisances créées.
	Obs 17								X							X	X			M JOLY : Président de Terre et Cité. Rappel le consensus exprimé par les membres de l'association : préservation de la ZPNAF, la fonctionnalité des espaces agricoles, les réseaux de drainage, la résolution des problèmes de circulation actuels. Le document rappelle les avis du collège des agriculteurs, des associations des élus, de la société civile. Il considère qu'il existe, des alternatives qui n'ont pas fait l'objet d'études détaillées à savoir : prolonger la tangentielle Sud passant par la vallée de la Bièvre du TTME, la rénovation et le renforcement du RER B, tram train le long de la RD 36 (transformation du TCSP), création des connexions nord sud (téléphérique, bus.
	Obs 18						X	X											X	M GRESILLON : Gif sur Yvette. Préoccupé par la protection de la qualité environnementale de la région. La protection des terres agricoles est essentielle. La ligne 18 ne doit pas passer sur celles-ci. Le cout de cette ligne est considérable au dépend des terres agricoles.
	Obs 19																		X	Mme FRANCOU : Opposition au projet.
	Obs 20																		X	Mme MEURISSE : Refus du projet de métro inutile. Cout trop élevé, risque de voir une nouvelle urbanisation, grignotage continu, non contrôlé des terres. Un métro aérien qui ne respecte pas l'environnement.
	Obs 21															X	X			M SMIT : Association COLOS . Document de 26 pages. Présentation du document et commentaires. 1. Préambule : quelques caractéristiques du plateau de Saclay 2. La pertinence et l'utilité de la Ligne 18 : plus que discutables 3. Un plan de financement non crédible et périlleux 4. Renoncer à la Ligne 18 si on veut pouvoir accueillir les JO 2024 et/ou l'Expo universelle 2025 5. Solutions alternatives pour desservir le plateau de Saclay 6. Évaluation globale du projet. En conséquence de ce qui précède, nous ne reconnaissons pas l'utilité publique de cette Ligne 18. qu'elle soit aérienne ou souterraine. Aussi nous prononçons-nous en défaveur de ce projet de Ligne 18. Nous préconisons des solutions plus légères et adaptables, moins onéreuses, et adaptées aux vrais besoins des usagers comme des habitants du territoire, et nous demandons que de telles solutions fassent l'objet d'études approfondies conduites par des experts indépendants.
Obs 22																		X	M SMIT : Association COLOS . Document de 3 pages sur les risques dont est porteur le réseau du GPE.	
Obs 23						X	X												X	M et Mme NICOLAS : espèrent que pollutions lumineuse et sonore ne seront pas augmentées d'une façon catastrophique. Souhaitent que l'esthétique de la ligne aérienne fasse oublier aux riverains les nuisances engendrées par ce projet.
Obs 24																		X	GIF ENVIRONNEMENT : courrier reçu, idem Obs.9.	
Obs 25																		X	Mme LOMBARD : accord avec les arguments du collectif «Citoyen Moulon 2020 » qui s'oppose au projet de la nouvelle ligne 18. Une réflexion globale approfondie s'impose quant à la question des transports projetés en perspective de l'urbanisation massive programmée par « Paris Saclay Territoire Sud » dans sa frénésie mégalomane. Il faut donner le temps au temps et la priorité à une vocation territoriale	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
	Obs 26																X		d'agriculture nourricière sur le plateau (exigence à l'échelle nationale et planétaire). Par là même, nous sauvegarderons les paysages que nous aimons. Silicone Valley a-t-elle sa place en Ile de France.	
	Obs 27																R		Mme MICH : Avis défavorable au métro aérien ligne 18. Bon sens pratique et esprit démocratique d'envisager d'abord d'améliorer l'existant.	
	Obs 28																	X		Mme BERT : Emet un avis défavorable à la réalisation du métro ligne 18 (selon les arguments développés par « GIF ENVIRONNEMENT » de « TERRES FERTILES » dont je suis membre).
Commune d'Orsay																				
Registre N°1																				
Obs 1																		X	ILLISIBLE : Le projet est loin de correspondre à ce qui est annoncé qu'il s'agisse de l'utilité du métro, la protection de l'environnement, de l'agriculture. Cout exorbitant. Prévoir un métro aérien, c'est se moquer de l'environnement. Contre le projet.	
Obs 2																		X	ILLISIBLE : Ce n'est pas un métro excentré ni quelques bus qui résoudront les problèmes d'asphyxie.	
Obs 3																		X	ILLISIBLE : Projet démesuré.	
Obs 4								X										R	Mme TOFFANO : Opposée à la ligne en extérieur. Gène les agriculteurs. Destruction de la beauté des paysages. Rénover le RER B.	
Obs 5								X										R	M. GUISEL : Orsay. Loi sur la biodiversité : ERC (Eviter, Réduire, Compenser). 14km aérien fracture du beau plateau de Saclay défiguré, seul poumon vert autour de Paris. Des efforts considérables sont entrepris par l'OIN pour faire des aménagements à venir, un vrai projet urbanistique, architectural et paysagiste. Pourquoi saccager une telle œuvre avec ce barreau. Le métro : OUI, le viaduc : NON	
Obs 6																X	X		LA VOIE DU PLATEAU : Document diffusé à la population. Le métro de la honte. Ces lignes sont tout sauf vertueuses en matière de développement durable. La desserte du plateau, on se trompe de problème, donc de solution. Gaspillage de l'argent public. Solution alternative, un téléphérique, des navettes	
Obs 7																X	X		M. CHARVOLIN : Orsay. Pourquoi construire un métro alors qu'il y a les RER B et C des bus. cout très cher. Dégradation du paysage. Téléphérique silencieux et économe en énergie.	
Obs 8																		X	M. CHAMPETIER : président de l'ASEOR. Document de 4 pages. Il en résulte que sans argument crédible vis-à-vis de ces réserves de la part de la SGE, l'ASEOR est conduite à émettre un avis défavorable à la réalisation de la ligne N°18.	
Obs 9																		X	M. SOMMAIRE : Président de l'ASORMA. Document de 3 pages. développement sur 3 points : utilité de la ligne, Faisabilité, option enterré ou aérien.	
Obs 10																		X	M PAREZ : Venu consulter les documents	
Obs 11																		X	M DORMONT : Orsay. Ligne indispensable pour le développement du plateau de Saclay. On devrait se féliciter du choix de l'état de l'avoir conservé alors que la rentabilité n'est pas la meilleure en comparaison avec d'autres lignes. Il est indispensable que le prolongement vers Versailles soit réalisé. La ligne 18 est le complément indispensable du TCSP qui assure des liaisons de type « cabotage » sur le plateau. Avis très favorable.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires				
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre		
	Obs 12																X				M VEDEL : Orsay. Avis défavorable à la construction de la ligne 18 qui permet d'épargner les terres agricoles du plateau de Saclay. accuse les décideurs et un grand nombre des élus de pratiquer un double langage.	
	Obs 13						X									X	X				M FALAIZE : Orsay. Echéances de construction trop lointaines. Nécessaire de prévoir des transports en fonction de l'évolution du nombre d'habitants travaillant ou résidents sur le site. Des solutions plus rapides existent, moins coûteuses, prévoir l'accès par téléphérique entre vallée et plateau. Contre le projet de construction de la ligne 18. Compte tenu des nuisances et des financements que devront supporter les habitants de la région.	
	Obs 14																X				M CORNEFENT : Orsay. La ligne 18 hypothèque la vocation agricole du plateau de Saclay. Elle est inadaptée. Double emploi avec le TCSP. Ne traite pas le problème du dernier KM. Opposition à la construction de la ligne 18.	
	Obs 15			X												X		X			M FETTU : Orsay. Est-il nécessaire de concentrer 20% de la R&D nationale dans la même région. 2030 beaucoup trop tard. A-t-on analysé d'autres alternatives plus efficaces et moins coûteuses ? Menace pour l'activité agricole. Besoin urgent de liaison plateau/vallée.	
	Obs 16						X	X	X								X	X				Mme FONTANELLA : Présidente association Bures Orsay Nature. Avis sur l'opportunité et la solution prévue de la ligne 18 est totalement défavorable. Points relatifs à l'environnement : emprise sur les terres agricoles, emprise sur la ZPNAF, nuisances sonores, nuisances électromagnétiques, conséquences néfastes sur la biodiversité locale, qualité paysagère, urbanisation future des espaces agricoles et naturels. D'autres solutions existent : TCSP, augmentation du nombre de bus, remise à niveau des RER B et C, liaison vallée plateau.(téléphérique).
	Obs 17			X	X	X						X						R				M ROCHE : Association Orsay Avenir. Soutien au projet du Grand Paris Express et toutes les lignes, en particulier la ligne 18. Il est vital de développer de nouvelles infrastructures de transport, remplacer les voitures décongestionner le réseau actuel, envisager le succès au « cluster technologique », cout élevé mais à amortir sur le siècle comme le métro parisien. Demande que soit étudié la partie aérienne en enterrée ou semi enterrée ; il faut se projeter bien au-delà de 2030 pour apprécier l'utilité publique. Rappel les engagements de Mme Péresse pour le remplacement complet des rames de la ligne B, remplacement des rails, caténaires, etc..., le système de pilotage automatique, nouvelle ligne de bus express Saclay Paris, intégrer des parkings pour voitures, vélos et accès simplifié pour toutes les gares du Grand Paris, étude de réalisation d'un téléphérique gare d'Orsay plateau.
	Obs 18						X	X	X									X				Mme ZIESEL : Dit non à la ligne 18. Atteinte au site, au paysage qui serait défiguré. Atteinte à la vocation agricole, nuisances sonores et visuelles urbanisation excessive inévitable, réalisation lointaine, cout énorme, emprises au sol, expropriation, absences d'études sérieuses.
	Obs 19						X	X	X									X				Mme DUPONT : Emprunt considérable pour ce métro. Qui remboursera ? c'est grave. Le métro sera moins utilisé que le TCSP. Empreinte considérables sur le territoire. Destruction des terres cultivables autour de Paris
	ZONE 5																					
Commune de Palaiseau																						
Registre N°1																						
Obs 1										X						X	X			ANONYME : Je ne comprends pas le prolongement de la 91 06 jusqu'au Christ de Saclay en doublon avec la 18.Echaudé par les travaux de la 91 06, qu'en sera-t-il de la 18 ? Pour le budget de la 18, le Conseil Général se déclare déjà en faillite. Payons tout d'abord les dettes du pays ! Il manque un plan précis du passage sur Palaiseau		
Obs 2	X																X			Mme LEGEEG : Demande de Gare à Camille Claudel		
Obs 3	X		X			X										X	X			Mme MERY (Présidente du GRAAL) : Dépôt d'une proposition des associations qui s'opposent à la ligne 18 (2 pages) La circulation sur le plateau de Saclay est fortement congestionnée ; nous avons besoin de façon urgente d'une desserte efficace. La capacité de débit des RER B et C est suffisante à condition de les moderniser mais les rabattements sont embryonnaires. Il faut donc développer		

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires			
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares																	<p>Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre</p> <p>d'autres transports locaux adéquats et innovants. Les mouvements associatifs implantés sur et autour du plateau préconisent des liaisons de téléphériques urbains pour relier les vallées aux deux plateaux à partir des gares RER au besoin complété par un service de navettes pour la desserte fine. Pourquoi des téléphériques : technique éprouvée, coût modeste, emprise au sol faible, débit 6500 passagers /heure, vitesse 18 à 25 km/h, très sûr, taux de disponibilité élevé, silencieux, consommation énergétique faible. C'est possible rapidement et économiquement ! (http://www.colos.info/ ou http://moulon20.jimdo.com/ 34 associations signataires</p> <p>Mme GALLON : Contribue à une moindre utilisation des véhicules et donc à une meilleure qualité de l'air mais cette logique pourrait être mieux exploitée : trop peu de stations, insertion des gares dans le système de transport. Gares à implanter : Palaiseau Camille Claudel, Villiers le Bâcle, Châteaufort, Voisin et Guyancourt à la place de St Quentin Est. Système de transport : parking, pistes cyclables, cheminement piéton, bus</p> <p>M. DRONIOU : Question sur la validité 'républicaine et démocratique' de l'enquête alors qu'il est dit que le Cluster ne saurait exister sans la ligne. Dégradation du RER B. Doute sur l'importance du trafic Massy-Versailles. Pas de liaison vallée-cluster qui seront à la charge des municipalités. Demande : de moderniser les deux lignes RER existantes ; de mettre en place des rabattements au niveau de chaque gare RER qui pourraient être des téléphériques de mise en place rapide et peu coûteux. Considérant : le coût, le double raccordement à Orly, l'existence d'un tronçon aérien, la durée des travaux, l'existence d'un lieu de maintenance bétonné, l'arrivée de nouveaux habitants, nous sommes fermement opposés à la réalisation de cette ligne.</p> <p>VILLE DE PALAISEAU : Lettre adressée au Président de la Commission Réalisation nécessaire à la réussite de l'aménagement du Plateau mais ne doit pas écarter d'autres réflexions notamment infrastructures routières et liaisons plateau-vallée. Nécessité d'une gare supplémentaire : deux opérations d'aménagement sur l'Ecole Polytechnique et Camille Claudel existent dont les conditions d'articulation doivent être étudiées. Il s'agit de permettre le développement de la partie résidentielle sur le secteur Nord Est du quartier, le long de l'axe drainé par la RD36 et le boulevard des Maréchaux ; cette stratégie intègre le réaménagement du Ring de Polytechnique et la réalisation de la ligne 18. <u>Par ailleurs, l'introduction d'une gare supplémentaire (Camille Claudel au niveau du passage souterrain aérien) est désormais juridiquement possible.</u> La commune émet un avis réservé à l'implantation du site de maintenance du matériel roulant et de maintenance des infrastructures à l'entrée de la ZAC du quartier de Polytechnique. Cet avis s'appuie sur des raisons d'intégration urbaine (complexification de la réflexion sur l'articulation des deux quartiers) et sur des considérations paysagères et environnementales sur un secteur d'entrée de ville.</p> <p>M. CADELEC : cite- la Cour des comptes <la priorité absolue doit être donnée à l'amélioration du réseau existant> - Le CGI< faiblesse des gains de temps, estimation au plus juste des coûts, absence de rentabilité économique ; avis défavorable à la section Gif Versailles></p> <p>Mme ONILLON : Crainte sur le Centre de maintenance- Diffuseur de Polytechnique. Demande la création de la gare Camille Claudel</p> <p>M. BERTRAND : Un autre site de maintenance est-il possible ? S'il constitue le prix à payer pour avoir une gare à Camille Claudel, OK Cette gare est indispensable ; prévoir accès piétons, vélos, parking</p> <p>PS Section de PALAISEAU : Contribution de 4 pages Le projet de ligne 18 ne peut se concevoir et s'analyser qu'à la lumière de l'aménagement du Plateau (Pôle de recherche nationale et internationale, mixité fonctionnelle, mixité sociale, offre de transport adaptée, respect de l'environnement). Les analyses de SGP n'ont pas pris en compte la demande ancienne de gare Camille Claudel pas plus que les compromis travaillés par la CAPS autour du Transport Automatique Léger... Le projet reste parcellaire et ne s'intègre pas dans un ensemble cohérent. Demande : Il est indispensable que le métro soit enterré <i>en tranchées couvertes</i>. Une gare supplémentaire à Camille Claudel avec continuité urbaine entre Polytechnique et Camille Claudel. Cette gare doit être associée à des parkings de rabattement (voitures, vélos) et favoriser</p>			
	Obs 4	X			X	X													X		
	Obs 5			X				X						X	X					X	
	Obs 6	X	X	X															X		
	Obs 7												X						X	X	
	Obs 8	X		X																X	
	Obs 9	X		X	X															X	
	Obs 10	X	X	X				X							X	X	X				

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires			
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre	
																				l'utilisation de transports collectifs. Le choix de l'emplacement du Centre de Maintenance mérite d'être discuté. Il était prévu sur le site proposé de construire des logements. Il serait souhaitable de retravailler ce secteur d'aménagement, entrée de ville, en cohérence avec le quartier Camille Claudel et l'intégralité du projet sur la frange Sud du Plateau. Intégration au PLU : 2.4ha d'Espace Boisé Classé disparaissent ; il convient de les remplacer. La création du sous-secteur UX2app doit prendre en compte la question de continuité urbaine. Demande d'enfouissement des lignes électriques THT traversant le quartier du Pileu	
Obs 11										X			X						X	M. COSTES : s'étonne de la demande de s'inscrire sur Google avant de déposer une observation sur internet. Placer le site de maintenance à l'entrée de Polytechnique est un NON SENS. Financement ?	
Obs 12		X																X		M. TCHERTANOV : Pour la 18 mais contre le passage sous les habitations. Pas assez profond	
Obs 13		X																	X	M.DELETOILLE : Contre le passage sous sa maison (rue Bertaux) ; il y a de la place sous la route vers le plateau	
Obs 14	X																	X		M.ROY : Très favorable ; demande arrêt à Camille Claudel	
Obs 15	X																X	X		Mme ROY : Arrêt à Camille Claudel pour dynamiser les services (Centre médical, pharmacie...). Bonne alternative à la voiture	
Obs 16																	X	X		M.THIEBAUT : Ouvert au projet ; à approfondir. Pas de partenariat public privé pour le fonctionnement	
Obs 17																	X	X		Mme MARTIAL MAITRE : Demande l'identification des zones de compensation afin qu'elles puissent devenir effectives	
Obs 18	X			X				X									X	X		M. MARCHAND : Projet contestable : désertification, conservation des espaces naturels, ligne aérienne, 1 seule sortie pour Palaiseau ville mal desservie par les transports en commun et coupée par l'autoroute. De plus une station à Camille Claudel s'impose	
Obs 19	X									X									R	M. BARRAUD : Gare à Camille Claudel ; contre le Centre de maintenance sur le site Polytechnique	
Obs 20	X	X																	X	M. HACQUIN : Projet intéressant ; Gare à Camille Claudel ; plan des travaux pas assez précis pour évaluer le tracé	
Obs 21		X			X			X					X							X	M. GARANAEL : Coût très important disproportionné par rapport aux besoins jusqu'en 2030. Tramway beaucoup moins cher. Liaisons avec les lignes B et C négligées. Avis Défavorable Un métro aérien ne doit pas traverser la ZPNAFF et le parc Naturel de la Vallée de Chevreuse. 2 ^{ème} avis défavorable.
Obs 22					X								X				X	X		M. CADELEC : Avis très défavorable. Raisons financières, raisons de bon sens (urbanisation garantie), raisons calendaires (trop tard), raisons démocratiques (SGP se comporte en souverain)	
Obs 23		X			X			X									X	X		Mme BRUNET : 1) Conditions d'accueil le samedi 16/4 - 2) Sur le fond : avis très défavorable Une prolongation de la 14 jusqu'à Massy Palaiseau est justifiée par le trafic ; la 18 telle que prévue ne se justifie pas au-delà de Massy. L'accès au plateau et sa traversée relève plus d'un tramway ou d'un TCSP Améliorer les dessertes et les liaisons Nord Sud ; l'utilité de la ligne est affirmée par SGP mais pas démontrée Les habitants ne peuvent accepter de voir le plateau balafre par un viaduc...Favorisons l'étalement des heures de travail	
Obs 24													X				X	X		M. COQUILLAY : Avis défavorable Des milliards pour un projet pharaonique dont la priorité n'est pas évidente et qui ne servent qu'à quelques milliers de franciliens déplacés pour le plus grand bonheur de la spéculation immobilière. Il y a des priorités plus urgentes que les pôles d'investissement économique autour des gares de la 18 qui s'ajoutera à un TCSP et une route à 4 voies. On pourra étudier la 18 quand le goulet d'étranglement de Chatelet sera réglé.	
Obs 25							X	X					X				X			Mme KANIA : Est-il seulement possible d'envisager une ligne d'un coût de 3 à 4 milliards d'euros qui ne servirait pas les intérêts des Palaisiens alors que des solutions alternatives existent avec moins de préjudices pour notre cadre de vie.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
	Obs 26		X					X					X					X		M. CHEVREAU: Le cluster Paris Saclay n'a pas fait l'objet de justifications initiales. La ligne 18 cumule tous les inconvénients : zone agricole protégée, réalisation en aérien, fréquentation faible, réalisation trop tardive, coût élevé, non rentabilité, inutilité . Sécuriser les lignes existantes ; transport par câble...Avis défavorable
	Obs 27												X					X		M. DUPONT: Infrastructure lourde, longue et coûteuse. Améliorer l'existant. Evaluer l'impact négatif par rapport à la COP 21
	Obs 28		X															X		M. FAVORSKIY: Favorable à la création de Camille Claudel
	Obs 29																X	X		M. DELOUIS: Projet étonnant, monstrueux et scandaleux...Les habitants du quartier Camille Claudel ne souhaitent que de pouvoir se rendre facilement à Massy Palaiseau où se trouve le RER B...La 18 fait quadruple usage avec la C, le tram train et l'express 91...Si elle devait néanmoins exister elle pourrait s'arrêter juste avant le Christ de Saclay
	Obs 30																X	X		M. BRUDIEUX: Utilité de la ligne ? Améliorer l'existant avec téléphériques et navettes Avis défavorable
	Obs 31								X					X		X	X	X		Mme DIGARD (Europe Ecologie Les Verts) et Mme LAUNAY: Mémoire Protection des terres agricole, faible prévision de trafic, alternatives moins chères répondant mieux aux besoins de mobilité, rentabilité interne faible
Registre N°2																				
Obs 32						X	X									X	X		M. GRANDE : 3 pages Le projet est présenté par M. YVIN devant les spécialistes de l'immobilier « De nouveaux quartiers verront ainsi le jour », Protection de ZPNAF, Critiques du cluster, augmentation du prix du terrain qui fera vendre les agriculteurs	
Obs 33																		X	Mme KANIA : Le tracé peut être modifié et empiéter sur les terres agricoles	
Obs 34							X					X						X	Mme LESCURE : Dépenses pharaoniques, ne pas détruire la terre du Plateau	
Obs 35	X							X										X	GRAAL : (voir mail 3069) Gare de Palaiseau excentrée par rapport à la ville, pas de liaison vallée gare. Demande amélioration de l'existant Site de maintenance : Impossible de faire cohabiter des logements et le SMR, empiète sur la zone boisée : avis défavorable sur SMR	
Obs 36																X	X		M. et Mme BODET : Le projet est trop important et en retard. Améliorer le RER B et création d'un réseau léger sur le plateau	
Obs 37												X				X	X		M. BENHAÏM : Projet coûteux ne correspond pas aux demandes de la population et vise à bétonner le plateau. Améliorer l'existant	
Obs 38							X					X				X	X		M. PAUL : Pas de concertation, ne respecte pas la Charte de l'Environnement, (voir avis de 17 pages dans le CDT). Projet inutile qui fera bétonner le plateau pour le rentabiliser. Inutilité du Cluster. PJ une annexe Avis sur le CDT	
Obs 39																		X	Mme PAUL : partage l'avis de COLOS et UASPS	
Commune de Massy																				
Registre N°1																				
Obs 1		X				X				X			X				R		M. PHILIPPOT : (Conseil de quartier Massy Opéra) Dépôt d'une contreproposition : Le tracé de la ligne, entre Massy Opéra et Antonypôle, passe sous une trentaine de pavillon d'Antony ainsi que sous quelques pavillons de Massy. Hypothèse aberrante car il est possible, au sortir de Massy Opéra de passer sous la zone industrielle du Moulin en traversant le parc des sports puis l'avenue Sommer et	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires			
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre	
																					ainsi d'aboutir à Antony-pôle. Les avantages : évite les nuisances lors du creusement et en exploitation bruit et vibrations. Par ailleurs risque de nappe phréatique impasse d'Orléans. Il ne s'agit pas de contester la ligne mais d'éviter des nuisances, d'éventuels problèmes techniques et des indemnités. Nous nous réservons le droit d'engager, le cas échéant, une procédure.
	Obs 2		X				X				X						R				Mme DUPERRIER : D'accord avec M.PHILIPPOT. Grand Paris projet exceptionnel plein d'espoir pour tous
	Obs 3		X				X				X						R				M. ILLISIBLE : Le projet est très bien mené. La contreproposition de M.PHILIPPOT semble pleine de bon sens
	Obs 4		X		X												X				Mme DUBOIS : Projet intéressant. Travailler le rabattement des bus vers les gares. Attention, le secteur Diderot RER B Pileu est une zone de carrières !
	Obs 5																X				Mme BOUEY : Je suis favorable à ce projet : gain de temps et qualité de vie.
	Obs 6																X				M. GAUDIN : Très, très favorable. Pensons à nos enfants et petits enfants
	Obs 7		X											X				X			M. PACINI : Remarques sur les aléas forts argile entre Massy Opéra et Massy Palaiseau. Risque de remontée d'eau. Recommande pour le tracé entre Massy Palaiseau et Massy Opéra la variante 2.1 (Souterrain par Koenig)
	Obs 8	X		X	X														X		M.et Mme MOUNIER : Accord avec la remarque précédente
	Obs 9																	X			Mme ROUSSARIE : J'attends la ligne 18 avec impatience
	Obs 10																X	X			Mme RARQUIN : Je suis favorable. Autre accès vers Paris
	Obs 11																X	X			M. RIQUEL : Je suis favorable à ce projet ; se déplacer en IdF sans passer par Paris
	Obs 12		X				X				X			X				R			M. MICHOT : Spoliation du propriétaire Impasse d'Orléans. Idem M. PHILIPPOT
	Obs 13		X														X	X			M. PHILIPPOT : Contreproposition de tracé entre Antony-pôle et Massy Opéra
	Obs 14																X	X			M. BAROIN : Je suis favorable à ce projet favoriser les déplacements en région parisienne
	Obs 15		X				X										X	R			M. GALLE : (Président des copropriétaires Résidence Massy Ile de France) Je suis favorable au tracé 2.1 car le tracé actuel passe sous les immeubles du Grand Ensemble et fragilise les bâtis, remontée des eaux, vibrations, nuisances sonores... Je préférerais un tracé passant dans des zones urbaines moins denses voire rurales
	Obs 16																	X			Mme SELINCE : Je suis favorable
	Obs 17		X				X							X			X	R			M. et M. ILLISIBLE : (Pavillon N° 9 Impasse d'Orléans) Souhaiteraient que la contreproposition de M. PHILIPPOT soit étudiée. Nappe phréatique potentielle. Ne sont pas contre le projet mais demande étude sérieuse au niveau du quartier de la Paix.
	Obs 18																	X			M. ILLE : Avis favorable
	Obs 19																X	X			Mme RIQUEL : Très favorable
Obs 20					X												X		M. RIQUEL : (Voir 12) Favorable mais ne pas oublier les parkings autour des gares		
Obs 21																	X		Extrait des délibérations du Conseil Municipal : Le Conseil donne un avis favorable au projet de création de la ligne 18. Il souhaite que l'arrêt au pôle des Gares soit nommé Massy TGV.		

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
	Obs 22												X				R			
Obs 23																	X			M. FAUCHER : Atout supplémentaire pour Massy. Ne pas oublier les parkings
Obs 24																	X			M. PEULLIER : Très favorable
Obs 25																	X			M. EULE : Favorable
Obs 26																	X			M. et Mme PERNIN : Favorable ; ne pas oublier les parkings
Obs 27																	X			Mme URBANIAN : Favorable
Obs 28																	X			ILLISIBLE : Favorable
Obs 29																	X			Mme ATIKI : Favorable
Obs 30																	X			Mme LEGROS : Favorable
Obs 31																	X			M. ZKARES : Favorable
Obs 32																	X			M. THIBAUT : Tout à fait favorable
Obs 33																	X			Mme BOURANSSE : Très favorable ; métro périphérique sud
Obs 34																		X		M. JEANCOUR : Prise de courant par le 3 ^{ème} rail. Ce choix tient il compte des problèmes de... et autres perturbateurs du contact ?
Obs 35																		X		M. JEANCOUR : Rappelle les risques dus aux munitions non employées liées aux bombardements
Obs 36																		X		ANONYME : La correspondance à Massy Palaiseau entre la 18 et les autres gares semble avoir oublié les couloirs souterrains.
Obs 37																		X		Mme MOULLA : Je soutiens le projet
Obs 38							X	X									X	X		ANONYME : Non, car non conforme à la Charte Européenne, induit des gaz à effet de serre, très coûteuse et économiquement déficitaire, néfaste à l'environnement, nuisible à l'agriculture. Non adapté au 21 ^{ème} siècle et à la COP21. Des projets alternatifs existent
Obs 39		X					X	X									X	R		Demain Vivre à Massy : favorable Mais, les terres agricoles doivent être sanctuarisées, ligne souterraine, Protection contre les vibrations et le bruit ? Nuisances dues au centre de maintenance sur le Plateau, gare à Camille Claudel, les rames devraient pouvoir emporter des vélos.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares																	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre	
	Tracé ligne																		
	Ouvrages annexes																		
	Accessibilité multimodale																		
	Interconnexion																		
	Dév. économique et urbain gares																		
	Nuisances sonores et vibratoires																		
	Impacts paysagers et agricoles																		
	Impacts fonciers et détériorations																		
	La maintenance de la ligne																		
Chantiers et communication																			
La sécurité de la ligne																			
La rentabilité socio-économique																			
Nuisances liées construction L18																			
Les mises en compatibilité																			
Autres problématique																			
FAVORABLE																			
DEFAVORABLE																			
NON EXPRIME																			
ZONE 6																			
Commune d'Antony																			
Registre N°1																			
Obs 1		X																X	COLLECTIF DE LA RUE DE L'EUROPE : les représentants de ce collectif, venus en visiteurs, annoncent qu'une pétition contre le tracé actuel sera déposée ultérieurement ainsi qu'une contreproposition sur le tracé.
Obs 2																	X	X	La FAMILLE GASTON, Mme KERGOAT, Mme MARSOLLIER, M. DE GALARD (propriétaires du 18 rue Blanche de Castille) : sont opposés à l'intensification du trafic sur la ligne C du RER à cause des nuisances sonores et des risques de fissures de leur pavillon.
Obs 3		X																X	MM. VALLAEYS, KERGOAT, DRAPIER : déposent une ébauche de la contreproposition concernant le tracé entre les gares d'Antony-pôle et Massy-Opéra
Obs 4		X				X												X	M. Mme DUBOIS, M. Mme DATINET : expriment leur désaccord sur le tracé retenu sous l'avenue de l'Europe sans qu'ils en aient eu l'information ; ils ne comprennent pas les raisons qui ont présidé à l'abandon du tracé initial. .
Obs 5																	R	X	ASSOCIATION BELLEVUE (représentée par MM. VALLAEYS, KERGOAT, DRAPIER) : dépose une contreproposition de tracé entre les gares d'Antony-pôle et Massy-Opéra ; les intéressés reprennent les scénarios qui ont été écartés au profit du tracé actuel : Le scénario 2 qui reliait Antony-pôle et Massy-Koenig passait sous des zones de l'espace public non habitées, il avait été jugé satisfaisant par la SGP mais finalement écarté pour créer une gare dans le tissu urbain à Massy-Opéra Le scénario retenu (découvert par hasard par les habitants) passe sous des espaces privatifs des quartiers pavillonnaires d'Antony-Bellevue et de Massy-la-Paix ; les habitations seront directement impactées et subiront des nuisances de toutes sortes, sonores, dépréciations immobilière...). Pour pallier ces inconvénients, l'association propose un tracé ne passant que par des zones de l'espace public ce tracé suit l'avenue Sommer pour rejoindre la gare de Massy-Opéra par le parc des sports de Massy, L'ouvrage annexe prévu pour l'entrée du tunnelier et pour le puits d'aération , le long de la D920, resteraient dans la même friche. Est jointe à cette contreproposition une pétition (72 signatures) pour appuyer cette demande.
Obs 6		X						X										X	M. MERY : s'interroge sur les effets secondaires induits par le passage de la ligne sur le Plateau de Saclay ; la ZPNAF ne résistera pas à la pression socio-économique. Il mentionne que dans la zone tampon (étude d'impact page 57) où se trouvent 2 ISDI on croit n'en déceler qu'une sur la carte, il faudra signaler que les installations de stockages seront encore opérationnelles à la date du chantier, compte tenu de des autres débris induits par les travaux du Grand Paris.
Obs 7																	X	X	M. LE GUENNEC (contact chez Essilor international) : la société Essilor exploite un site industriel situé en face de la future gare. L'intéressé rappelle les mesures qui s'imposent pendant la période des travaux : -Tenir compte des vibrations inévitables dues au passage du tunnelier -Le site doit rester accessible pour des camions de grand format -Sécurisation de la zone pour la circulation des personnes -Garantie des utilités (eau, électricité, réseaux divers)
Commune de Wissous																			
Registre N°1																			
Obs 1	X																	X	M. OUANG : souscrit à la demande du maire pour relocalisation d'une gare à Wissous à la place de celle d'Antony-pôle

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
Obs 2	X		X				X												X	M. GREY : représentant l'association APEPAN ; L'association n'est pas opposé à la ligne 18 mais à l'implantation de la gare ; manque de consultation pour implantation des gares, rejet des propositions de l'association, la gare d'Antonyville ne représente aucun intérêt pour la population, elle en subira uniquement les nuisances et les inconvénients (ouvrages annexes).
Obs 3	X																		X	M. FREMOND : il serait souhaitable de réactiver la gare existante
Obs 4	X		X				X									X			X	M. TOULY : la gare d'Antonyville est très mal située, son implantation nécessitera des parkings et des moyens de rabattement (style navette) ; souhaite appellation de la gare Wissous-Antony ; préconise l'ouverture de la gare d'Orlyval ; craint les nuisances des ouvrages annexes notamment dans le parc A. Clurk.
Obs 5	X						X												X	M. PELONG : Pourquoi accepter de nouvelles nuisances sans aucun avantage ? Pourquoi ne pas rouvrir la gare existante ?
Obs 6	X						X												X	M. LAISUS : idem Obs 5
Obs 7																				ANONYME a noté : Permanence du 5 avril : indisponibilité du commissaire enquêteur
Obs 8		X																	X	Mme CHATAIGNER Présidente du conseil syndical de la résidence du Val La Croix : souhaite obtenir des questions très précises sur le passage de la ligne sous ses bâtiments ; l'intéressée ayant laissé ses coordonnées téléphoniques l'information a été donnée
Obs 9	X																R			ANONYME : expose son désaccord avec une pétition visant à réhabiliter l'ancienne gare à Wissous, pour lui la gare d'Antonyville présente plus d'intérêt car plus près du centre Malraux.
Obs 10	X	X					X												X	M. CIRET pour l'association APEPAW association pour l'environnement et le patrimoine de Wissous : dépose un document relatif au remplacement de la gare d'Antonyville par une gare à Wissous en proposant un nouveau tracé. La commune de Wissous voit passer sur son territoire le RER C, le TGV, Orlyval sans qu'aucun de ces transports ne s'y arrête. Avec en plus le trafic routier, (l'emprise du tiers de son territoire) du à l'aéroport d'Orly, les habitants de Wissous supportent une forte dose de nuisances. la gare d'Antonyville, non prévue dans le projet initial, (1.5 km de Massy-Opéra) ne se justifie pas si l'on considère l'intérêt des populations locales L'association a proposé en 2013 de transférer la gare à l'est de l'autoroute à Wissous au lieu-dit « les grands marchais » Or à cette date le décret n'était pas publié et ce changement pouvait être fait La gare se serait trouvée au centre d'une zone vierge à vocation d'être urbanisée, plus accessible à pied à une grande partie de la population ; l'intéressé estime qu'une gare n'a pas vocation à recevoir du rabattement et doit d'abord servir à la population locale et aux personnes travaillant dans le voisinage. La solution proposée (tracé au sud du projet avec changement de gare) comporte beaucoup d'avantages : <ul style="list-style-type: none"> • Elle permettrait de réduire à 3 le nombre d'ouvrages annexes • Elle n'aurait aucun impact sur l'environnement et apporterait de l'oxygène et de la vitalité au vieux centre-ville • L'urbanisation inévitable se ferait en continuité avec le bâti existant • La commune serait ralliée rapidement avec Massy où se trouvent les principaux centres administratifs L'association estime que pour satisfaire son impératif besoin de gare sur le territoire de la commune le tracé proposé avec une gare déplacée est la seule alternative possible.
Obs 11	X	X																	X	M. PFLEGER : après avoir pris connaissance des tous les documents et avis, en toute indépendance et sans aucune appartenance se range la proposition déposée par l'APEPAW, pour un changement de tracé et a création d'une gare à Wissous
Obs 12		X					X												X	ANONYME : inutilité de la ligne pour les Wissousiens; nuisances sonores.
Obs 13		X					X												X	M. LE BOT : se range à l'avis de l'APAEW ; rappelle la possibilité de passer sous des terres agricoles, le long du Boulevard de l'Europe ;

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares																	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre	
	Tracé ligne																		
	Ouvrages annexes																		
	Accessibilité multimodale																		
	Interconnexion																		
	Dév. économique et urbain gares																		
	Nuisances sonores et vibratoires																		
	Impacts paysagers et agricoles																		
Impacts fonciers et détériorations																			
La maintenance de la ligne																			
Chantiers et communication																			
La sécurité de la ligne																			
La rentabilité socio-économique																			
Nuisances liées construction L18																			
Les mises en compatibilité																			
Autres problématique																			
FAVORABLE																			
DEFAVORABLE																			
NON EXPRIME																			
																		Cite le RER A pour illustrer les vibrations générées par le passage d'un métro (Exemple à Neuilly)	
Obs 14		X					X										X	M. AUZENAS : ce tracé ne tient pas compte des Wissousiens et ne leur apporte que des nuisances	
Obs 15	X	X															R	M. PETIT : rappelle que la L18 n'apporte que des nuisances aux habitants sans aucun avantage et se rallie à la proposition de l'APEPAW.	
Obs 16	X	X																X	ANONYME : oui à une ligne circulaire reliant des lieux importants, non à une boucle et pas de radiaux. S'agissant de l'emplacement de la gare il dénonce une utilisation difficile et un accès dissuasif (longue marche à pied)
Obs 17		X																X	M.DRAPIER : dépôt d'une contreproposition de tracé : pour éviter le passage sous une zone pavillonnaire, l'intéressé propose un tracé passant au sud du projet par l'avenue sommer et le parc des sports (schéma joint)
Obs 18		X						X										X	ANONYME : s'interroge sur les procédures à suivre en cas de problèmes constatés sur les immeubles du fait du fait des travaux : <ul style="list-style-type: none"> • Constat d'huissier au préalable • Procédure des remontées des problèmes le cas échéant • Tracés des voies empruntées pour l'acheminement des gravats
Obs 19	X			X														X	M. CAIRE : question essentielle/ absence de gare à Wissous ; dans la mesure où il n'est plus possible d'agir, la question du « rabattement » devient crucial ; il estime que cette question n'est pas traitée dans le dossier ; pourquoi ne pas envisager une issue sur Wissous par un tapis roulant souterrain.
Obs 20	X			X													X	X	Mme PELAS : demande <ul style="list-style-type: none"> • De prévoir des parkings • De prévoir un maillage des bus pour accéder à Antonypôle • De revoir le nom de la gare Antonypôle et par exemple l'appeler « Antony-Wissous » • Prévoir un accès par Wissous à la gare d'Antonypôle L'intéressée s'interroge sur le devenir d'Orlyval ; pourquoi ne pas ouvrir une gare sur cette ligne à Wissous ?
Obs 21	X	X		X	X		X										X	X	ASSOCIATION WISSOUS NOTRE VILLE représentée par son président M. DE FRUYT: dépose des propositions pour amender le tracé qui n'apporte aux Wissousiens que des nuisances et aucun avantage, soit un tracé plus au nord évitant toutes les zones habitées. Ce tracé à peine plus long évite aux habitants : <ul style="list-style-type: none"> • Les risques d'éboulement et fissures de leurs constructions • Les vibrations et les risques de fissures durant l'exploitation • La proximité immédiate des puits d'aération. En cas d'impossibilité majeure pour la réalisation de ce tracé l'association préconise : <ul style="list-style-type: none"> • Une rencontre avec le MO pour mieux cerner les effets de l'augmentation de la profondeur du tunnel sur l'amortissement des vibrations pour les riverains • Que soient présentées les simulations de vibrations au niveau du sol avec la solution existante avec les 3 solutions de revêtement permettant de les réduire • L'association demande que sous l'ensemble des zones habitées Le revêtement le plus absorbant soit retenu • La profondeur du tunnel soit largement augmentée (compatibles avec les pentes existantes) Devant le constat de l'impossibilité d'obtenir une gare à Wissous, l'association propose la réalisation d'un arrêt du VAL à Wissous dès 2018 (à l'issue de la concession en cours) ; cette solution présentant de multiples avantages, à savoir la pérennisation de l'investissement du VAL, la dispense de construction d'une gare sur la ligne 18 à Wissous Ceci donnerait aux Wissousiens un accès direct :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	La rentabilité socio-économique	Nuisances liées construction L18	Les mises en compatibilité	Autres problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre
																				<ul style="list-style-type: none"> • Au centre d'Antony • Au RER B • A l'aéroport d'Orly • Aux lignes 18 et 14 • Au T7 • Au RGV d'Orly Par ailleurs cela permettrait aux habitants d'Antony d'avoir accès au parc de la plaine de Montjean.
	Obs 22		X				X									X		X		<u>ANONYME</u> : à propos du tracé nord, préconise de creuser profondément avec un revêtement ultra insonorisé pour éviter les vibrations.
	Obs 23	X					X										R			<u>M. Mme GABORIGAUD</u> : Pour compenser les nuisances actuelles qu'ils subissent (aéroport, autoroute, RER, TGV...) demandent la création d'une gare à Wissous. ; constatent qu'Antony dispose de deux gares
	Obs 24	X			X	X								X					X	<u>ILLISIBLE</u> : estime équitable d'avoir une gare à Wissous, et regrette qu'il n'ait pas été tenu compte : <ul style="list-style-type: none"> • Des besoins des habitants pour rejoindre Paris ou la région Ouest • De la perte de financement assurée par les taxes foncières des habitants et des entreprises • Des conséquences de la future urbanisation inévitable * • De la liaison plus facile avec Orly • De la vitesse de circulation de la ligne 18
	Obs 25	X		X												X		X		<u>M. VAN GEYTE</u> : estime le projet dangereux pour les sources et les nappes phréatiques ; si pas de gare à Wissous refuse toute extraction / évacuation de terre sur la commune ainsi que l'implantation d'ouvrages annexes
	Obs 26	X						X											X	<u>M. WATRIN</u> : est conscient de la nécessité des transports pour le développement économique mais constate qu'une fois de plus Wissous subit les nuisances sans en avoir les avantages ; souhaite une gare à Wissous
	Obs 27	X						X	X	X							X		X	<u>M. LEGARLANTEZEC</u> : « trop de nuisances.. contre rien » travaux pharaoniques générateurs de nuisances et de dégradations des biens ; quid des constats préalables ? constate qu'une gare à Wissous faciliterait les déplacements de tous
	Obs 28	X						X						X					X	<u>M. et Mme LECLERC</u> : solidaires de « Wissous notre ville « : idem obs. 27 + préconisent une ligne plus profonde et insonorisée sous Wissous en zone habitée ; la meilleure solution serait de contourner Wissous.
Commune de Paray Vieille Poste																				
Registre N°1																				
Obs 1		X														X		X	<u>M.BESNARD représentant « l'Eau de Paris »</u> appelle l'attention sur le fait que « Les aqueducs de la Vanne et du Loing alimentant Paris en eau de source seront impactés au nord et au sud de l'emprise ADP Orly, le tracé sud-nord sera croisé par la ligne entre Orly et Antony-pôle et au sud de la plateforme par le SMR commun aux lignes 18 et 14 »	
PREFECTURES																				
Préfecture d'Ile de France – Préfecture de Paris																				
Registre N°1																				
Aucune observation déposée sur ce registre au cours de l'enquête																				

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
← Observations et lettres	Appellation positionnement gares																	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation et/ou la lettre	
	Tracé ligne																		
	Ouvrages annexes																		
	Accessibilité multimodale																		
	Interconnexion																		
	Dév. économique et urbain gares																		
	Nuisances sonores et vibratoires																		
	Impacts paysagers et agricoles																		
	Impacts fonciers et détériorations																		
	La maintenance de la ligne																		
Chantiers et communication																			
La sécurité de la ligne																			
La rentabilité socio-économique																			
Nuisances liées construction L18																			
Les mises en compatibilité																			
Autres problématique																			
FAVORABLE																			
DEFAVORABLE																			
NON EXPRIME																			
Préfecture des Hauts de Seine																			
Registre N°1																			
Obs 1				X			X											X	M. PICCIOTTO : commente divers aspects de la ligne : Il constate qu'aucun débat public a présidé à l'abandon du camp militaire de Saclay; il propose diverses solutions de transport peu onéreuses, le raccordement du champ de manœuvre au départ de la gare de ST Cyr l'Ecole et son prolongement jusqu'à Vélizy-Villacoublay, le remaniement du T10 pour l'emmener jusqu'à la Crois de Berny ; il cite diverses actions avortées, le TTME qui outre l'arrêt du financement vers Versailles se voit décrié par les associations, le T9 arrêté dans sa programmation place du Fer à cheval afin de favoriser la ligne 14 et le TVM qui nécessite sa conversion de bus articulé en tram ; trouve nécessaire de procéder à une contre-expertise indépendante pour étudier ces aspects. Il cite en exemple la ville de Wissous pour qui la réouverture d'une gare conjointement avec le passage d'une ligne fer de bus serait plus judicieuse Il expose que le transport aérien est l'antithèse de l'économie décarbonée, de même que le métro crée une empreinte carbone plus défavorable à la lutte contre le réchauffement que le tram ; s'insurge contre l'urbanisation qui s'installe sans moyens de transports correspondants.
Total	68	153	127	20	28	96	90	13	45	51	31	12	69	99	147	80	98	98	NB : Sur les 147 occurrences favorables, 97 le sont avec Réserve
Préfecture de l'Essonne																			
Registre N°1																			
Aucune observation déposée sur ce registre au cours de l'enquête																			
Préfecture des Yvelines																			
Registre N°1																			
Aucune observation déposée sur ce registre au cours de l'enquête																			

Au total 335 observations et lettres ont été déposées sur les registres des 14 communes et 4 préfectures impactées par l'enquête ligne 18

TOTAL GENERAL DU DEPOUILLEMENT : 4481 courriels, courriers, et observations représentant un total de 1221 pages jointes