

# 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 1/2 : TABLEAUX RECAPITULATIFS DES COURRIELS, COURRIERS ET OBSERVATIONS RECUEILLIS PENDANT L'ENQUÊTE DUP LIGNE 18

JP. CHAULET : PRESIDENT

P. BARBER : MEMBRE

J. BERNARD-BOUSSIÈRES : MEMBRE

N. SOILLY : MEMBRE

F. GHEZ : MEMBRE

Y. MAËNHAUT : 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		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1																<b>X</b>		<b>X</b>	<p><b>Collectif Moulon 2020 :</b> Le Collectif Moulon 2020, né en janvier 2014, regroupe un certain nombre de citoyens, partageant les mêmes idées sur l'urbanisation du Plateau. Le Collectif souhaite, dans cette 1ere contribution, pointer la contradiction entre les principes d'une enquête publique et d'un dossier de presse de la SGP. Le Collectif cite l'article L. 123-2 du code de l'environnement qui stipule 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 ». Or la SGP dit dans son dossier de presse, envoyé le 16.2.2016 à la presse, que plusieurs marchés pour la réalisation du métro ligne 18 sont déjà attribués, alors que l'enquête publique ne s'est pas encore déroulée. Le Collectif cité plusieurs articles de presse et pose la question : Que reste-t-il à décider ? Tout est donc décidé ?</p>	
Mail 2	<b>X</b>																<b>X</b>		<b>ANONYME</b> : demande une gare supplémentaire à Châteaufort – Magny-les-Hameaux	
Mail 3						<b>X</b>	<b>X</b>						<b>X</b>				<b>X</b>		<p><b>TERRES FERTILES</b> : Terres Fertiles est un groupement de 1200 habitants 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. A ce titre Terres Fertiles est particulièrement concerné par la ligne 18 dont le tracé traverserait ses parcelles cultivées s'il venait à être réalisé malgré l'opposition des habitants du territoire de l'OIN. Terres Fertiles a exprimé son opposition à la ligne 18 Orly-Versailles passant par le Plateau de Saclay dès la Commission Nationale de Débat Public (CNDP) sur le Métro du Grand Paris avec le cahier d'acteurs du Réseau Associatif du Plateau de Saclay signé en 2010, mais aussi dans toutes les enquêtes publiques depuis et encore lors de la concertation renforcée dernièrement en juin 2015. Les arguments de refus de ce projet qui constituent l'avis de Terres Fertiles sont les suivants : <b>Un projet de métro très coûteux et économiquement déficitaire :</b> Nous rappelons les avis exprimés par le STIF et par le CGI qui ont examiné la pertinence socio-économique de cette ligne et donné une estimation économique déficitaire en raison du nombre insuffisant de passagers transportés. En effet la fréquentation sur la ligne 18 est annoncée par la SGP avec 6.000 personnes / heure à l'heure de pointe, ou 100 000 personnes/jour, alors que la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transports) énonce une rentabilité d'un métro lourd comme possible à partir de 40.000 personnes/h ou 400.000 personnes/jour, il faudrait donc 8 à 10 fois plus de passagers que prévu actuellement. Enfin n'oublions pas qu'une enquête Européenne sur les grands travaux a montré que les budgets d'investissements sont sous-évalués de 30% minimum, il faudra donc ajouter au déficit prévisible de fonctionnement un déficit supplémentaire provoqué par cette sous-évaluation des investissements de la ligne 18. <b>Un métro source d'urbanisation accrue sur le Plateau :</b> Si la ligne 18 était malgré tout réalisée, que se passerait-il après un temps d'exercice déficitaire ? Les gestionnaires chercheront à</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>augmenter les passagers en urbanisant à proximité. N'oublions pas que le SDRIF (Schéma D'aménagement de la Région d'Ile de France) a prévu pour l'Essonne un grand nombre de zones d'urbanisation prioritaires sur le Plateau et que tout n'est pas encore utilisé, alors que dans les Yvelines c'est sur Toussus le Noble qu'a été placée une zone d'urbanisation prioritaire.</p> <p>L'urbanisation massive de ces zones achèverait dramatiquement d'impacter les espaces agricoles du plateau en menaçant l'équilibre économique des exploitations agricoles alors même qu'il ne serait guère coûteux pour la SGP de rajouter une gare aérienne sur le viaduc à la jonction Châteaufort-Toussus.</p> <p><b>Un métro qui ne répondra pas aux besoins de ceux qui viendront travailler sur le Plateau :</b> L'Insee indique que plus de 70% de ceux qui travaillent sur le Plateau arrivent de l'Essonne contre seulement 8% des Yvelines, et 7,9% des Hauts de Seine. C'est donc juste pour le reste des usagers venant de Paris (7,5%) que ce métro pourra être utile. Fait-on un système de métro aussi lourd pour 7,5% des usagers d'un métro sous-employé ?</p> <p><b>Un métro qui n'apporterait aucun gain de temps aux habitants :</b> Par ailleurs la ligne de métro 18 n'apporterait pas d'amélioration notable pour les habitants sur la seule durée de transports qui peut les intéresser celle de Versailles à Massy. Nous citons ici le calcul précis effectué par l'association Essor de Versailles, exprimé en juin 2015 lors de la « concertation » sur cette ligne : « le tram-train qui succèdera au RER C (dans la Vallée de la Bièvre) restera plus rapide entre Versailles et Massy que le métro ligne 18. La rubrique "68 gares du Grand Paris" du site internet de la Société du Grand Paris fournit pour chaque gare :- le trafic moyen total par jour, les temps de parcours entre les gares et les temps d'arrêt dans les gares. Les temps de parcours entre Versailles Chantiers et Massy-Palaiseau sont les suivants: ● par la ligne 18 : 26/27 mn en situation de projet ● par RER C actuel : 19 mn dans le sens Versailles Chantiers vers Massy-Palaiseau et 23-24 mn dans l'autre sens. Par conséquent la ligne 18 n'apporte aucun avantage en temps de parcours entre ces deux pôles importants ; au contraire les temps de parcours sont moins bons sur la ligne 18 ! »</p> <p><b>Un métro qui néglige des alternatives plus utiles et moins coûteuses :</b> La ligne 18 prévue ne passerait qu'en limite de St Quentin à l'Est, donc l'essentiel de ses habitants continuerait de prendre le train pour Versailles par la ligne SNCF Paris Montparnasse. - Il existe pourtant une véritable alternative qui, en plus, répondrait aux besoins des habitants : Relier directement St-Quentin en Yvelines à Massy en prolongeant le RER C Massy-Versailles Chantiers (en cours de transformation en tram-train) par un prolongement sans changement nécessaire jusqu'à Saint Quentin en Yvelines. Cette ligne ferrée peut être prolongée de Versailles à St Quentin pour 240 millions € (selon les chiffres donnés par RFF lors de l'enquête publique sur ce projet) - Par ailleurs il est quand même prévu un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur le Plateau sur le même trajet en plus de la ligne 18. Ce qui peut rendre un service voisin pour un coût bien moindre. - Sans oublier que les habitants réclament depuis longtemps : La rénovation et renforcement du RER B. Des connexions nord-sud (des bus en site propre Les Ulis-Orsay-Bièvres-Vélizy et Chevreuse-Châteaufort-Buc-Versailles, et plus récemment par un téléphérique urbain Les Ulis-Orsay-Moulon).</p> <p><b>Un métro nuisible à l'agriculture dans sa pérennité sur le plateau :</b> Pourquoi consacre-t-on des centaines de milliers d'euros au cluster et ne prévoit-on pas un centime pour soutenir la première ressource historique de ce territoire, l'agriculture, alors même qu'on la fragilise ?</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 SGP a-t-elle provisionné des montants à même d'indemniser les dégâts sur l'agriculture que la ligne 18 occasionnera, et qu'elle n'aurait pas suffisamment envisagés ? En cas de perte de revenus des agriculteurs, (résultant du métro 18 aérien directement, ou des contraintes cumulées par la juxtaposition des transports TCSP, ligne 18, voie rapide 2x2 voies) est-il prévu une indemnisation pour détérioration de la ressource initiale de ces entreprises ?</p> <p><b>Un métro difficilement compatible avec la ZPNAF :</b> Terres Fertiles s'interroge sur les endroits d'implantation des pylônes d'un éventuel viaduc.</p> <p><b>Un métro néfaste à l'environnement :</b> Par la dégradation des paysages que provoquerait un tracé aérien du métro 18 sur le Plateau, ce projet ne respecterait pas les principes de la Charte de l'Urbanisme Européen (préservé les terres agricoles, construire la ville sur la ville, préserver les paysages, contribuer à la qualité de la biodiversité dans les espaces ouverts). Un tel choix de dégrader le paysage en mettant le métro sur un viaduc haut de 7 à 11 m (entre 3 et 4 étages) indique bien la volonté d'urbaniser ultérieurement. On sait que c'est d'abord par la dégradation des paysages ruraux ou naturels en périurbain qu'on facilite l'acceptation ultérieure par les populations y vivant de renoncer à la pérennité de ces espaces agricoles ou forestiers.</p> <p><b>Au total, Terres Fertiles demande :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- que le projet de ligne 18 de Massy à Versailles par traversée du Plateau soit abandonné pour les raisons rassemblées ci-dessus,</li> <li>- que soit réalisé le prolongement du RER C (futur tram-train) Versailles Chantiers-St Quentin en Yvelines sans changement, beaucoup moins onéreux,</li> <li>- que l'amélioration du RER B soit réalisée en priorité, tout comme les transports Nord-Sud demandés par les habitants,</li> <li>- enfin que des crédits soient affectés aux agriculteurs pour compenser la perte de recette due à la multiplication des autres voies de transport sur le Plateau (TCSP, 2x2 voies sur le CD 36, etc..) provoquée par l'urbanisation massive du Plateau tant par le CDT Sud que le CDT Ouest.</li> </ul>	
Mail 4								X									R		<u>Mme FERIN</u> : je suis totalement contre ce métro aérien ; nous aurions une pollution visuelle, sans parler de l'impact environnemental.	
Mail 5								X									X		<u>Mme MOREL</u> : oui pour la ligne 18 mais contre le métro aérien sur le plateau	
Mail 6																	X		<u>M. LE HEN</u> : je suis content d'avoir la ligne 18 et j'espère que les nuisances sonores seront très réduites et que l'environnement sera respecté	
Mail 7							X	X									R		<u>M. GUERIN</u> : ne souhaite pas voir apparaître dans le paysage rural du plateau de Saclay un métro aérien. En plus, le choix d'un métro sur pneumatique augmentera encore plus les nuisances sonores	
Mail 8	X																	X	<u>M. POMPEIGNE</u> : je demande une gare supplémentaire à l'intersection de la D36 et de la route Châteaufort-Versailles. Sans cette gare, la ligne 18 ne présente aucun intérêt pour les communes situées au sud de la D36 entre Saint-Quentin et Saint-Aubin.	
Mail 9	X																X		<u>ANONYME</u> : oui à la ligne 18 ; une possibilité d'avoir un arrêt à Wissous serait un plus	
Mail 10						X	X					X					X		<u>TERRES FERTILES</u> : Idem Mail 3	
Mail 11																X	X		<u>M. REMIAT</u> : travaillant sur le plateau de Saclay et habitant à Paris, je subis quotidiennement les problèmes de circulation pour rejoindre mon lieu de travail ; les transports publics actuels ne sont pas à la hauteur des besoins. Un transport public supplémentaire, reliant avec un trajet le plus rapidement possible Paris aux principaux sites du plateau de Saclay est indispensable ; à condition que sa construction ne débute pas en 2020 – mais bien avant.	
Mail 12															X		X		<u>M. PAYSANT</u> : lanceur d'une pétition en 2015 qui aurait recueillies 1400 signatures ; concernant la rénovation d'une piste cyclable qui longe la RN 118 de Bièvres à Orsay. Il souhaite que sa demande soit prise en compte dans le cadre de cette enquête 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
Mail 13																	X		<b>Mme. LHENORET</b> : bravo pour cette ligne qui serait une vraie avancée et un vrai confort pour les personnes vivant à proximité	
Mail 14								X									R		<b>Mme. DEMAY</b> : je souhaiterai que cette ligne, favorable à l'économie locale et au transport des usagers, puisse être entièrement sous terre. Ceci afin de privilégier la nature, la vie des habitants et la beauté des sites qui sont calmes.	
Mail 15								X									R		<b>SEBASTIEN</b> : contre le métro aérien	
Mail 16				X				X									R		<b>M. COCHARD</b> : bravo pour tous les projets menés au plateau. 2 questions : - des liaisons douces (piétons et vélos) sont-elles prévues entre la gare « CEA St. Aubin » et Saclay bourg ? - pourquoi ne pas réaliser un métro « au sol » plutôt que « sur pylônes » ?	
Mail 17				X													X		<b>M. GOODMAN</b> : excellente idée. Merci de prévoir de grands parkings près des gares CEA ST Aubin et St Quentin Est ; et inciter le maire de la commune de Magny-les-Hameaux à créer des liaisons faciles et fréquentes entre le bourg enclavé et ces deux gares.	
Mail 18	X																	X	<b>M. LEVEILLE</b> : demande un arrêt supplémentaire à Châteaufort/Magny les Hameaux car les bus qui permettent de se rendre à Versailles Chantiers ou St Quentin mettent env. 45 minutes	
Mail 19								X									R		<b>M. CHAUTARD</b> : pour rentabiliser la surface occupée, il aurait été intelligent de prévoir une tranchée couverte pour le métro sur laquelle l'aménagement de la circulation en site propre serait réalisée. Pas de défiguration du plateau, pas de nuisance pour les habitants. En parallèle réaménagement de la RD36 + piste cyclable, et réalisation de bassins de rétention de capacité centennale.	
Mail 20	X	X															X		<b>M. PERERA</b> : je demande une gare supplémentaire à Palaiseau (Camille Claudel) à proximité des quartiers d'habitations à proximité (Ardenay, Larris, Pileu). Aussi il me paraît surprenant que le lieu choisi pour le site de maintenance soit l'espace entre le ring de la ED36 et Polytechnique. Cette zone a besoin d'aménagements routiers et de parkings pour la gare. Il serait opportun d'étudier d'autres lieux pour ce centre.	
Mail 21								X									R		<b>M. (ou Mme) DEZETTER</b> : opposé au projet la ligne 18 étant aérienne sur mon secteur (Magny les Hameaux) ; elle apportera une nuisance supplémentaire s'ajoutant à celles engendrées déjà par la ligne RER B de St Rémy les Chevreuse et les avions de l'aérodrome de Toussus le Noble	
Mail 22	X																	X	<b>M. (ou Mme) ROBERT</b> : il serait opportun de prévoir une gare à la hauteur de Wissous	
Mail 23	X															X	X		<b>M. VASS</b> : habitant de Magny-les-Hameaux je suis à 100 % favorable au projet. Utilisant le RER B pour me rendre à Paris je mets 1 heure pour aller à Châtelet et à un prix considérable. Je regrette par contre l'absence de gare au carrefour Châteaufort – D36 qui servirait beaucoup aux communes de Magny et Châteaufort ; à condition qu'une liaison de bus performante St. Rémy RER et future gare Châteaufort / D36 soit assurée. Autre regret que ce projet n'est prévu que pour 2024, bien trop tard	
Mail 24																	X		<b>M. MILOT</b> : travaillant sur le plateau au centre CEA depuis 3 ans, et ne disposant pas de véhicule, je suis témoin chaque jour du manque de transport en commun rapide. L'arrivée au plus vite de la ligne 18 me paraît extrêmement importante.	
Mail 25				X													X		<b>Mme. MENU</b> : habitante d'Orsay elle est à 100 % favorable au projet qui est absolument nécessaire pour accompagner le développement du plateau de Saclay. Un certain nombre de territoires sur le tracé de la ligne sont très mal desservis et la grande majorité des salariés et étudiants se déplacent en voiture. A prévoir des liaisons plateau – vallée / ligne 18 – RER B, type téléphérique par exemple.	
Mail 26		X																X	<b>ANONYME</b> : Le métro ligne 18 ne rendra service à pratiquement aucune des communes traversées : - Saclay, St Aubin, Villiers-le-bâcle, Châteaufort/Toussus, Magny-les-Hameaux = pas de gares - Orsay et Gif = pas de liaison prévue avec le centre-ville - Bref à quoi sert votre métro ? Manifestement à pas grand-chose !	

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 27	X			X															X	<b>M. STIER</b> : concernant la gare à Massy – Palaiseau : 1. La passerelle évoquée dans la figure 13 ne dispose pas de couverture. Pour un plus grand confort des voyageurs elle devrait être couverte (également pour éviter des suicides) 2. Aucune indication n'est donnée par rapport aux parkings des voitures. La situation à Massy est déjà assez tendue. Le système P+R (Park and Ride) est un standard international des grandes métropoles et devrait être pris en compte 3. il serait souhaitable de prévoir dès à présent une future extension de cette gare pour un périphérique urbain avec la station Le Guichet RER B et la Z.I. Courtabœuf
Mail 28					X														X	<b>ANONYME</b> : je trouve ce projet utile mais regrette que le choix de limiter le nombre de gares pour que le temps de trajet soit attractif ne soit pas suffisamment coordonné avec le besoin de relais par d'autres moyens de transports beaucoup plus légers en infrastructure
Mail 29	X							X											R	<b>M. LASSERRE</b> : je suis pour un métro pour dégorger la circulation, mais comme les 3/4 des villes n'ont pas de gare cela ne va rien dégorger, et je souhaite un métro souterrain
Mail 30	X																		X	<b>M. BEORCHIA</b> : la ligne 18 est un nouvel axe de communication essentiel pour le développement du Grand Paris. Mais tout comme les autoroutes A6, l'Orlyval, les RER aucun de ses moyens ne s'arrête à WISSOUS.
Mail 31																			X	<b>M. GANDIOL</b> : avis favorable pour ce moyen de transport indispensable pour accéder dans des conditions acceptables sur le lieu de travail
Mail 32								X											R	<b>ANONYME</b> : enterrez le métro svp. Il est impensable de dénaturer encore plus notre belle campagne du plateau de Saclay, déjà bien endommagée par tous ces pylônes électriques.
Mail 33	X			X															X	<b>M. BREGI</b> : cette liaison me semble indispensable à la croissance des entreprises de cette région. Mais il est important d'associer les transports voiture en construisant des parkings adaptés dans les gares de cette ligne. Il me semble également que la gare Palaiseau Camille Claudel est nécessaire.
Mail 34								X											R	<b>M. LOSCHIAVO</b> : non au métro sur pylônes, comment peut-on accepter de laisser notre belle région dénaturé par une structure du bétonnage des années 50 et 60. Un équivalent existe aux portes de Bruxelles, particulièrement hideux, tagué et visible à des kms à la ronde.
Mail 35																			X	<b>ANONYME</b> : un transport en commun a pour vocation de prendre les personnes sur leur lieu d'habitation et de les déposer sur leur lieu de travail. Or les gares prévues pour la ligne 18, sont actuellement implantées à 80-90 % sur des lieux de travail uniquement. Comment comptez-vous donc « motiver » les gens à se déplacer en métro si celui-ci ne s'arrête pas à proximité de leurs habitations ?
Mail 36																			X	<b>M. GAUTIER</b> : enfin en beau projet que nous attendions depuis longtemps
Mail 37								X											R	<b>ANONYME</b> : enterrez le métro svp. Que vont devenir la faune et la flore qui peuplent le plateau de Saclay ? Et il y a déjà les pylônes électriques qui le dénaturent depuis des années.
Mail 38		X						X											R	<b>M. LAYE</b> : en tant qu'habitant de Villiers le Bâcle je vous fais observer que notre village cumule déjà les nuisances : ligne THT, doublement de la D36 déjà enclenché. SVP, enterrez le métro ou prévoyez une tranchée ouverte. Je note d'ailleurs que la procédure réglementaire concernant la gare de Saclay-Saint Aubin présente un risque étant donné le caractère de potentiel agresseur que représente le métro pour les installations nucléaires de base de Saclay. Il me semble qu'un tracé plus éloigné de centre CEA de Saclay présenterait moins d'incertitudes.
Mail 39																			X	<b>Mme HALDRIC</b> : ce projet de réseau Grand Paris Express est un investissement à la hauteur de la région capitale. La réalisation doit être menée à bien dans les délais les plus courts (2024 doit être l'échéance ultime) en utilisant les moyens le plus adéquats (souterrain ou aérien) et favoriser le report modal et l'ajustement avec les politiques des collectivités territoriales locales

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 40								X									R		<b>M. (ou Mme) POLLACCO</b> : je suis contre de la destruction de ce paysage qui est un coin tranquille et qui va devenir industrielle ; faites plutôt des choses en sous terrain ce qui ne sera pas visible	
Mail 41								X									R		<b>M. GIRARDIN</b> : pourquoi construire en aérien alors qu'on se bat pour enterrer tous les réseaux que ce soit électrique, télécom, routier ... Pensez aux populations locales et à l'impact de ce tracé sur leur quotidien.	
Mail 42								X				X			X		X		<b>Mme. HUBERT</b> : refus du métro pour les raisons suivantes : très coûteux et économiquement déficitaire, source d'urbanisation accrue sur le Plateau, ne répondant pas aux besoins de ceux qui viendront travailler sur le Plateau, n'apportant aucun gain de temps aux habitants, négligeant des alternatives plus utiles et moins coûteuses, nuisible à l'agriculture dans sa pérennité sur le plateau, difficilement compatible avec la ZPNAF, néfaste à l'environnement.	
Mail 43								X				X			X		X		<b>M. PAGANI</b> : je suis contre le métro sur le plateau de Saclay : 1) non-sens économique : surdimensionné 2) il va arriver après les entreprises / universités ; les habitudes de transport par d'autres moyens seront déjà prises 3) pour rentabiliser ce métro, on va vouloir augmenter le nombre d'entreprises et de logements le long de la ligne et détruire encore plus de terres agricoles 4) il abime les terres agricoles au-dessus desquelles il va passer 5) il va considérablement enlaidir le plateau, esthétiquement parlant	
Mail 44																	X		<b>M. VERT</b> : la ligne 18 est une très bonne idée. On ne peut envisager un campus universitaire de renommé si loin du centre de Paris sans les lignes de métro rapide correspondantes	
Mail 45	X																X		<b>Mme. KATTAU</b> : Bien évidemment, les projets de transport entérinés par le Grand Paris sont intéressants. Néanmoins, je remarque que Versailles Rive Gauche est encore une fois le dindon de la farce et le quartier Saint-Louis avec lui	
Mail 46								X				X			X		X		<b>Mme. WEBER</b> : Il s'agit d'un projet aussi coûteux qu'inutile pour la population et l'environnement. Je m'associe en tout point à l'argumentation de terres fertiles concernant ce projet de métro (voir mail 10)	
Mail 47	X																X		<b>M. LE CAMUS</b> : Un projet indispensable mais tardif. Il est regrettable que la 2 <sup>ème</sup> gare de Saint Quentin en Yvelines ait été supprimée. L'arrêt à Saint Quentin Est aura peu de connexions et ne desservira pas les zones les plus denses de la communauté d'agglomération	
Mail 48								X				X			X		X		<b>M. CORBET</b> : idem mail 10	
Mail 49								X									R		<b>Mme. LAYE</b> : dans l'acte motivé du 26 mai 2011, il est écrit que ce projet « contribue à préserver l'environnement (...) en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers le transport en commun ; or je ne vois pas comment la balafre que constituera la partie aérienne de la ligne 18 sur les riches terres du plateau de Saclay parviendra à préserver l'environnement ; surtout il n'y a pas de gare sur une bonne partie du trajet. Il existe déjà un projet de doublement de la D36 pour prolonger la voie de circulation en bus en site propre et créer une piste cyclable. C'est déjà assez pour inciter les gens à laisser leur voiture et cela entraînera suffisamment de bétonnage. Il faut enterrer cette ligne.	
Mail 50																	X		<b>Mme. MOISY</b> : avis favorable	
Mail 51								X									R		<b>Mme. DUPUIS</b> : je ne souhaite pas de métro aérien sur le plateau, je souhaite qu'on garde les terres agricoles tranquilles	
Mail 52	X							X									R		<b>M. BESSE</b> : je suis pour la ligne 18 ; mais il faut la faire directement sur le sol et non en aérien et non en sous-sol (à cause du coût). Même en sortant de Massy la montée vers le plateau à découvert et faire une gare vers le nouveau quartier	
Mail 53															X	X			<b>M. CAILLAUD</b> : cette ligne de métro est essentielle pour le développement de la vie du plateau de Saclay. Déjà affecté aujourd'hui par un manque de transport en commun ; situation qui va s'empirer avec l'arrivée de nouvelles écoles et de nouveaux laboratoires de recherche. Nous souhaitons vraiment que cette liaison se fasse dans les plus brefs délais.	



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 54																	X		<b>M. PANSIER</b> : favorable à la création de cette nouvelle ligne de métro	
Mail 55								X										X	<b>ANONYME</b> : contre le métro sur le plateau de Saclay ; il pourrait être remplacé par un téléphérique, moins défigurant, moins destructeur et moins coûteux	
Mail 56	X																	X	<b>M. LEMOIGNE</b> : pourquoi cette ligne ne prévoit-elle pas d'arrêt à WISSOUS entre La Fraternelle et Antony ? Wissous regarde passer le RER C, le VAL et bientôt la ligne 18, mais ne dispose d'aucun arrêt. En outre regarde décoller les avions mais n'a pas d'accès en transport en commun pour aller les prendre. Bref toutes les nuisances sans la jouissance.	
Mail 57		X					X	X										X	<b>M. RIMLINGER</b> : projet créateur de nuisances sonores et visuelles inacceptables sur le plateau sans pour autant qu'il y ait des arrêts pour les habitants. Il faut enterrer le métro et créer des gares et arrêts équitablement...	
Mail 58		X						X										X	<b>M. BOSCHET</b> : dommage de défigurer les premières terres agricoles au sud de Paris. Enterrer le métro souhaitable.	
Mail 59	X	X																X	<b>COLLECTIF Moulon2020</b> : le projet initial comportait 4 gares et un métro enterré. L'ajout de deux gares sur le Plateau est contesté par le collectif qui fait remarquer que dans la réponse que lui a faite le SGP le 31 juillet 2015, seules sont recensées trois demandes pour une gare à Palaiseau (EDF, Institut Télécom et Adrien Coffre, association « Saclay côté étudiant ») et une demande pour une gare à l'ouest de la 118 au sud du Plateau, à Moulon. La conséquence étant un métro aérien sur le plateau, moins acceptable par les habitants du territoire.	
Mail 60																	X		<b>M. ACHER</b> : favorable au métro qui facilitera les déplacements, évitera une dépendance au « RER B qui fonctionne si mal ». Considère le métro aérien « très bien si c'est moins cher.. »	
Mail 61																	X		<b>ANONYME</b> : habite Versailles, attend « avec impatience la construction de ce nouveau réseau » Soutien à 100% ce projet.	
Mail 62		X						X									R		<b>M. COQUELET</b> : le projet de transport est bon mais un « métro aérien si proche des habitations est une hérésie ». Il faut préserver les terres agricoles en région parisienne. Favorable à un métro sous-terrain, voire un tramway silencieux longeant la route.	
Mail 63																	X		<b>M. AZZIZ</b> : l'amélioration des transports vers zone administrative Courtabeuf mal desservie, est très bénéfique, bus 22 et 23 pleins matins et soirs.	
Mail 64								X					X				X	X	<b>Mme DUCOUT</b> : présidente de l'association Paroles en action : Souhaite que les sommes investies soient dans la réfection des lignes existantes du RER B. Préconise l'utilisation de moyens de déplacement existants et moins coûteux que la ligne 18. Souhaite préserver l'agriculture du plateau de Saclay.	
Mail 65																	X		<b>ANONYME</b> : projet de métro indispensable avec le regroupement des différentes universités et grandes écoles. C'est aussi le moyen de relier cet ensemble à la Capitale, condition indispensable pour l'attractivité de ces universités. Projet à réaliser alors « qu'énormément d'argent a déjà été utilisé pour le regroupement sur le plateau »	
Mail 66							X						X				X		<b>ANONYME</b> : Opposé au projet du fait des nuisances qu'il engendrera.	
Mail 67		X		X									X					X	<b>M. WEIDER</b> : 2 interrogations: - Comment va-t-on déplacer travailleurs et visiteurs d'ici 2024 sur / vers et depuis le Plateau ? (Bus entre gares, sites et autres lieu de départ et d'arrivée?) - les solutions sur le Plateau : tronçon aérien ; tranchée couverte ; tunnel doivent faire l'objet d'une technico-économique objective. Si le tunnel est plus cher, une tranchée couverte, selon l'approche tunnel de Gometz-la-Ville, pourrait être optimale entre coûts/ nuisances et conséquences pour les exploitants, riverains et visiteurs.	
Mail 68																	R		<b>ANONYME</b> : favorable à la ligne18, tant qu'elle respecte l'environnement et ne dérange pas les riverains (habitants, agriculteurs, 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
Mail 69	X																X		<b>M. STOUVENEL</b> : - projet indispensable, - prévoir un arrêt sur la gare actuelle de Wissous, commune très mal desservie par les transports en commun.	
Mail 70	X	X						X									R		<b>M. BERTHE</b> journaliste : pas opposé au projet mais refuse le métro aérien « sur des pylônes de 10 mètres en pleine campagne ». Il faut : ▪ si c'est une question de coût, .supprimer des gares demandées par d'autres communes qui pénalisent les habitants très proches de la ligne ▪ enterrer le métro ▪ préserver notre patrimoine agricole et environnemental	
Mail 71																	X		<b>M. FERLAMPIN</b> , professeur : très favorable à ce projet, nécessité pour les travailleurs, les élèves et les étudiants	
Mail 72								X					X				X	X	<b>M. DURIVAUX</b> : opposé au projet car : - aucune cohérence globale à l'ensemble de l'aménagement du plateau de Saclay, fait d'éléments disparates non reliés entre eux, visant à l'urbanisation de plus de 30000 personnes à terme. - projet est en contradiction avec la ZPNAF, le dossier ne précisant pas comment sera respectée la ZPNAF. Imprécisions à la hauteur du CEA, espace entre implantation actuelle des transformateurs et le CEA insuffisant. - agriculture fortement impactée par le métro aérien vis-à-vis des horaires, des accès, des déplacements des engins agricoles, des encombrements des routes. - dégradation du paysage et de l'environnement et non-respect de la Charte de l'Urbanisme Européen qui impose la préservation des terres agricoles. Un métro souterrain s'imposerait dans ce contexte. - pas de rentabilité économique prouvée de cette ligne. - faisabilité technique du métro sévèrement entravée jusqu'en 2030 entre Saclay et Versailles avec les questions liées au démantèlement des installations nucléaires du CEA. interdit avant cette date toute gare au Christ de Saclay, et tout tracé à proximité. Fait remarquer que rien n'imposait l'arrêt d'exploitation et le démantèlement des installations nucléaires du CEA, « pourtant d'envergure d'indépendance nationale (une des très rares productions de radionucléides à usage médical) » sinon l'implantation du métro et l'urbanisation à terme du plateau de Saclay.	
Mail 73																	X		<b>M. MASSIN</b> : favorable au développement de cette ligne, qui permettra de désengorger les moyens de transport, faciliter l'accès au plateau où seront implantés nombre d'écoles, de centres de recherche, de quartiers habités, de développer l'économie du Plateau de Saclay.	
Mail 74																	X	X	<b>M. MALTESE</b> : vit dans le 45, préférerait une ligne de banlieue à banlieue, plus pratique, plus économique, meilleure pour l'environnement et moins coûteuse « pour mon portefeuille ».	
Mail 75	X																X	X	<b>M. ARLANDIS</b> : projet utile, attendu et urgent face à la saturation actuelle des lignes de bus vers le plateau, et de fournir une alternative au RER B pour rallier Paris. - pour la gare « Massy-Palaiseau », prévoir, « dès l'ouverture de la gare, des sorties dans les 2 passerelles » au lieu d'attendre la réfection de l'ancienne passerelle ? - renommer la gare « Massy-Palaiseau », « Massy TGV ». - utiliser, s'ils sont de bonne qualité, les déblais des chantiers pour les aménagements paysagers servant de buttes anti-bruit et éviter de les transporter en camion sur de longues distances.	
Mail 76					X												X	X	<b>ANONYME</b> : Vient de province à Gif met 1h30 en voiture contre 2h30 de transport, considère le projet pas utile. Préférerait, un train	

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 TER province banlieue sans passer par Paris.
Mail 77																	X		<b>M. VENNIN</b> : projet qui forme un tout, vu comme le « fer de lance d'une relance économique par l'innovation », nécessaire et urgent sur la totalité de la ligne, d'Orly à Versailles, en tant qu'alternative à la voiture, aux bouchons, et à la dépendance à une seule ligne de transport public dont la modernisation sans cesse reportée ne réglerait pas tout le RER B ou le RER C.	
Mail 78	X	X																X	<b>ANONYME</b> : opposé au projet car le métro ne fait que « traverser » 14 communes mais ne s'arrête pas et « seules Massy et Palaiseau pourront réellement profiter de ce nouveau service » les autres n'en « subiront que les désagréments, sans aucun avantage en terme de transport ».	
Mail 79																		X	<b>ANONYME</b> : « Quand le dernier arbre aura été abattu, la dernière rivière empoisonnée, le dernier poisson pêché, alors vous découvrirez que l'argent ne se mange pas. »	
Mail 80							X					X					X	X	<b>M. MICHAUD</b> : projet pharaonique, jamais rentable qui va ravager ce qui reste de naturel dans cette zone. Souhaite de renforcer le réseau existant (lignes B et C du RER)	
Mail 81				X													X		<b>M. COCHET</b> : Urgent que la ligne soit tracée entière le plus vite possible, le trajet en RER est beaucoup trop long, et celui en voiture est exténuant. Quid de l'implantation d'Autolib's aux abords des stations et dans les communes traversées par la ligne ?	
Mail 82							X					X					X	X	<b>M. LE MEUR</b> : Logique pharaonique, il faut nourrir la population et accepter qu'il y ait aussi des champs. Projet très coûteux « forcément plus que ce qui est annoncé », pas plus utile que des systèmes de bus couplé à des parcs de stationnements. L'idéal serait plutôt de construire des logements pour les étudiants. Adhère à « presque tous les arguments de la SCI terre Fertiles ».	
Mail 83		X					X						X					R	<b>M. PALOMBA</b> : habitant de Voisins Le Bretonneux, favorable au projet qui va améliorer la fluidité de circulation et les déplacements. Mais grosse question sur les phases de concertation avec les habitants des villes traversées et le choix des tracés : le métro passerait sous notre résidence, quartier de la Bretonnière, « alors que le terrain ne s'y prête guère (des micros pieux ont été installés dans plusieurs maisons afin de stabiliser au mieux les maisons construites sur des terrains instables). Il existe des alternatives de tracés qui doivent être privilégiées. »	
Mail 84						X	X					X						X	<b>Mme SIGNOLLE</b> : opposée au projet quelle juge très coûteux et non rentable, source d'urbanisation accrue sur le Plateau, ne satisfaisant pas aux besoins des travailleurs du Plateau, n'apportant aucun gain de temps aux habitants, négligeant des alternatives plus utiles et moins coûteuses. Projet nuisible à l'agriculture, incompatible avec la ZPNAF, et néfaste à l'environnement. Renvoie à l'analyse de l'association citoyenne Terres Fertiles.	
Mail 85																	X		<b>M. CAILLOT</b> : projet essentiel au développement en cours sur le plateau de Saclay.	
Mail 86		X					X	X										R	<b>Mme TULPIER</b> : opposée non au projet mais au métro aérien qui va dégrader le plateau et créer des nuisances visuelles et sonores aux habitants.	
Mail 87								X										X	<b>Collectif Moulon2020</b> : fait référence rapport de la commission d'enquête sur le CDT dont il reprend dans son observation des extraits, et souligne la réserve 2 dont il indique qu'elle « concerne le métro ligne 18 et sa compatibilité avec la ZPNAF qui reste à démontrer ». Il cite la commission d'enquête qui « considère qu'à ce jour, aucun élément perspicace ne permet de vérifier de manière certaine la compatibilité du projet de la ligne M 18 avec la ZPNAF : l'ampleur de l'emprise foncière nécessaire tant pour les travaux que pour l'installation n'est pas clairement définie » et rappelle que dans son avis du 21 octobre 2015 l'Autorité Environnementale « recommande de justifier plus précisément la compatibilité du projet avec la ZPNAF, par des cartes et explications plus détaillées ». Le collectif demande que « la SGP explique de façon précise comment elle peut réaliser le métro aérien sans empiéter d'un m² sur la ZPNAF, que ce soit pendant la phase chantier ou une fois réalisé. »	
Mail 88	X																	X	<b>M. KAZYMYRENKO</b> : afin de fluidifier le trafic sur le plateau de Saclay, réduire la circulation en voiture et décloisonner les quartiers le Piliu et Camille Claudel de la ville de Palaiseau il serait nécessaire de rajouter une gare entre la gare prévue de Massy et de 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 problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
Mail 89																	X		<b>M. VARILLON</b> : Projet nécessaire pour le désenclavement du plateau de Saclay	
Mail 90		X															R		<b>M. CHAUVOT</b> : habite Voisins le Bretonneux, convaincu de l'intérêt de ce projet et de son utilité, mais très réservé sur la concertation avec les habitants. A appris « par hasard » que le tracé du projet passerait sous sa résidence laquelle est construite sur un terrain instable ayant dû faire l'objet de « travaux conséquents, incluant la pose de micropieux, suite à l'apparition de fissures importantes. » Il craint les conséquences du maintien du tracé et souhaite les alternatives au tracé prévu à l'étude que soient approfondies. Il est « totalement favorable au Grand Paris Express mais opposé à son tracé actuel ».	
Mail 91		X				X												X	<b>M. SEBILLEAU</b> : Le dossier analyse les impacts sur la faune, la flore, les espèces aquatiques, les reptiles, etc., etc... mais « combien y-a-t-il de pages d'analyse de l'impact sur les HUMAINS, qui habiteront et dormiront à 12 mètres au-dessus du toit du tunnel ? ZERO », alors que la population humaine, située à proximité de la gare de St Quentin Est, est directement impactée par le passage du tunnel et qu' « Il y a même une école maternelle et une garderie situées à la verticale du tunnel ... (...)... alors qu'il y a un tracé possible à quelques centaines de mètres, sans impact » Quelle protection pour eux ? « Le Conocéphale gracieux et la Pipistrelle sont sauvés mais pas les VICINOIS ! »	
Mail 92																	X		<b>M. REINES</b> : projet vital pour l'accès à la zone.	
Mail 93				X														X	<b>M. ROUQUIER</b> : « y aura-t-il assez de stationnement autour des nouvelles gares Massy Palaiseau et Massy Opéra » dont les abords sont surchargés et où déménageurs et livreurs ne peuvent jamais s'arrêter?	
Mail 94																	X		<b>NAGILLES ?</b> : Pour ce développement	
Mail 95		X				X	X											X	<b>Mme. SIMONNET</b> : opposée à la ligne 18, il faudrait améliorer la Ligne B qui même avec la ligne 18 reste obligatoire pour rejoindre Paris. Le métro aérien sur une grande partie de cette ligne est une hérésie. Les terres agricoles de Saclay la vue seront massacrées. Les constructions sur le plateau apporteront pollutions : de l'air, sonore et visuelle.	
Mail 96																X		X	<b>M. SIMONETON</b> : suggère la création d'une nouvelle ligne de métro aérien via l'ancienne ligne de chemin de fer Paris-Limours jusqu'à Chartres via le plateau des Ulis et la création d'une gare et d'une station d'arrêt aux Ulis.	
Mail 97	X			X														X	<b>M. CASTILLO</b> : Prévoir un arrêt entre Châteaufort et Voisins le Bretonneux avec des parkings gratuits, Enterrer la ligne pour sauvegarder le caractère rural de l'endroit	
Mail 98																	X		<b>M. VAFLARD</b> : Etudiant ingénieur à Supélec depuis 3 ans, sans voiture et obligé de passer de nombreuses heures dans des transports en commun, la ligne de métro grand Paris améliorerait grandement la situation.	
Mail 99																	X		<b>M. LEVILAIN</b> : pour ce projet essentiel pour les futurs étudiants du plateau. Il considère que la vue ne sera pas gâchée, car sur son futur parcours il n'y rien que des champs.	
Mail 100	X			X												X		X	<b>M. MASSONIE</b> : Wissous est mal desservi par les transports, et les transports actuels insuffisants. Le projet propose une gare de plus sur Antony où il y a déjà 3 gares voir 4 pour le RER B et 1 pour le RERC. et le site choisi, ne permettra pas le stationnement. Souhaite une gare sur Wissous permettant une bonne desserte de la zone d'activité d'Antony et du stationnement.	
Mail 101	X																	X	<b>M. DESPOID</b> : habitant le nouveau quartier Camille Claudel à Palaiseau, demande l'étude d'une station de métro 'Camille Claudel' entre Massy-Palaiseau et Palaiseau.	
Mail 102																	X		<b>M. COUILLET</b> : Le métro devient urgent car la ligne B est toujours saturée et ça désengorgerait le RER.	
Mail 103	X																	X	<b>ANONYME</b> : habite l'éco quartier Camille Claudel, souhaite vivement une station de métro qui desserve à Camille Claudel, quartier qui compte près de 2000 logements.	
Mail 104																	X		<b>M. PAUCHET</b> : excellent projet	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 105	X																	X	<b>M. VAY</b> : idem mail 103 ;	
Mail 106								X										X	<b>M. BORDES</b> : Cette ligne de métro est une fausse bonne idée destinée à la mobilité inutile de « bobos » et étudiants insouciants. Conservons les terres agricoles de proximité.	
Mail 107																	X	X	<b>ANONYME</b> : CONTRE ce projet. commençons par améliorer le RER C. Cette ligne 18 va finir comme l'Orlyval, réservé à des voyageurs typés.	
Mail 108								X				X						X	<b>M. RUSCONI ?</b> : Chercheur à l'Université Paris-Sud utilise la ligne B du RER tous les jours. S'interroge sur le bien-fondé de l'opération qui va sans doute coûter plus de 3 milliards d'euros. Suggère plutôt de rénover la ligne B du RER et augmenter la fréquence de desserte en période de pointe. Avec mise en place d'une liaison performante Orsay-Ville -> plateau, mais exclut l'idée d'un téléphérique. Refuse d'entamer la destruction de tout un site heureusement préservé, signal de départ d'une dévastation majeure de toute cette région.	
Mail 109								X				X						X	<b>M. LEGRAND</b> : projet trop coûteux. Un nouveau recul des terres agricoles, contraire au SDRIF, et non souhaitable.	
Mail 110																		X	<b>ANONYME</b> : Avis négatif, ce projet doit être soumis au vote de la population. Ligne destinée aux étudiants seulement. Commençons par rénover et améliorer les transports existants.	
Mail 111								X										X	<b>ANONYME</b> : Quand je vois le plan du projet et comment l'Orlyval va finir en ruine, c'est déjà le futur de cette ligne 18 toute tracé. Préservons les champs et rénovons les infrastructures existantes. Arrêtez ça.	
Mail 112													X					X	<b>ANONYME</b> : Pourquoi ne pas prolonger l'Orlyval existante ? Pourquoi gaspiller encore plus à créer cette ligne ? Ligne est inutile ! Rénovons le RER B	
Mail 113		X																	X	<b>M. JIANG</b> : la ligne 18 passe sous sa maison résidence "La Bretonnière". Elle a subi d'importants travaux de consolidation de fondation en 37, micropieux de 16m sous le dallage de fondation en 1999 et 2009. (plan de micropieux dans le document joint.) Demande de reconsidérer le tracé actuel sous le sol de la commune Voisins le Bretonneux, afin de ne pas fragiliser davantage la maison.
Mail 114																		X	<b>M. ORTAIS</b> : La société SEA dont je suis le gérant va déposer en fin de cette 1ère semaine d'enquête une contre-proposition technique, afin d'améliorer la qualité de ce projet en démontrant que la solution présentée par SGP est loin d'être "la seule possible" et même, très loin d'un optimum technique, économique, environnemental. Souhaite pouvoir charger ou disposer d'une manière quelconque de l'ensemble de ces pages de remarques, pour travailler sérieusement avec cette base de commentaires, d'expression de besoin, de remarques dont beaucoup semblent constructives ?	
Mail 115		X		X								X							X	<b>M. LAMBERT</b> : La ligne 18 (et le GPE de manière générale) est l'archétype de la fausse bonne solution d'ingénieur. Avec 8 gares, ce n'est plus un express, c'est redevenu un omnibus. Il ne se justifie pas pour déplacer quelques dizaines de personne en 30mn de Versailles à Orly pour prendre leur avion. Par ailleurs, ses coûts sont exorbitants ! La solution passe par la réduction de moitié du nombre de gares du GPE alliées à des systèmes de rabattement de surface très efficaces et en site propre (PRT de type « Vectus » ou « SupraWays »), 3 fois moins cher qu'un tram. Solution beaucoup moins intrusive qu'un métro aérien. On pourrait donc faire beaucoup d'économies sur ses solutions souterraines très coûteuses, avec un maillage des PRT de surface de desserte et de rabattement depuis le Guichet, Palaiseau, RER B d'une part et d'autre part sur St Quentin Satory- Versailles (RER C).
Mail 116		X		X				X				X						X	<b>Mme. DELMARRE</b> : Contre le projet : Coûts monstrueux, défiguration du paysage (où va passer la ligne de la station Guyancourt à la station Satory ? au milieu de la minière ? aberration écologique, -gouffre à fric. Nécessité de prendre un bus qui n'existe pas encore, pour aller à la gare de Guyancourt, très excentrée. Que devient l'Orlyval qui a déjà coûté une fortune	

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
Mail 117	X	X																X	<b>M. LAMBERT</b> : La gare de Versailles-Chantiers n'a de justification réelle que si la ligne 18 continue jusqu'à Rueil. Si vous n'envisagez pas poursuivre jusqu'à Rueil, arrêtez-vous à Satory en terminus, en déployant en surface un réseau de PRT, reliant le T6, La TGO, et la 18 à Satory, à la gare de chantiers, car construire une gare terminus à Chantiers sous une gare, va vous coûter extrêmement cher pour 2 km de plus.	
Mail 118	X																	X	<b>M. GEFFRAY</b> : Demande d'interconnexion avec la gare de Saint Quentin en Yvelines et le site universitaire. La station St Quentin Est est au milieu de nulle part!	
Mail 119				X			X										X		<b>M. FAUVEL</b> : Préférable de rénover/étendre le réseau existant plutôt que de dépenser des Milliards pour des projets ferroviaires dont l'utilité est douteuse et qui contribuera à détruire encore plus ces derniers espaces verts proche de Paris.	
Mail 120				X			X										X		<b>M. MOUGEOT</b> : Non à un projet trop coûteux, aux résultats incertains et aux dommages sur la nature irréparables par la suite (consommation de terres agricoles)	
Mail 121				X			X										X		<b>Mme GUÉRON</b> : Projet inutile nuisible à l'agriculture et à l'environnement, On aurait avantage à remplacer cette ligne 18 par le prolongement de RER C et rénovation RER B	
Mail 122		X	X														X		<b>M. TRAN</b> Ligne indispensable mais : 1) demande un parcours au ras du sol ou semi enterré (sous la future 4 voies) au lieu de aérien 2) aucun parking n'est prévu au niveau de ces gares.	
Mail 123																	X		<b>ANONYME</b> : (Ingénieur Chercheur à EDF R&D) La mise en place de la ligne 18 et la rénovation du RER B sont cruciales.	
Mail 124																	X		<b>M. DUSSAUCY</b> : Très bonne initiative, permettra de désengorger la ligne B qui est saturée entre les 2 aéroports, mais la date de mise en œuvre qui est trop lointaine.	
Mail 125	X															X	X		<b>ANONYME</b> : (Habitant du quartier Camille Claudel à Palaiseau) Demande de création d'un arrêt au niveau du quartier Camille Claudel à Palaiseau, pour limiter l'engorgement en voitures sur le plateau de Saclay.	
Mail 126	X																		<b>ANONYME</b> : Demande d'un arrêt à Châteaufort qui aurait permis de désengorger la route départementale qui relie saint Rémy les Chevreuse à Châteaufort (pas de station entre Saclay et Saint Quentin est).	
Mail 127					X												X		<b>M. CUIF</b> : Très favorable à cet équipement indispensable pour le développement de st Quentin en Yvelines et Paris/Saclay	
Mail 128																	X		<b>M. JOAO SAMPAIO</b> : Le métro 18 est une addition bienvenue, qu'on attend avec impatience et enthousiasme. Les moyens de transport en commun actuels ne sont pas adaptés à ce volume croissant d'utilisateurs, et sont souvent dégradés (RER B)	
Mail 129		X					X										X		<b>M. LE BILLAN</b> : projet vraiment une très bonne idée pour l'avenir des transports franciliens, mais je suis contre le passage en aérien du métro entre Palaiseau et Voisins-le-Bretonneux, défiguration du plateau de Saclay au long terme	
Mail 130																	X		<b>Me ZENG</b> : Très bien, plus de fréquences, et vous devez le construire le plus tôt possible pour rendre service aux personnels et étudiants de Paris/Saclay	
Mail 131	X	X																X	<b>M. DELERUE</b> : Est-ce qu'une branche desservant la station du Guichet a été envisagée ou même de la station Orsay-Ville ? (une partie du Campus de Saclay se trouve dans la vallée et de nombreux employés habitent dans la vallée)	
Mail 132																	X		<b>ANONYME</b> : Ce projet est très utile pour un meilleur environnement, enfin du changement pour la gare de Versailles Chantiers.	
Mail 133															X				<b>ANONYME</b> : A la page 13 du dossier de présentation, il ne s'agit pas du projet de gare Gif-Orsay-Gif (mais de St Quentin).	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 134		X						X						X						<b>Me SHAW</b> : (propriétaire d'une maison fragilisée rue Renoir à Voisins-le-Bretonneux) Beau projet qui devrait désengorger la route vers le plateau de Saclay et permettre une communication rapide vers la gare des Chantiers. Mais le tracé actuellement prévu passe sous des habitations qui ont fait l'objet de déclaration de fragilité lors des déclarations Avissec (Certaines maisons munies de micropieux, d'autres avec des fissures importantes). Merci d'en tenir compte pour modifier le tracé plus à l'Est.
Mail 135	X																			<b>ANONYME</b> : Demande d'une gare sur le tracé actuel, à proximité de Châteaufort ou le haut de Magny-les-Hameaux, avec un grand parking qui permettra de désengorger cette zone de circulation dense et qui permettra de très nombreuses communes de disposer enfin d'un moyen de transport pour rejoindre les différents points d'intérêt.
Mail 136																X				<b>M. PETIT</b> : (étudiant) Ce transport public est indispensable. Trop de personnes voulant faire le trajet de Massy jusqu'aux écoles du plateau et ne le peuvent pas car le service de bus est insuffisant et aléatoire.
Mail 137																X				<b>ANONYME</b> : Excellent projet
Mail 138				X																<b>M. ANCELIN</b> : Il existe déjà une ligne RER reliant St- QUENTIN EN YVELINES / MASSY-PALAISEAU. Pourquoi ne pas l'améliorer ? Quid des parkings GRATUITS ? Ce projet va complètement défigurer notre environnement.
Mail 139		X						X								X				<b>M. ARNAUD</b> : (étudiant à l'université d'Orsay) cette ligne est très utile, mais elle ne devrait pas passer par des zones agricoles. Il serait idéal d'éviter de surélever la voie afin de préserver le paysage.
Mail 140																X				<b>M. VALE MARCOS</b> : Excellent projet, indispensable pour le développement du plateau de Saclay.
Mail 141		X						X								X				<b>M. CARTERON</b> : Projet très utile et primordial, mais je suis contre le passage du métro en aérien, question d'esthétique et de défiguration du paysage
Mail 142		X						X								R				<b>ANONYME</b> : Merci de créer au plus vite cette ligne, mais éviter les zones agricoles qui seront de plus en plus primordiales. Elle peut être au niveau du sol, pas besoin de l'enterrer, là où ce n'est pas obligatoire.
Mail 143	X																			<b>M. ALLIÉ</b> : (Habitant Wissous) pourquoi construire une gare Antonypôle alors que la plupart de la population de Wissous en est éloignée ?
Mail 144	X	X					X	X												<b>M. BOUTIER</b> : (Adjoint à la Culture et aux sports de Magny les Hameaux) Oui à la création d'une nouvelle ligne de métro, mais une ligne enterrée de bout en bout sur ces 35 Kilomètres, NON A UN METRO AÉRIEN QUI VA DÉFIGURER POUR UNE CENTAINE ANNÉE, LE CADRE DE VIE DE TOUTE UNE POPULATION (les Pylônes, les bruits du métro toutes les deux minutes, les délaisses agricoles, aucune gare sur notre territoire, une frontière de béton hideuse devant chez nous).
Mail 145																X				<b>ANONYME</b> : Je suis pour
Mail 146																X				<b>M. ICRE</b> : PROJET TRES POSITIF
Mail 147		X					X	X								R				<b>Me CHLEIR-LE MARCHAND</b> : (de MAGNY LES HAMEAUX) demande l'enterrement total de la ligne devant l'ampleur de ce projet dénaturant et apportant tant de nuisances
Mail 148		X											X							<b>Mme PERRUSSEL</b> : le parcours actuel prévoit un passage sous la résidence de la Bretonnière à Voisins le Bretonneux. Dans ce quartier, de nombreuses maisons ont déjà subi des dommages suite à des affaissements de terrain en période de sécheresse. Faire passer le tramway sous la résidence créé des risques supplémentaires d'affaissement des maisons de ce quartier, donc de surcoût pour le projet en cas de dégâts avérés entraînant des dédommagements, d'allongement des travaux en cas d'affaissement en cours de travaux. Il a été montré que le parcours peut être légèrement modifié afin d'éviter le passage sous cette résidence.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 149		X															X	<b>ANONYME</b> : Oui au projet de ligne 18, NON à la solution envisagée pour le plateau de Saclay : défiguration du paysage, nuisances sonores, pas d'arrêt prévu sur ce périmètre, impact pour l'agriculture et les rendements agricoles au m2	
Mail 150								X										X	<b>ANONYME</b> : Question : Le métro 18 sera-t-il une œuvre d'art agréable à regarder ? Un nouvel élément de paysage en cohérence avec le plateau ? Peut-être. Je l'espère.
Mail 151		X																X	<b>M.REYNAUD</b> : Le non-enfouissement de la ligne 18 sur la partie concernant les communes de Magny les Hameaux, Châteaufort et Villiers le Bâcle constitue un choix préjudiciable du point de vue environnemental pour les habitants de ces communes
Mail 152	X	X																X	<b>COLLECTIF MOULON 2020</b> : Question posée à la SGP le 30 mai 2015 au sujet des gares de Gif-Orsay et de Saint-Aubin-CEA en liaison avec la zone de danger autour du CEA-Saclay. Il nous avait été confirmé que « Cette zone de danger immédiat d'un rayon de 1 000 m est définie autour des Installations Nucléaire de Base. Elle ne permet pas, pour le moment, l'ouverture d'un Etablissement Recevant du Public (ERP) de catégorie 5 de type gare. De fait, la construction de la gare CEA est conditionnée par la réduction de ce périmètre. » et que donc « Tant qu'elle ne sera pas, le terminus du 1er tronçon sera effectivement Orsay-Gif. » <b>Questions supplémentaires</b> : • Quid du retournement des trains ? Le profil des voies présenté par la SGP, dit en double U, ne semble en effet pas permettre le changement de voie... Quelle est donc la technique retenue ? • Quid du stockage des trains ? Lors de la réunion du 22 mars à Massy, Mme Grégoire a affirmé que les trains ne seraient pas tous stockés au centre de maintenance, mais que certains d'entre eux seraient stockés aux terminus. Quelle est la capacité de stockage prévue à Orsay-Gif? Comment ce stockage s'effectuera-t-il ? Cela signifie-t-il que le viaduc sera dès le départ construit jusqu'au Christ de Saclay et que des trains seraient stockés sur cette partie du trajet ? • La gare Orsay-Gif devra-t-elle, dans l'attente de l'hypothétique gare prévue au Christ de Saclay, développer un pôle multimodal ? Quelle emprise au sol ? Quels équipements ? • La SGP semble penser pouvoir ouvrir la ligne en 2024 avec la gare CEA-Saint-Aubin en fonctionnement. Nous aimerions connaître le délai minimum qu'il faudrait à partir de la fin du démantèlement acté par l'ASN (et donc un nouveau porté à connaissance) pour que la gare soit en fonctionnement (= soit le temps incluant l'enquête publique, la DUP et bien sûr le temps de construction, celle-ci ne pouvant commencer avant la DUP). <b>Nous sommes surpris de lire simultanément</b> : • dans le dépliant de la SGP : « sous conditions de la faisabilité de la gare CEA Saint Aubin, en fonction de l'évolution des activités du CEA. Des mesures conservatoires permettront d'achever ultérieurement la construction de la gare » • et dans les réponses toutes récentes de l'EPPS à la commission d'enquête publique CDT que « L'arrivée du terminus provisoire de la ligne 18 dès 2024 permettra la réalisation d'un véritable pôle d'échanges avec un nouveau parvis en lien avec la gare routière et un premier parking de rabattement. » Il devient totalement insupportable pour les citoyens d'être renvoyés d'un acteur (public qui plus est, donc censé porter l'intérêt commun) à l'autre en saucissonnant les projets de façon à en cacher les incohérences. D'autant que dans le rapport de la commission d'enquête, l'EPPS poursuit : « Pour garantir la cohérence de l'ensemble de ces projets arrivant progressivement à cet endroit, l'EPPS a pris en charge le rôle de coordination des projets d'infrastructure, via la réalisation et le suivi d'un schéma directeur pour l'aménagement du Christ de Saclay en pôle multimodal. ». Réponse SGP (27 juillet 2015) :
Mail 153	X																	X	<b>ANONYME</b> : Prévoir un arrêt sur la commune de Wissous, la ville de Wissous est très mal desservie par les transports ferroviaires, mais en supporte pourtant toutes les nuisances. Quartiers très dynamiques et en constante évolution. A Wissous, l'environnement permet les emplacements de parking alors que l'arrêt prévu à Antony ne le permettrait pas.



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 154	X																	X	<b>ANONYME</b> : Demande de placer un arrêt à Châteaufort qui desservirait en plus Toussus-le-Noble, Villiers-le-Bâcle et Magny-les-Hameaux. La distance entre Saclay et St Quentin est trop grande.	
Mail 155																	X		<b>M.RIEU</b> : La ligne 18 du métro parisien est une nécessité dans la construction de ce quartier de l'université Paris/Saclay. Le secteur du Moulon est à l'heure actuelle plus que très mal desservi par les transports en commun, la situation actuelle en termes de transports en commun est totalement inadaptée.	
Mail 156																	X		<b>Mme CAMILLE VAN</b> : (étudiant Centrale Supélec) Cette ligne de métro va permettre d'enfin se déplacer en transport en commun facilement et elle est un grand avantage pour tous les étudiants du campus.	
Mail 157																	X		<b>Mme LUTON</b> : favorable	
Mail 158				X													X		<b>M. SKATCHKOVSKY</b> : (étudiant à Centrale Supélec) L'instauration de la ligne 18 simplifierait grandement la vie à tous les étudiants du plateau de Saclay, mais également à toute personne souhaitant se rendre à Paris, que ce soit pour des raisons professionnelles ou non.	
Mail 159																	X		<b>ANONYME</b> : Favorable au projet de la ligne 18, L'arrivée du métro est nécessaire car le déficit en transport en commun efficace est flagrant et le sera d'autant plus avec l'arrivée massive d'étudiants dans le quartier du Moulon dans les années à venir.	
Mail 160																	X		<b>ANONYME</b> : Favorable	
Mail 161	X					X							X					X	<b>M.MADROLLE</b> : Habitant à Voisins le Bretonneux, dans la résidence La Bretonnière, s'oppose formellement au passage de la future ligne 18, sous sa résidence. De nombreuses maisons ont en effet subi des dommages dus à la sécheresse depuis ces 20 dernières années, dont certains très importants. Pour sa part il a connu un sinistre déclaré en 1996 (courrier joint)	
Mail 162	X																X		<b>M.JEANTEUR</b> : Idée géniale, semble nécessaire pour pallier une desserte plus que médiocre du plateau de Saclay à l'heure actuelle. Les solutions en cours de déploiement (des bus sur voies exclusives) ne sont pas du tout efficaces, ne fonctionnent pas le soir, et sont tout simplement trop irrégulières pour être viables. Un métro sous-terrain serait bien plus esthétique, mais les coûts en jeu font qu'un métro aérien sera amplement suffisant.	
Mail 163				X													X		<b>M.MELLOT</b> : ligne indispensable pour assurer la réussite du projet Paris Saclay. Et il est important d'assurer la mobilité des étudiants sur place vers Paris	
Mail 164																	X		<b>Me MAXANDRE</b> : Très important que l'école Centrale Supélec soit bien reliée au reste des transports franciliens... Cela aurait d'ailleurs dû être fait depuis longtemps.	
Mail 165																	X		<b>M. LE BASTART DE VILLENEUVE</b> : Favorable à la construction de la ligne 18, on espère qu'elle fera également se dégorger la N118, et dans une moindre mesure l'A86 qui est encore cette année sur le podium des axes les plus bouchonnés de France. Actuellement, la desserte en RER + bus est peu efficace, l'offre de bus pas coordonnée et les temps d'attentes longs.	
Mail 166															X	X			<b>M. MANCEAU</b> : S'effraie de la lenteur des travaux de la ligne 18 au regard du niveau catastrophique de la desserte de transport et des implantations actuelles	
Mail 167	X																R		<b>ANONYME</b> : Cette future ligne doit OBLIGATOIREMENT être enterrée. Pas de métro aérien !!!	
Mail 168	X					X							X					X	<b>Mme GRASSART</b> : (Habitant de Voisins le Bretonneux, dans la résidence La Bretonnière) je m'oppose formellement au passage de la future ligne 18, sous notre résidence. De nombreuses maisons ont en effet subi des dommages dus à la sécheresse depuis ces 20 dernières années, dont certains très importants.	

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 169																	X	<b>M. DESMOTTES</b> : (Etudiant a Centrale Paris) il existe un manque de transports dans cette zone du Sud de Paris, pas de solutions faciles/rapides permettant aux jeunes (originaires de toute la France) de rejoindre le RER ou les gares SNCF ou l'aéroport d'Orly. Cette ligne de métro 18 semble arriver à point nommé.	
Mail 170																	X	<b>ANONYME</b> : (étudiant à Centrale Supélec) Avoir des transports pour lier Paris à son principal pôle de recherche est donc indispensable, je ne pense pas qu'il doit y avoir de débat sur l'existence de cette liaison : elle est nécessaire. J'espère simplement qu'en attendant un sérieux service de bus sera mis en place pour pallier les embouteillages et éviter un isolement du site qui lui serait très préjudiciable.	
Mail 171																	X	<b>M. CHALLET</b> : tout à fait d'accord pour la construction de cette ligne, entre Orly et Versailles	
Mail 172				X														X	<b>M. CHAMPAVERT</b> : Afin de réussir la transition des étudiants sur le plateau de Saclay et encourager la recherche scientifique française, il me semble indispensable que l'accès depuis Paris soit grandement facilité.
Mail 173									X									X	<b>M. GRIMON</b> : Il est choquant de voir et d'entendre les propriétaires de maisons individuelles au voisinage des futures gares bénéficier de plus-values considérables sur le dos de la collectivité, il serait normal que "celui qui paye" la mise en place de l'infrastructure définisse une zone d'habitation densifiée autour de ces futures gares : rachat des terrains à leur prix d'avant le projet de transport, revente à des promoteurs avec cahier des charges fonction de la couleur politique et des priorités de la collectivité, blocage de toute évolution et de tout permis à ceux qui, de bonne foi, souhaitent finir leurs jours dans leur environnement actuel.
Mail 174	X					X	X											X	<b>ANONYME</b> : Projet d'utilité publique. Habitant depuis plus de trente ans sur le plateau de Saclay, je suis pour le métro aérien, c'est beaucoup moins cher, plus agréable pour les passagers, un beau viaduc rompt la monotonie du paysage, cela ne présente pas d'inconvénients pour nos belles terres agricoles qui ne sauraient être maîtrisés, cela ne paraît pas créer de nuisances majeures.
Mail 175																		X	<b>ANONYME</b> : la ligne 18 est plus qu'une chance pour toute la région de Paris Sud autant en terme d'ouverture, que de reconnaissance
Mail 176																		X	<b>M. SEGRETAIN</b> : Cette ligne de métro sera un excellent moyen de rompre l'isolement actuel du campus de Centrale Supélec, pour l'instant mal desservi par les lignes de bus
Mail 177																		X	<b>ANONYME</b> : Absolument favorable au projet de ligne 18, pour le développement des communes, des nombreuses entreprises et des établissements de recherche et d'enseignement qui se trouvent dans la zone.
Mail 178																		X	<b>ANONYME</b> : La ligne 18 sera très pratique pour les étudiants qui pourraient facilement rejoindre Paris, et pour les entreprises qui seraient connectées à l'aéroport d'Orly.
Mail 179																		X	<b>M. KLEIN</b> : ligne essentielle pour le développement du plateau de Saclay en tant que pôle scientifique majeur et le développement local
Mail 180																		X	<b>M. LOURTIOZ</b> : (Vice-Président « Campus Patrimoine Environnement » de l'Université Paris-Sud) La ligne 18 représentera le principal accès par transport en commun aux nombreuses structures de formation et de recherche, qui sont déjà sur le plateau de Saclay, ainsi qu'à celles, tout aussi nombreuses, qui le rejoindront très prochainement. L'Université Paris-Sud comptera près de 8000 étudiants et 1500 personnels travaillant sur le site. La non réalisation de la ligne 18 serait véritablement catastrophique pour le bon fonctionnement de ce futur pôle de recherche et de formation.
Mail 181																		X	<b>M. BENAMIRA</b> : Cette ligne de transport en commun me semble indispensable.
Mail 182																		X	<b>M. DESANGLES</b> : (étudiant) il me semble essentiel que cette ligne de métro se développe, Les infrastructures de transport actuelles ne sont pas suffisantes pour se déplacer, facilement, sans voiture, jusqu'au centre-ville de Paris, La Défense ou autres lieux

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 183																	X		<b>ANONYME</b> : Importance capitale que le plateau de Saclay et les établissements d'enseignements qui s'y trouveront soient desservis du mieux possible afin de permettre à ces milliers d'étudiants de pouvoir transiter vers d'autres lieux (dont la capitale). La ligne 18 permettra d'augmenter considérablement l'attractivité du plateau de Saclay auprès des élèves, surtout les internationaux, et développera les échanges.	
Mail 184																	X		<b>Me DENIZART</b> : (étudiante) je considère le métro sur le plateau de Saclay indispensable pour permettre à toutes les personnes travaillant sur le campus de se rendre sur leur lieu de travail et pour attirer des visiteurs.	
Mail 185				X	X												X		<b>M. DIAZ SALINAS</b> : La ligne 18 peut permettre d'augmenter considérablement l'attractivité du plateau de Saclay auprès des élèves et développer les échanges. La connectivité me semble le point essentiel pour ce projet et ne devrait pas être négligée.	
Mail 186				X													X		<b>M. NEZ</b> : Ce raccordement semble indispensable pour les futurs étudiants du campus de Gif-sur-Yvette et le développement de l'attractivité des grandes institutions d'enseignement supérieur. Une desserte rapide de l'aéroport d'Orly, de la gare TGV de Massy et de Paris semble être l'alternative idéale au "tout voiture", aux problèmes de circulation et de pollution de la région.	
Mail 187																	X		<b>M. DOYEN</b> : Au top !	
Mail 188				X			X										R		<b>ANONYME</b> : Le tronçon Orly -CEA fait du sens, mais celui entre le CEA et Versailles n'a aucun sens, les bus desservent déjà très bien les villes alentours. Le tronçon CEA - Versailles défigurerait grandement le paysage. Sans doute vaudrait-il mieux utiliser l'argent de ce 2ème tronçon à des fins plus utiles	
Mail 189				X													X		<b>ANONYME</b> : A-t-on vraiment besoin d'un omnibus passant par Orly ? Ligne directe plateau - Paris serait préférable. Utiliser les deniers publics plutôt dans la rénovation urgente du RER B (agrandissement du tunnel sous la Seine, voire doublement de la ligne).	
Mail 190																	X		<b>M. LIET</b> : En faveur de la construction de la ligne de métro pour faciliter de déplacement des résidents et augmenter l'attraction de la zone.	
Mail 191																	X		<b>ANONYME</b> : Projet de ligne indispensables aux étudiants et personnes travaillant sur le plateau, permettra de désengorger la N118 tout en réduisant la pollution, et rendra possible les déplacements pour les personnes non motorisés et facilitera les trajets banlieue-banlieue (plus d'une heure pour aller du Moulon à Versailles).	
Mail 192								X									R		<b>ANONYME</b> : OUI au métro, mais NON au métro aérien. Pourquoi imposer aux habitants qui ont justement choisi ce coin pour sa tranquillité de devoir subir au quotidien une immondice de viaduc, bruyant, moche et qui va finir par être recouvert de tags et d'autres insalubrité, alors qu'il était prévu à l'origine en souterrain.	
Mail 193						X											X		<b>M NGONPA NGANKAM</b> : La ligne de métro 18 est indispensable pour le plateau de Saclay qui regroupera CEA, CNRS, le cœur de l'université de Saclay, les plus prestigieuses écoles françaises. De nombreuses entreprises y sont déjà ou s'y installeront bientôt. l'offre de transport en commun est déjà inadaptée et le sera encore plus avec tout ce flux de population qui se retrouvera bientôt sur le plateau.	
Mail 194																	X		<b>M. DOZIAS</b> : projet absolument nécessaire pour le développement du plateau de Saclay et permettre une intégration effective à Paris	
Mail 195				X													X		<b>ANONYME</b> : cette ligne 18 avec changement à Massy pour Paris ne m'apporte donc pas plus d'avantage que de descendre dans la vallée et prendre le RER B qui lui va directement à Paris	
Mail 196																	X		<b>M. PUEL</b> : (enseignant chercheur à Centrale Supélec) je considère le métro sur le plateau de Saclay indispensable, à une fréquence élevée. il permettra à toutes les personnes travaillant sur le campus de se rendre sur leur lieu de travail (et d'éviter les bouchons) et d'attirer des visiteurs, en particulier étrangers.	
Mail 197				X													X		<b>M. GROOTENBOER</b> : Il est important qu'une ligne de métro relie Supelec à d'autres gares plus importantes pour pouvoir rallier Paris plus facilement	

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 198																	X		<u>M. GRUET</u> : (étudiant) je considère que cette ligne est indispensable, et que le rayonnement du plateau de Saclay au niveau international nécessite cette ligne.	
Mail 199																	X		<u>ANONYME</u> : La ligne de métro n°18 est essentielle, la RN 118, le TCSP et les bus existants ne peuvent assurer le transport de 33000 étudiants, plus de 10000 enseignants, chercheurs, personnels.	
Mail 200					X												X		<u>M. DEWAELE</u> : La ligne 18 va en faveur du développement du plateau de Saclay avec les nouveaux centres et universités qui vont s'y implanter ou qui y sont déjà. Et elle est même indispensable ! Si l'Etat n'a plus les moyens de faire le projet, il faudrait prioriser les tronçons, le tronçon CEA-Orly fait tout son sens tandis qu'on peut se demander quel est l'intérêt du tronçon CEA vers Versailles.	
Mail 201	X							X									X		<b>COLLECTIF MOULON2020</b> : - Met en doute les affirmations de la SGP sur des mesures développées pour renforcer la protection de l'environnement naturel des territoires de la ligne 18, préserver leurs ressources, renforcer les activités économiques et garantir le cadre de vie des habitants et sur le point 7 "contribuer au dynamisme de l'activité agricole locale". Référence aux pages 14-15 du rapport de Mme Jarry, garante de la concertation renforcée (contributions association Terres fertiles, Europe Écologie Les Verts, agriculteurs disant qu'un métro aérien ne respecte pas les animaux et détruit les écosystèmes sur lesquels s'appuie l'agriculture, les piliers sont une contrainte importante pour les exploitants, la ligne aérienne remet en question la possibilité d'assurer une pratique agricole de qualité, etc. Les agriculteurs du plateau dénoncent l'urbanisation de leur territoire et le bétonnage des terres agricoles dont ils craignent à terme la disparition. Rappel de la réponse de Florence Castel, membre de la SGP, le 19 janvier 2011 en débat public vantant le choix de SGP de proposer un passage en souterrain sur le plateau, alors même que ce serait un peu plus cher qu'un passage en tranchée en travers du Plateau "pour la simple et bonne raison qu'il est inenvisageable, pour nous, de ne pas veiller à préserver les terres agricoles et les espaces naturels"	
Mail 202																	X		<u>M. RIBEIRO</u> : identique au mail 190	
Mail 203																	X		<u>M. EL-KAÏM</u> : La création de la ligne 18 est très importante dans la réussite du projet de plateforme scientifique en train d'être construite sur le plateau de Saclay	
Mail 204	1				X												X		<u>M. PRIEUR DE LA COMBLE</u> : Très bon projet, le plus tôt il sera réalisé, le mieux ce sera pour le prestige de l'université Paris/Saclay. Très important que la station soit accessible à pieds en quelques minutes et sans descendre du plateau et que la transition à Orly pour le RER B [en fait, la ligne 14] soit rapide.	
Mail 205																	X		<u>ANONYME</u> : ligne indispensable pour désenclaver le plateau de Saclay	
Mail 206																	X		<u>M. LEBRETON</u> : Entièrement favorable au projet, indispensable pour relier les principaux points d'arrivée au campus sur le plateau.	
Mail 207																	X		<u>M. LOTTIER</u> : La ligne 18 est une priorité absolue pour la banlieue sud de Paris! Moyen pour les jeunes d'être mobiles et indépendants sans voiture, permettrait de lier facilement Massy à Versailles	
Mail 208																	X		<u>ANONYME</u> : Projet excellent pour favoriser la mobilité des étudiants du plateau de Saclay, constitue une priorité !	
Mail 209					X	X											X		<u>Me PERONO</u> : Ravie de ce projet car réseau ferroviaire vieillissant et sans cesse en panne sur le tronçon de Versailles à Orly ; va désengorger l'A86 qui est bouchée tous les soirs de 18h à 21h entre Versailles et Orly, faciliter le transport des touristes de l'aéroport vers Versailles, et revaloriser les logements présents aux environs.	
Mail 210	X																X		<u>Mme DEPOID</u> : (habite le nouveau quartier Camille Claudel à Palaiseau et prend tous les matins le bus pour aller à Massy) demande gare à Camille Claudel	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 211																	X		<b>ANONYME</b> : très intéressé par ce projet qui desservirait le plateau de Saclay, en facilitant l'accès au plateau pour tous	
Mail 212					X												X		<b>Me. BADOUAL</b> : (étudiante de Centrale Supélec) Je pense que ce projet est essentiel pour aider à la mobilité entre les zones autour de Paris et sur le campus de Paris/Saclay.	
Mail 213					X												X		<b>M. DEBUE</b> : (Thésard) La ligne 18 me paraît nécessaire pour améliorer l'accès au plateau de Saclay	
Mail 214		X						X										X	<b>ANONYME</b> : Habitante de Villiers le Bâcle depuis de nombreuses années je n'envisage pas voir des pylônes de plus de 10 mètres de haut de mon jardin ou de ma salle de bain.	
Mail 215		X						X										X	<b>M. BOSQ</b> : Projet désastreux, commission du GP absolument pas à l'écoute des riverains. Lors de la présentation du projet au cours de l'été 2015, toutes les personnes présentes ont manifesté leur souhait de voir la ligne enterrée. Au regard du budget total GP, dérisoire d'économiser le coût d'une ligne enterrée sur ce tronçon alors que par ailleurs la majeure partie de la ligne est enterrée. Comment peut-on envisager de laisser un ouvrage ainsi aux générations futures, ouvrage qui défigurera le paysage et modifiera irrémédiablement notre environnement - communes concernées (Villers le bâcle, Châteaufort, Magny les Hameaux).	
Mail 216					X													X	<b>M. DHUNDASS</b> : Il paraît essentiel de mener à bien le projet de la ligne 18 dans le cadre du grand campus Paris Saclay. Actuellement on peut réellement parler d'isolement, car les élèves de Centrale Supélec n'ayant pas de voiture sont pénalisés.	
Mail 217		X																X	<b>M. BOSQ</b> : Défavorable à ce projet en l'état : pour nous habitants de Magny, Châteaufort et Toussus c'est la promesse de nuisances sans avantages... Alors au moins ENTERREZ-le pour traverser le plateau de Saclay	
Mail 218	X	X																X	<b>M. ZHANG</b> : Un arrêt à Wissous vraiment nécessaire pour ses habitants et pour le développement de la ville	
Mail 219						X												X	<b>M. GALLIANO</b> : Cette ligne permettrait de désengorger le périphérique Sud Parisien, éviterait beaucoup de pollution en déplacements en voiture dans cette vaste zone, et SURTOUT permettrait de dynamiser l'écosystème de Paris Saclay qui est en train de se créer.	
Mail 220					X			X					X					X	<b>ANONYME</b> : (Doctorant à Centrale Supélec) - Demande que l'étude globale pour le bénéfice d'une telle ligne soit faite consciencieusement, et non pas à la va-vite. Bénéfice de la ligne 18 très réduit par rapport au réseau TSCP en cours, au RER B et à Orlyval. Des lignes téléphériques relieraient mieux le plateau aux gares de RER, à bien moindre coût. Très inquiet pour la sauvegarde des terres agricoles du plateau	
Mail 221					X	X		X					X					X	<b>Mme CORBET</b> : S'oppose à ce projet de métro très coûteux et économiquement déficitaire, urbanisation accrue sur le Plateau, ne répondant pas aux besoins de ceux qui viendront travailler sur le Plateau et en n'apportant aucun gain de temps aux habitants, négligeant des alternatives plus utiles et moins coûteuses, nuisible à l'agriculture dans sa pérennité sur le plateau, difficilement compatible avec la ZPNAF, néfaste à l'environnement. A la place, réaliser le prolongement du RER C, améliorer le RER B, indemniser les agriculteurs.	
Mail 222								X	X									X	<b>M. BERNARD</b> : Résolument contre ce projet, en raison de son coût déraisonnable, de l'artificialisation de terres agricoles et de l'encouragement implicite à l'étalement urbain (et donc à l'artificialisation d'encre plus de terres agricoles).	
Mail 223								X										X	<b>M. BEAUVOIR</b> : Totalement contre la construction de cette ligne 18. La ligne de métro passant près de Villiers-le-Bâcle dégraderait le paysage d'une façon certaine.	
Mail 224					X			X					X					X	<b>M. FERINO (COLLECTIF ENTERREZ LE METRO)</b> : La ligne 18 n'est pas rentable, comme l'affirme le Commissaire Général à l'Investissement! La pertinence et l'efficacité de ce projet ne sont aucunement prouvées en regard des dépenses publiques pharaoniques et du massacre environnemental qui nous sont promis.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 225					X	X		X					X				X		<b>ANONYME</b> : (Travaillant à Supélec) - s'oppose à ce projet de métro qui va prendre entre 8 et 12 ans à être réalisé, extrêmement coûteux et économiquement déficitaire, urbanisation accrue sur le Plateau, ne répondant pas aux besoins de ceux qui viendront travailler sur le Plateau et en n'apportant aucun gain de temps aux habitants, négligeant des alternatives plus utiles et moins coûteuses, nuisible à l'agriculture dans sa pérennité sur le plateau, difficilement compatible avec la ZPNAF, néfaste à l'environnement	
Mail 226					X												X		<b>ANONYME</b> : Au lieu de gaspiller ces 3 M€ sur une ligne qui ne rejoindra pas Paris, aménagez et rénovez donc les lignes existantes telles que les RER B, C et bus. Les étudiants ou chercheurs préféreraient être relié directement à Paris plutôt que l'aéroport d'Orly ou Versailles, où il leurs faudrait encore changer le RER C ou ligne 14 !	
Mail 227					X			X									X		<b>ANONYME</b> : Demande de prolonger plutôt la ligne 12 vers Saclay ! ; La ligne 18 sera un échec, et les viaducs extrêmement laids finiront à l'abandon ! ; Déjà que personne n'entretient les dessous des viaducs à Paris des lignes 2 et 6, osez-vous imaginer comment des champs et forêt vont être salis par ces viaducs !	
Mail 228																	X		<b>M. TOUDIC</b> : (Etudiant à Centrale Supélec) POUR la création de cette ligne	
Mail 229																	X		<b>M CAMBIER</b> : (Etudiant à l'Ensta ParisTec) Soutient la ligne 18. Un moyen de transport interne au campus (X, ENSTA, bientôt ENSAE) et fréquent devra être mise en place, car la station Palaiseau, située au cœur du nouveau quartier autour d'EDF est excentrée à l'Ouest, et une éventuelle station Camille Claudel non prévue dans le projet actuel serait également un peu trop loin	
Mail 230																	X		<b>ANONYME</b> : Demande de moyens de transport sur le plateau, dont la ligne 18	
Mail 231								X										X	<b>ANONYME</b> : Chercheur CNRS opposé à la construction du métro. Peu convaincu de l'amélioration apporté par la ligne de métro 18 par rapport à ce que serait une rénovation du RER B + bus en site propre. Reconnaître la valeur du patrimoine naturel et agricole du plateau	
Mail 232																	X		<b>ANONYME</b> : Les bus actuels sont insuffisants et placent le plateau à une distance inconcevable de toute civilisation. Le projet est l'élément est un investissement à moyen et long terme qui mérite d'être fait	
Mail 233																	X		<b>M. ALEXANDRE</b> : Etudiant : campus mal desservi mauvaise desserte ; Attend la ligne 18	
Mail 234																	X		<b>M. BEAUTRU-FRAIN</b> : Soutient le projet de la ligne 18, excellent moyen de développement du réseau de transports en commun	
Mail 235																	X	X	<b>ANONYME</b> : Demande de distributeur de billets au Moulon	
Mail 236																	X		<b>M COHEN</b> : Etudiant pas motorisé. Attend la ligne 18 pour se déplacer	
Mail 237		X															X		<b>M. BLANCHAIS</b> : Voisins le Bretonneux Favorable mais opposé au tracé actuel. Demande d'épargner les maisons construire sans fondations proche du tunnel	
Mail 238	X																X		<b>M COULON</b> : Wissous. Demande une gare à Wissous	
Mail 239																	X		<b>M PERRET</b> : Châtenay-Malabry Etudiant qui attend la ligne 18 importante pour le plateau de Saclay	
Mail 240	X																X		<b>M. GIBERT</b> : Palaiseau demande la création d'une gare à Camille Claudel	
Mail 241		X					X						X				X		<b>Mme. QUERRE</b> : Voisins le Bretonneux favorable à la ligne 18 mais pas sous le lotissement de la Bretonnière pour des raisons de fondation en micropieux de sa maison. Opposé au tracé actuel mais favorable à la ligne 18.	
Mail 242																	X		<b>Mme SARRAIL BASSENS</b> : Etudiante. Cette ligne doit être construite. Indispensable pour le rayonnement de l'université Paris Saclay	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 243																	X		<b>M GLEYZE</b> : Châtenay-Malabry Favorable au projet	
Mail 244																		X	<b>ANONYME</b> : Vouloir faire du plateau de Saclay la "Silicon Valley" française est une absurdité. Ce n'est pas une ligne de métro qui donnera plus de sens à ce projet	
Mail 245																		X	<b>M BOTTE</b> : Massy Etudiant favorable au projet	
Mail 246		X																	X	<b>M. MADROLLE</b> : Voisins le Bretonneux argumentaire ADHAVE en complément du mail N°161
Mail 247		X																	X	<b>M BIAZZO</b> : Voisins le Bretonneux Problème du sous-sol de la résidence Champfleury du quartier de la Bretonnière
Mail 248							X	X									X	R	<b>Mme BERRY</b> : Châteaufort : Enterrez la ligne. Créez un arrêt à Châteaufort	
Mail 249																		X	<b>Mme DUROEULX</b> : Paris. Etudiante. Ligne de métro essentielle. Se réjouit de ce projet et a hâte de voir cette ligne 18	
Mail 250																	X		X	<b>M DUFOURNET</b> : Projet pharaonique insensé. Demande de rénover les lignes existantes plutôt que d'investir
Mail 251																	X	X	<b>M PICAL</b> : Palaiseau. OK pour le développement des transports en commun mais pas pour la ligne 18 non justifiée. Accentuation de l'urbanisation et diminution des terres agricole. Desservir l'université Paris Saclay avec des bus en site propre ou tram. Redondance avec la ligne RER C entre Versailles et Massy. Ne résoudra pas l'engorgement de la ligne B. Utiliser le budget pour l'amélioration de la ligne B ou autres transports en commun.	
Mail 252																		X	<b>ANONYME</b> : ligne indispensable pour désenclaver la zone du plateau de Saclay. Regroupement du pôle scientifique sur le plateau n'a pas de sens sans des transports en commun et donc la ligne 18.	
Mail 253																		X	<b>ANONYME</b> : 100% pour. Convaincue que ce métro est indispensable.	
Mail 254																	X	X	<b>M DUMAS</b> : Magny les Hameaux. Important pour le nouveau grand Paris. Souhaite le sous terrain sur toute la longueur pour respecter l'environnement et la qualité de vie.	
Mail 255	X																X		X	<b>Mme BIAZZO</b> : Voisins le Bretonneux. Problème du sous-sol de la résidence Chamfleury du quartier de la Bretonnière. Pourquoi pas une gare à Saint Quentin en Yvelines ?
Mail 256							X										X	R	<b>M FERINO</b> : Villiers le Bâcle « Collectif enterez le métro » : demande L'enterrement de la ligne pour le respect de l'environnement et cadre de vie sur le plateau. Nuisances sonores importantes, visuelles. D'autres solutions existent aussi efficaces et moins onéreuses	
Mail 257																		X	<b>M DIDIERJEAN</b> : favorable au projet.	
Mail 258																		X	<b>M GRISON</b> : Gif sur Yvette. Bon projet, diminution de voiture. C'est le métro le plus adapté	
Mail 259		X					X						X						X	<b>ADHAVE</b> : association représentative des riverains du quartier de la Bretonnière, document de 5 pages Remet en cause le tracé actuel sous le quartier de la Bretonnière. Rappelle les risques inhérents à la nature du sous-sol et aux anciennes carrières. Evoque les futurs problèmes du bruit et vibration et les risques pyrotechniques. En conclusion, l'association signataire du présent document d'expression des intérêts des habitants, demande instamment à Monsieur le Commissaire d'émettre un avis défavorable au tracé tel qu'inscrit au dossier d'enquête, en ce qui concerne son passage dans le sous-sol de la commune de Voisins-le-Bretonneux, et de prescrire : - la modification du tracé actuel du tunnel de la ligne 18 du Grand Paris Express, pour passer le plus à l'Est possible et éviter le passage sous les habitations du quartier de la Bretonnière,

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
																				- de ne surtout pas faire apparaître dans le document qui sera annexé à la DUP le fuseau d'étude, mais le nouveau tracé qui sera retenu par la SGP en excluant tout passage sous des habitations. Il est à noter que ce nouveau tracé sera, par la force des choses, plus court que le tracé actuel et présentera de ce fait une économie potentielle d'au minimum cinquante millions d'euros pour le projet.
Mail 260																	X			<b>M BOLIGA</b> : Gif sue Yvette, Etudiant. C'est l'une des plus grandes avancées en matière de desserte du plateau. Proteste contre les gens qui soutiennent le tout souterrain. Ligne indispensable d'un grand besoin pour le plateau de Saclay.
Mail 261																	X	X		<b>ADHAVE</b> : association représentative des riverains du quartier de la Bretonnière, document de 2 pages sur le phénomène de retrait gonflement des argiles.
Mail 262																	X	X		<b>M SEBILLEAU</b> : indique qu'en 2030 les étudiants d'aujourd'hui ne le seront plus et qu'ils seront contribuables pour payer ce métro et ses conséquences financières désastreuses. Demande l'amélioration des lignes existantes.
Mail 263																	X			<b>M BENABES</b> : le métro va devenir indispensable compte tenu du faible réseau routier.
Mail 264	X																X			<b>Mme LE PIOLET</b> : Massy. Favorable au projet. Demande une gare à Camille Claudel
Mail 265			X									X					X	X		<b>M PORQUET</b> : Antony. Un vrai besoin de desserte par des transports en commun. Bien relier les gares (Antony) avec les autres moyens de transport. Quelle liaison prévu avec la Croix de Berny ? demande l'intégration de l'Orlyval dans l'offre globale pour relier Antony RER et la gare d'Orly ligne 18.
Mail 266																		X		<b>Famille DESCOURTIS</b> : Pas besoin de ligne de métro, il y a déjà des bus mais il faut augmenter leur fréquence. Non à la ligne 18, projet pharaonique, couteux, non rentable.
Mail 267																		X		<b>ANONYME</b> : N118 saturée. Faire un sondage auprès des automobilistes. ils diront non pour prendre le métro. Arrêtons le projet qui n'a aucun sens, couteux. Gardons les milliards pour rénover l'existant.
Mail 268				X													X			<b>M COQUERY</b> : Orsay. Etudiant Ligne 18 utile dans le cadre du développement de l'université paris Saclay. Devrait dé-saturer le N 118. Demande d'adapter le réseau bus avec les autres lignes de métro /RER.
Mail 269		X															X			<b>M FERME</b> : Voisins le Bretonneux. Favorable à la ligne 18 pour désenclavement et rayonnement international. S'interpelle pour le passage sous la Bretonnière avec le problème du sous-sol. Pourquoi ne pas passer sous le golf qui sera plus rentable, donc demande le changement du tracé.
Mail 270																	X			<b>M HERMANT</b> : Paris. Cette ligne doit ouvrir. Désengorgement de Paris et création d'activités en périphérie, soutenir les établissements scolaires d'excellence et connexion à Orly.
Mail 271			X															X		<b>M LOUAZEL</b> : Magny les Hameaux. Explication, estimation et comparaison des temps de trajet sans et avec la ligne 18 pour se rendre à Orly. Cela ne changera rien, pas plus pratique
Mail 272		X															X		X	<b>M BESLE</b> : Voisins le Bretonneux. Soutien le tracé alternatif du : « Collectif ligne 18 ». Changement de tracé pour les problèmes de sous-sol.
Mail 273						X											R			<b>Mme OBRY</b> : Veux un métro enterré. Pas de citoyen de seconde zone. Pas de nuisances. Nous payons des impôts, qu'ils soient utilisés pour le bien de tous et pas pour certains privilégiés !
Mail 274																		X		<b>ANONYME</b> : Contre l'arrivée de ce métro qui sera la poursuite de l'urbanisation ; protégeons les terres agricoles de proximité, développons les circuits courts, favorisons le bio.
Mail 275			X														X		X	<b>M LOUAZEL</b> : Magny les Hameaux. TCSP entre Châteaufort et CEA Saclay pourquoi pas financé, ni programmé. A quelle date ce tronçon ?



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 276				X	X											X	X		<b>ANONYME</b> : Gif sur Yvette. Manque de gares entre Saclay et st Quentin en Yvelines. Demande de gares à Villiers le Bâcle et Châteaufort. Demande de faisabilité de poursuite jusqu'à Nanterre et prolongement jusqu' Houilles et Carrières. D'autres questions sur les liaisons avec les gares de la ligne 18 et ligne de bus. Souhaite la réussite du projet qui permettra au Grand Paris d'entrer dans le 21 <sup>ème</sup> siècle.	
Mail 277																		X	<b>ANONYME</b> : Villiers le Bâcle. Aucun intérêt pour moi cette ligne 18	
Mail 278																X	R		<b>M LE ROUX</b> : Palaiseau. Contre le métro aérien. Nuisances visuelles et autres. Pourquoi pas la ligne en tranchée !!!	
Mail 279								X										X	<b>Mme BUISSON</b> : on n'a jamais nourri les vivants avec du béton. Arrêtons de saccager nos bonnes terres.	
Mail 280																X	X		<b>M HERVE</b> : Guyancourt. Projet intéressant. Gain de temps, soulagement de la densité automobile. Prendre l'avis des riverains.	
Mail 281													X			X	R		<b>ANONYME</b> : Villebon sur Yvette. Toute personne renseignée ne peut qu'être contre le projet de métro en l'état proposé actuellement. 3 milliards d'argent public qui pourrait être mieux utilisés. Etudions les mouvements des personnes qui viendront travailler sur le Plateau. Retard à l'inauguration. Quelle rentabilité du projet pas assurée selon le Stif. Rénovons et améliorons les lignes existantes B et C. Multiplions les bus et liaisons douces. Ou en est la proposition du téléphérique. Des marchés sont déjà passés, choquant !! Metro aérien plus économique !!! emprise des piliers du viaduc sur les terres agricoles !! inquiétude de voir une urbanisation future sur les terres agricoles	
Mail 282																	X		<b>M DE VOME COURT</b> : Saint Léonard de Noblat. Etudiant. Ligne extrêmement pertinente et cruciale pour le développement du campus de Paris Saclay.	
Mail 283																	X		<b>Mme MARTIN</b> : Pour le projet. Gain de temps de déplacement. Un vrai plus pour le développement de ce pôle scientifique.	
Mail 284							X	X									R		<b>M PASCAL</b> : Monsieur Le Président, où que vous habitez, accepteriez-vous qu'un métro aérien passe à moins de 100 mètres de votre habitation ? A mon avis non, vous vous battez contre. C'est aussi ce que je fais. Ne vous faites pas abuser par les arguments fallacieux de Monsieur Yvin ou de Madame Grégoire. Ces deux personnages se sont auto-convaincus au fur et à mesure des années de l'innocuité de la portion aérienne de ce métro. Loin des yeux, loin du cœur pour certains, mais près des yeux, près des oreilles pour d'autres. Nous vivons dans une zone tranquille de l'Île-de-France, nous vous remercions de nous laisser ce droit à la tranquillité. Merci Monsieur Le Président de soutenir l'enterrement de la ligne 18 sur le Plateau de Saclay, pour nous, pour nos enfants et pour les générations futures	
Mail 285																	X		<b>ANONYME</b> : Enterrer le métro	
Mail 286		X					X	X					X			X	X		<b>M BENE</b> : Voisins le Bretonneux. Oui au métro, non sous le lotissement la Bretonnière. Problème de sous-sol.	
Mail 287																X		X	<b>ANONYME</b> : présentation du projet pas clair. Avantages clairement listés mais pas les inconvénients. Description des travaux illisibles	
Mail 288	X															X			<b>M LOUAZEL</b> : le parisien indique une gare à Châteaufort. Est-elle prévue ?	
Mail 289																	X		<b>M PIERRE</b> : Chatenay-Malabry. Etudiant. bon projet. Dommage que Paris s'atteigne par raccordement.	
Mail 290							X	X					X			X	X		<b>M COLOMBIER</b> : Guyancourt. Opposé au projet. Métro trop coûteux et économiquement déficitaire, ne répond pas aux besoins des travailleurs sur le Plateau, pas de gain de temps aux habitants, néglige les alternatives plus utiles et moins coûteuses, nuisible à l'agriculture, difficilement compatible avec la ZPNAF et néfaste avec l'environnement.	
Mail 291																X	R		<b>M JOURDAN</b> : Orsay. Il est plus urgent d'améliorer l'existant (TCSP, RER B, construction de pistes cyclables). Projet déficitaire. La ligne doit être enterrée. Préservons les vivables.	

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 292	X			X													X		<u>ANONYME</u> : Bonne idée de construire cette ligne dans une zone mal desservie. Veiller aux moyens d'accès à ces gares. Demande d'une gare à Wissous très utile	
Mail 293	X																X		<u>M DEPOID</u> : Palaiseau. Etudiant. demande une gare à Camille Claudel.	
Mail 294	X						X										X	X	<u>M LE BORGNE</u> : opposé au projet aérien. Nuisances visuelles, sonores, aucun gain de temps pour les travailleurs (CEA). Manque de gare à Châteaufort. Cout énorme. Ligne de bus en site propre et pistes cyclables plus bénéfiques. Limitons le projet au tronçon Orly-Orsay-Gif	
Mail 295							X											X	<u>M DUBERSEUIL</u> : Palaiseau. Totalement contre. la gare va détruire notre environnement et apporter que des nuisances.	
Mail 296							X	X									R		<u>ANONYME</u> : Magny les Hameaux. Malgré les voyages vers Paris et trajet vers Orly, la nouvelle n'apportera aucun avantage et nuira à mon cadre de vie. Merci d'enterrer la ligne en totalité. Si pas de fonds pour enterrer, alors reportons le projet.	
Mail 297																			<u>M DUBERSEUIL</u> : Palaiseau. Idem mail N°295.	
Mail 298												X					X		<u>ANONYME</u> : Gif sur Yvette. Le site est complètement nul. Crainte que la ligne 18 coute cher et prenne beaucoup d'années. Mettre de lignes de bus plus rentable. Urgence à améliorer la ligne B du RER en augmentant la fréquence et éviter les retards.	
Mail 299																			<u>ANONYME</u> : Gif sur Yvette. Idem voir mail N° 298	
Mail 300								X									R		<u>M FERREIRA</u> : Saclay. Non au métro aérien. Gardons nos paysages actuels.	
Mail 301												X						X	<u>M LAMBRET</u> : Elancourt. Projet non adapté au territoire. Décision couteuse et non justifiée pour les utilisations potentielles.	
Mail 302																	X	X	<u>M RICHARD</u> : Orsay. Avant de créer des nouvelles lignes, accordons des crédits à améliorer l'existant.	
Mail 303	X																X		<u>M. BRUNEAU</u> : (95 km/jour) Je souhaiterais vraiment que la nouvelle ligne desserve aussi le campus CNRS de Gif et le campus INRA de Jouy ou que les bus CEA soit accessibles au personnel INRA et CNRS travaillant près du plateau de Saclay.	
Mail 304				X			X											X	<u>ANONYME</u> : pas de gare à moins d'aller jusqu'à Saclay en bus ou à pied. Donc pour moi NON. je préfère voir des champs qu'un métro sur pylône	
Mail 305	X			X														X	<u>GERALDINE</u> : je serais toujours obligé de prendre un bus ou le RER B jusqu'à Massy. Améliorations sur la B ? Bus pour aller sur le plateau ?	
Mail 306	X																X		<u>M. ETEVENARD</u> : demande un arrêt de la ligne 18 à Wissous	
Mail 307		X					X											X	<u>M. ROUASSE</u> : je ne peux que m'opposer au passage de la ligne de métro sous le quartier de la Bretonnière.	
Mail 308																	X	X	<u>M. SOLEN TRAYNARD</u> : le projet entier de l'UPS a pour objectif le rayonnement international du pôle de connaissance actuellement en création ; la ligne 18 permettra enfin aux habitants de la région sud de se déplacer sans avoir à passer par Paris	
Mail 309		X					X		X								X	R	<u>Mme DEBIESSÉ</u> : avis du conseil municipal de Gif dont le Maire est désormais le président de la communauté d'agglomération de Paris Saclay. "l'orientation en aérien n'est pas satisfaisante sur le plan environnemental et ne s'inscrit pas en cohérence avec le parti d'aménagement affiché par l'Etat, visant à mettre en œuvre, sur la frange Sud du Plateau de Saclay, un projet urbain "réconciliant nature, science et ville pour assurer une qualité de vie exceptionnelle". En effet, le fonctionnement en aérien générera des nuisances sonores et visuelles pour les futurs résidents, temporaires ou permanents, sur le Plateau. De plus, l'aménagement d'un viaduc créera une rupture physique préjudiciable pour le développement harmonieux et la qualité de la trame paysagère du Plateau."	
Mail 310		X					X										R		<u>M. HARRARI</u> : Il faut impérativement que la ligne prévue à date en aérien soit enterrée, il n'est pas acceptable de défigurer des paysages et d'imposer aux habitants des nuisances sonores alors qu'ils ne bénéficient même pas d'une station 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
																				De plus le projet au niveau du village de Châteaufort effectue une courbe importante alors qu'il pourrait en s'éloignant d'une centaine de mètres être tracé en ligne droite
Mail 311		X					X	X											X	<b>M. GRIMAUD</b> : la ligne 18 prévue en aérien est une hérésie car le sol de la vallée est mouvant.. Toute la région subira les nuisances sans aucune compensation,
Mail 312		X					X						X				R			<b>M. NOEL</b> : Déni de démocratie. NOUS SOMMES TOTALEMENT OPPOSES AU PASSAGE DU MÉTRO SOUS LE QUARTIER DE LA BRETONNIERE. POURQUOI FAIRE PASSER LA FUTURE LIGNE DE MÉTRO SOUS NOTRE QUARTIER La profondeur prévue du tunnel est comprise entre -11 et -20 mètres alors que la loi Macron prévoit une profondeur minimale de -15 mètres. Le niveau de la nappe phréatique (qui est aujourd'hui située vers -11 m dans notre quartier) va descendre et assécher à moyen terme nos terrains argileux. Cela va se traduire par nouveaux retraits de terrain qui se cumuleront avec les tassements induits par les vibrations du métro en phase d'exploitation. Nous sommes dans la pire configuration d'un point de vue vibratoire : les sous-sols compacts propageant bien les vibrations et les dalles flottantes captant un maximum de vibrations...Nous demandons à la SGP de décaler le tracé de la future ligne 18 environ 500 m plus à l'Est en dehors de toutes zones d'habitations.
Mail 313						X	X					X						X		<b>M. ALLIAUME</b> : Ce projet a toutes les caractéristiques d'un Grand Projet Inutile. Peu importe qu'il consomme quelques milliards, Peu importe les effets secondaires, parmi lesquels un bétonnage accru d'une des dernières zones agricoles ; l'ensemble de l'OIN du plateau de Saclay repose sur une conception jacobine et technocratique de la recherche
Mail 314	X	X			X		X											X		<b>M. SIRY</b> : Dossier trop complexe. 1 gare par université, Gare CEA ne se fera pas, Satory en trop. Biodiversité sur le tronçon découvert ? Bruit sur le trajet couvert ? Manque de raccordement avec les trajets existants.
Mail 315	X																R			<b>M.BERRY</b> : Station à Courtabœuf
Mail 316		X						X											X	<b>Collectif Enterrez le métro</b> : EN 2010, LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS REVENDIQUAIT UN METRO EVIDEMMENT ENTERRE, PAS DE VIADUC A MOINS DE 2 KM D'UNE ZONE NATURA 2000!Arrêtons ce projet injustifié. Les solutions présentées sont partisanses et non pertinentes en regards des besoins des citoyens.
Mail 317		X						X											X	<b>M.NOEL</b> : un viaduc qui va : -> défigurer le paysage, -> être une vraie nuisance pour les habitants de Villiers le Bâcle et de Châteaufort. Ne faut-il pas investir davantage et disposer d'une solution en tranchée couverte satisfaisant tout le monde ?
Mail 318		X						X					X					X		<b>Mme. COUVREUR ?</b> Je trouve ce projet intéressant car une gare va se construire pas trop loin de chez moi. Par contre avoir un métro aérien, ce ne sera pas esthétique dans les champs! Bruits à cause des travaux, embouteillage, problème de circulation pour déviation...
Mail 319																		X		<b>Mme. MONESTIE</b> : Pour garantir un pôle d'excellence je pense qu'il est impératif de faciliter les accès pour rendre le site attractif à un maximum de profils.
Mail 320	X							X											X	<b>Mme. GOFFIN</b> : Cela ne sera que la poursuite d'une urbanisation de l'Ile-de-France qui est déjà bien dense. Nous subissons une importante pollution. Nous devons protéger nos terres agricoles.
Mail 321																			X	<b>Mme GOFFIN</b> : Idem 320
Mail 322																			X	<b>M. STERPU</b> : Je suis pour la ligne 18!
Mail 323		X						X				X			X		X	X		<b>M. BERNARD</b> : En tant qu'entrepreneur, j'ai besoin que mes salariés puissent venir facilement sur notre site. MAIS : - financièrement: ce projet est du grand n'importe quoi.

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
																				- techniquement: on rêve. Comment peut-on encore proposer un métro aérien en 2016... - intellectuellement: vous croyez vraiment que l'on peut être fier de laisser comme héritage aux générations futures une barre de béton au milieu d'une paysage agricole. Je suis fondamentalement contre ce projet.
Mail 324		X													X		X			<b>M. BOUCHARLAT</b> : Le métro va passer devant la fenêtre de ma chambre. Je ne veux pas de métro aérien, et contre le projet.
Mail 325	X											X						X		<b>M. AUGUSTIN</b> : Allez, on va encore augmenter nos impôts pour satisfaire l'ego des politiques et des fonctionnaires. Ça coutera cher et en plus mon fils qui est à l'université de Saint Quentin n'en profitera pas. Je suis contre le métro.
Mail 326	X																X			<b>ANONYME</b> : Je suis avec la nouvelle ligne, mais il faut prévoir plus d'arrêts
Mail 327	X	X																R		<b>M. ou Mme MARECHAL</b> : J'habite Villiers le bâcle, ma maison est située en face de la future ligne de métro un bruit d'aspirateur toutes les 10 min il paraît. après les avions voici le métro. Je suis pour le métro enterré !!!!!Pensez aux habitants de Villiers le bâclés qui n'ont même pas d'arrêt que les contraintes et pas d'avantages. Merci. Non au métro aérien !!!!
Mail 328																		R		<b>M. ou Mme MARECHAL</b> Idem 327
Mail 329						X											X	X		<b>M. BOUCHARLAT</b> : Voir 324. Stop aux mensonges de la SGP. Stop aux mensonges de nos élus. Il n'y a jamais eu la moindre concertation avec la population, Ce projet n'amènera que des nuisances (visuelles, sonores, etc.). Je suis formellement contre le projet tel que proposé.
Mail 330		X															X		X	<b>M. DETAVERNIER</b> : Habitant le quartier de la Bretonnière à Voisins le Bretonneux, je suis perplexe sur l'utilité de la future ligne 18 dans son tracé entre le CEA et Versailles. Mais je suis de plus totalement opposé à son passage sous les habitations de notre quartier. - désordres liés à l'inadéquation des fondations au terrain argileux - impact sur la valeur de notre patrimoine immobilier Je demande instamment à Monsieur le Commissaire d'émettre un avis défavorable au tracé tel qu'inscrit au dossier d'enquête, en ce qui concerne son passage dans le sous-sol de la commune de Voisins-le-Bretonneux, et de prescrire : - la modification du tracé actuel du tunnel de la ligne 18 du Grand Paris Express, pour passer le plus à l'Est possible et éviter le passage sous les habitations du quartier de la Bretonnière, - de ne surtout pas faire apparaître dans le document qui sera annexé à la DUP le fuseau d'étude, mais le nouveau tracé qui sera retenu par la SGP en excluant tout passage sous des habitations.
Mail 331		X																	X	<b>ANONYME</b> : Comment Madame Pécresse a-t-elle pu soutenir le métro enterré en 2012 et ne rien faire aujourd'hui avec tous ses mandats ?
Mail 332																X	X			<b>ANONYME</b> : Aucune mention à la gare du Christ de Saclay n'est faite...et pourquoi? Parce que la gare serait située dans une zone dangereuse de radiations. Je suis contre le projet décrit par l'enquête publique.
Mail 333															X	X				<b>M. MORAEL</b> : Transports Je suis donc pour la création d'une ligne de métro reliant l'université Paris Saclay et Paris.
Mail 334		X					X											X		<b>M. PILOT</b> : Je suis contre la ligne 18 en surface dans notre si belle campagne
Mail 335															X	X				<b>Mme. BIERCE</b> : Axe essentiel: Orly- École Centrale- Université de Sceaux (U-P Sud)
Mail 336						X												X		<b>ANONYME</b> : Toussus le Noble: Un aérodrome qui se renforce en terme de nuisances. Paris/Saclay: un métro de la honte... Non au projet.
Mail 337		X																X		<b>ANONYME</b> : Non au métro aérien,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 338		X					X											X	<b>M. MANOILOV</b> : CONTRE le métro aérien et CONTRE la défiguration des espaces visuels et naturels.	
Mail 339		X																X	<b>M. THIBAUD</b> : Il me semble que la gare Palaiseau-Camille Claudel est nécessaire au projet.	
Mail 340					X								X					X	<b>ANONYME</b> : Comme le pensent certains la ligne 18 ne relie pas Paris au plateau de Saclay directement mais Orly il faudra donc faire des changements donc aucun gain de temps. Donc NON à la ligne 18. Aucun intérêt et un projet très coûteux	
Mail 341																X		X	<b>ANONYME</b> : Etant donné l'ampleur des travaux qui ont commencé sur le Plateau de Saclay, Plateau du Moulon il est indispensable que l'on améliore les transports. Le métro ligne 18 ne va pas résoudre le déplacement de toutes les personnes venant du Sud de la région. Le nombre de parkings va aussi très nettement diminuer alors que la population va être multipliée par ?? On appelle cela un progrès!	
Mail 342								X										X	<b>M. GERARD</b> : Je trouve ce projet de métro aérien vraiment horrible. Cela va défigurer notre belle région. Notre famille n'en veut surtout pas.	
Mail 343		X												X		X	X		<b>M. MARTIN</b> : Le RER B étant surchargé, je suis POUR ce métro. Sur le métro aérien, j'ai quelques réserves. Aérien comment ? En segmentant encore plus le territoire ? Bien cacher par des arbres ? Et surtout : les 5000 nouveaux habitants de Camille Claudel qui ne savent déjà pas où se garer et bloqués tous les soirs sur le magnifique rond-point de la "voie propre" et ses feux tricolores déréglés. Ils ont les nuisances sans les bénéfices ? L'attribution des chantiers : j'espère qu'on ne verra pas des cortèges de camionnettes polonaises, roumaines et bulgares. Ce sont nos impôts. L'argent doit rester en France et participer à dynamiser l'économie (Construction de Camille Claudel : 80% d'étrangers)	
Mail 344							X	X										X	<b>ANONYME</b> : non au métro aérien. il est normal de développer le réseau de transport, mais pas au prix de la dégradation du paysage, et du bruit. donc optez pour une solution silencieuse comme le Tramway.	
Mail 345		X					X							X		X		X	<b>Mme. PETO</b> : Les maisons de la Bretonnière sont construites sur de l'argile dur avec des fondations peu profondes et uniquement sur des dalles flottantes. Je suis certaine qu'avec les vibrations pendant les travaux de perçage du tunnel et ensuite le passage du métro «roulement fer » et non « roulement pneumatique » et à peu de distance verticale et horizontale de ma maison vont accentuer les dommages. Je crains que la perception des vibrations du métro va également rendre la vie insupportable et aussi que de ce fait la valeur immobilière va considérablement baisser. Je crains que les dommages sur la maison intervenus après le percement du tunnel ne soient pas pris en compte par les assurances et la bataille juridique alors sera sans fin. - Je crains que l'expropriation des tréfonds dans ce quartier va aussi rendre impossible les futures consolidations par des micropieux.	
Mail 346								X					X					X	<b>M. FOUCONNIER</b> : Ce projet très coûteux néglige d'autres solutions plus utiles et moins coûteuses. De plus, ce projet nuira l'agriculture sur le plateau.	
Mail 347		X					X											X	<b>Mme. TYSZKA</b> : Oui à une nouvelle ligne de métro, mais non à son passage en aérien ! nous aurons des colonnes de bétons pendant une centaine d'années, nous aurons le bruit du passage des métros toutes les 2 minutes, nous aurons les délaissés agricoles sous et autour du viaduc et une espèce de frontière qui coupera notre ville du plateau. avez-vous pensé aux habitants limitrophes ? Oui à la nouvelle ligne de métro mais un arrêt à Magny les Hameaux !	
Mail 348		X	X															X	<b>M. TISON (TOUS RASSEMBLES POUR VOISINS)</b> : Une seule gare sur le secteur de St Quentin est suffisante. Cette ligne créera un vrai lien entre notre ville de Voisins le Bretonneux et toute l'activité de développement du plateau de Saclay. Il faut revoir le tracé sur la commune de Voisins le Bretonneux. Un passage sous les habitations est inacceptable (bruit, vibration, servitudes, etc.). Les puits de ventilation (entrée et/ou sortie d'air) sont trop proches des habitations, ce qui entraînerait pollution et nuisance sonore inacceptables. Nos argiles en sous-sol sont soumises à dessiccation en période sèche, ce qui fragilise notre bâti. La séquence proposée de construction n'est pas satisfaisante. Nous suggérons de commencer par le tronçon Versailles-Saint Quentin Est dès maintenant. Les 10000 emplois actuels du Technocentre et ceux de tout ce secteur de Saint Quentin Est ne peuvent pas attendre 10 ans de plus.	

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
																				Notre association a déjà fait des observations en juin 2015 sur ce projet (en annexe) durant la phase de concertation. Mr. Dupin avait décidé de nous rencontrer et s'est rétracté ensuite. Cette enquête publique limitée strictement à la ligne 18 ne traite pas véritablement de tous les impacts qu'elle va générer. Il devient inacceptable, pour nous citoyens, de continuer à vouloir traiter de façon aussi partielle les nouveaux projets.
Mail 349	X																X			<b>Mme. DOMARIN</b> : Je suis favorable à ce projet. Une gare supplémentaire à Camille Claudel serait encore mieux. Une ligne 91.06 renforcée serait également un plus.
Mail 350		X																X		<b>ANONYME</b> : Propositions de création de 2 téléphériques reliant les gares de Villiers-le Bâcle, et Lozère ainsi qu'Orsay et le pôle du Moulon ; solution plus rapide et moins chère.
Mail 351		X			X														X	<b>ANONYME</b> : les lignes en rocade sont inutiles, la ligne 18 devrait être reliée à Paris et les grands pôles via la ligne 15. Il serait plus intéressant de prolonger les lignes 12 ou 13 ou les RER existants.
Mail 352		X																	X	<b>ANONYME</b> : la ligne 18 ne résout pas l'engorgement des voitures au niveau du Christ-de-Saclay et de Corbeville, le remède serait la réfection de ces deux ronds-points. Une ligne partant de Paris intra-muros Paris/Massy-Palaiseau via Vélizy, Saclay et Courtabœuf aurait été plus utile.
Mail 353		X					X	X											R	<b>ANONYME</b> : Pour le métro mais contre le viaduc, détérioration du paysage, nuisances sonores et visuelles
Mail 354		X					X	X											R	<b>M. SAMSON</b> : idem mail 353
Mail 355		X						X								X		X		<b>M. DUMOULIN</b> : Disparition des espaces naturels sur le plateau de Saclay si la ligne 18 n'est pas enterrée, d'autant que cet « enterrement » est parfaitement finançable en partenariat public/privé.
Mail 356		X					X	X											R	<b>M. MALARET</b> : idem mail 353
Mail 357		X					X	X											R	<b>M. PIET</b> : Idem mail 353
Mail 358		X					X	X											R	<b>ANONYME</b> : idem mail 353
Mail 359		X					X	X											R	<b>M. MAILLET</b> : Idem mail 353
Mail 360		X					X	X											R	<b>M. ADAM</b> : idem mail 353
Mail 361		X					X	X											R	<b>M. PEUGNIEZ</b> : idem mail 353
Mail 362		X					X												X	<b>M. LEBARS</b> : défavorable en raison des nuisances sonores et de sa visibilité directe sur le viaduc.
Mail 363																			X	<b>M. DECOUDE</b> : Je suis pour la ligne 18
Mail 364		X					X	X											X	<b>Mme BOUCHARLAT</b> : la ligne 18 ne répond pas aux problèmes d'engorgements routiers ; évocation des nuisances sonores et visuelles ; dégradation de l'environnement. A l'extrême rigueur acceptation d'un métro enterré.
Mail 365		X					X	X											R	<b>M. LEFEVRE</b> : idem mail 353
Mail 366		X					X	X					X				X	R		<b>M. DENIS</b> : Pour le métro mais contre le viaduc compte tenu des nuisances et des contraintes aux exploitants agricoles ; Dénonce les arguments budgétaires en faveur de l'aérien et souligne que l'ajout de gares supplémentaires enlève la notion « express » du métro.
Mail 367		X										X							R	<b>M. DEFFOIS</b> : idem mail 353 avec en plus la crainte d'une insécurité future sous les pylônes.
Mail 368		X					X	X											R	<b>M. JOSSON</b> : idem mail 353

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 369																			<b>X</b>	<b>M. TORREGROSA</b> : contre la totalité de la ligne, aérien ou enterré.
Mail 370		<b>X</b>				<b>X</b>	<b>X</b>												<b>R</b>	<b>M.ENGEL</b> : défavorable au métro aérien par crainte de l'urbanisation excessive autour des gares et la perte du « poumon vert » du plateau de Saclay.
Mail 371		<b>X</b>		<b>X</b>									<b>X</b>						<b>X</b>	<b>ANONYME</b> : le nombre d'usagers potentiels ne le justifie pas ; le déposant fait état d'un article de presse suite à une visite des journalistes organisée par le SGP le 18/02/2016 : « le plateau de Saclay n'a nul besoin d'être désenclavé puisque des lignes de RER passent à proximité, aucun point du plateau n'est éloigné de plus de 3 km d'une gare de RER...Il suffit d'organiser le rabattement entre les lignes de RER et les pôles du cluster..... étant donné la configuration le téléphérique urbain est tout désigné....» « de l'avis de tous les experts consultés le vrai problème de desserte du plateau de Saclay n'est pas celui des transports collectifs mais celui de la circulation routière... ».
Mail 372													<b>X</b>						<b>X</b>	<b>M. ORTAIS</b> : Architecture véhicule => prix, service, apparence On voit comment le véhicule choisi impose de manière indissociable à la fois le coût, le débit et l'apparence de la ligne dans le paysage. <b>Cohérence</b> : Inversement, quand vous voyez dans le paysage un train passer sur un ouvrage d'art imposant cela signifie qu'il est cher, qu'il est lourd, que son taux d'occupation de la voie est faible, et donc son débit - le service qu'on en attend - et qu'on a intérêt à espacer les gares.
Mail 373	<b>X</b>																	<b>X</b>	<b>M. CAUDAL</b> : fait part de sa satisfaction mais expose son souhait que soit desservi le nouveau quartier Camille Claudel.	
Mail 374																			<b>X</b>	<b>M.ORTAIS</b> : Tout le monde aura remarqué, espérons-le, qu'une dispute sur la manière dont le viaduc survole le Plateau sert surtout à ne pas discuter le déploiement même de la ligne, à en faire un fait accompli
Mail 375	<b>X</b>			<b>X</b>													<b>X</b>		<b>M. CHICCO</b> : interrogations pour l'accessibilité à la gare « d'Antony pôle » compte tenu de sa position très excentrée. Questions sur le rabattement vers cette gare et les tarifications qu'y s'y rattacheront.	
Mail 376	<b>X</b>	<b>X</b>																	<b>X</b>	<b>M. LAUNOY</b> : contre le projet aérien car il est concerné personnellement (la ligne passe au bout de son jardin) ; Pourquoi ne pas avoir respecté le projet initial et avoir accepté des gares supplémentaires ?
Mail 377																			<b>X</b>	<b>M. THOURET</b> : défavorable dans son ensemble aérien ou enterré ; il suffit d'un aménagement routier (doublement des voies de la D36 et voie spéciale pour les bus)
Mail 378		<b>X</b>					<b>X</b>	<b>X</b>											<b>R</b>	<b>ANONYME</b> : idem mail 353
Mail 379						<b>X</b>		<b>X</b>					<b>X</b>						<b>X</b>	<b>Mme GIORDA</b> : « refuse la réalisation de la ligne 18 destructrice à terme, des terres agricoles du plateau de Saclay et cet aménagement de territoire concentrationnaire sur l'IDF, aberrant et anti-écologique » L'intéressée cite l'avis du CGI et la position de la SGP en matière socio-économique.
Mail 380													<b>X</b>				<b>X</b>	<b>X</b>	<b>ANONYME</b> : « une grande mobilité entre les différentes entreprises /écoles me parait indispensable pour faire du Plateau de Saclay une grande technopole attractif... » Souhaite une possibilité de circulation la nuit et à tout du jour	
Mail 381				<b>X</b>															<b>X</b>	<b>M. HAMEL</b> : à prévoir, des navettes disposant de couloir de circulation, pour permettent aux habitants de Magny, Chevreuse et Saint Rémy de rejoindre la gare de Saclay
Mail 382																			<b>X</b>	<b>M. BACH</b> : absolument contre
Mail 383		<b>X</b>					<b>X</b>	<b>X</b>											<b>R</b>	<b>M. COULMIER</b> : idem mail 353 pour des raisons de préservation de la nature.
Mail 384																			<b>X</b>	<b>M. CHARCOSSET</b> : favorable, la ligne lui facilitera l'accès à son lieu de travail (l'intéressé habite Chartres et travaille à Saclay)
Mail 385	<b>X</b>																		<b>X</b>	<b>ANONYME</b> : considère la ligne indispensable pour desservir l'université Paris/Saclay en construction sur 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
																				Une gare à Palaiseau déchargera le trafic de la gare Massy-Palaiseau.
Mail 386				X				X					X				X			<b>ANONYME</b> : Projet trop couteux, dégradation des terres agricoles. Préconise une amélioration des transports existants.
Mail 387	X																X			<b>M. ANCEL</b> : favorable au projet mais souhaite une gare dans le nouveau quartier « Camille Claudel »
Mail 388		X					X	X									R			<b>M. GAUDE</b> : idem mail 353
Mail 389		X															X			<b>M. BRIGNOLI</b> : favorable dans l'ensemble mais souhaite un passage souterrain au niveau de Magny-les-Hameaux.
Mail 390		X																X		<b>M. BRIGNOLI</b> : apporte une précision au mail précédent, il souhaite un passage enterré sous le plateau de Saclay
Mail 391		X					X	X									R			<b>M. NELLY</b> : idem mail 353
Mail 392		X					X	X									R			<b>ANONYME</b> : idem mail 353
Mail 393		X					X	X									R			<b>ANONYME</b> : idem mail 353
Mail 394		X											X					X		<b>ADHAVE</b> (Association de protection des droits des habitants de Voisins et communes environnante) : se prononce contre le passage du tracé sous les habitations du quartier de la Bretonnière, préconise le déplacement du tracé vers l'est, hors des zones habitées, solution qui économiserait une économie de 100 mètres de tunnel soit 50 millions d'euros. Cette association a également adressé un courrier recommandé au Président de la commission.
Mail 395		X		X									X				R			<b>ANONYME</b> : idem mail 353 ; solution trop couteuse, pense préférable d'améliorer les lignes de bus existantes
Mail 396		X				X		X										X		<b>Mme PAPILLON</b> : en appuie avec le mail 321 ; crainte d'urbanisation à l'excès, protection des terres agricoles. Suggère de décentraliser les activités professionnelles et de développer les circuits- courts (AMAP)
Mail 397		X					X	X				X					X	R		<b>ANONYME</b> : idem mail 353 + craintes que le trafic puisse être affecté par des conditions météorologiques.
Mail 398		X					X	X									R			<b>M.CHAMBEFORT</b> : idem mail 353
Mail 399		X		X			X	X											X	<b>M.MANGENOT</b> : la ligne 18 ne résoudra pas les problèmes d'engorgement au niveau du Christ de Saclay. Craintes de pollution et nuisances sonores détérioration des terres agricoles ; mieux vaudrait réaménager les voies de circulation actuelles ; proposition d'une ligne Pais/Massy-Palaiseau via Vélizy, Saclay, Courtabœuf
Mail 400	X	X	X				X	X									R			<b>M. HOUET</b> : absence de gare dans le quartier Camille Claude, localisation d'un ouvrage annexe (SMR) proche de la forêt domaniale site classé, craintes de nuisances sonores et visuelles et de la désertion du Plateau pour ces raisons.
Mail 401		X						X	X								R			<b>M.MICHEL</b> : non au métro aérien
Mail 402	X																X			<b>M. DUPOIRIEUX</b> : favorable, mais souhaite une gare à Camille Claudel compte tenu de la création de ce nouveau quartier non adapté actuellement à l'augmentation du trafic due à l'arrivée de nouveaux habitants.
Mail 403		X					X	X									R			<b>M.ARGENTIN</b> : idem mail 353
Mail 404															X		X			<b>M.ROZE</b> : Conteste l'intérêt public de la ligne 18 : « la ligne 18 est contraire à l'objectif de transition énergétique ... en concentrant des universités et des écoles sur un même site... « la ligne ne peut donc pas être un intérêt public pour une majorité d'étudiants d'IDF » « la possibilité accordée aux grosses structures d'IDF a pour conséquence d'appauvrir en nombre et en qualité les emplois dans les autres régions »



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 405		X															R		<b>ADHAVE</b> : conteste l'exactitude des zones sensibles répertoriées dans le dossier (le groupe scolaire des 4 arpents situé à la verticale du tunnel n'y figure pas) demande le déplacement du tracé hors des zones sensibles dans le quartier de la Bretonnière.	
Mail 406		X					X	X									R		<b>Mme AUCHECORNE</b> : idem mail 353 et souhaite le trajet initialement prévu.	
Mail 407																	X		<b>ANONYME</b> : travaille sur le plateau ; le métro est indispensable et se réjouit qu'il soit aérien pour bénéficier de la lumière lors de ses trajets.	
Mail 408																	X		<b>ANONYME</b> : facilité des transports de banlieue à banlieue ; désengorgement de l'A86.	
Mail 409																		X	<b>ANONYME</b> : ce métro est essentiellement. une interconnexion Orly-RERB-Versailles il dessert mal le plateau. « Sous couvert d'un pôle scientifique la ligne 18 est un gigantesque projet immobilier ». Les transports en rabattement sont sous-dimensionnés et augmenteront les difficultés routières sans les résoudre.	
Mail 410																	X	X	<b>ANONYME</b> : se plaint de ne pouvoir accéder au dossier sur internet	
Mail411																	X		<b>ANONYME</b> : favorable car espère que cela développera la construction de logements sociaux ; favorable au métro aérien en raison d'un meilleur coût.	
Mail 412		X					X	X									R		<b>M. GARDE</b> : idem mail 353	
Mail 413		X					X	X									R		<b>M. AUMAITRE</b> : idem mail 353	
Mail 414	X	X	X					X									X		<b>M. LE MANACH</b> : favorable dans son ensemble mais : <ul style="list-style-type: none"> <li>• souhaite une gare dans le quartier de Camille Claudel, afin de désenclaver Igny et le quartier du Pileu.</li> <li>• Conteste l'implantation du site de maintenance à côté du site de Polytechnique pour préserver l'espace forestier</li> <li>• S'interroge sur la nécessité du mode aérien.</li> </ul>	
Mail 415																		X	<b>ANONYME</b> : gaspillage d'argent	
Mail 416																		X	<b>ANONYME</b> : en raison de son cout pharaonique, et des nuisances visuelles et sonores : juge préférable d'adapter les transports sur site.	
Mail 417		X					X	X									R		<b>ANONYME</b> : idem mail 353	
Mail 418		X																X	<b>M. PAUL</b> : contre dans son intégralité ; et si malgré tout il doit se faire : non à l'aérien.	
Mail 419		X					X	X									R		<b>Mme HOFF</b> : idem mail 353	
Mail 420		X															X		<b>M. DIOP</b> : précise : « favorable à la ligne sur Massy »	
Mail 421		X					X	X									R		<b>M. FERIN</b> : idem mail 353	
Mail 422		X		X														X	<b>M. FRANGI</b> (membre de l'ADHAVE) opposé au tracé sous la Bretonnière ; il lui paraît préférable de développer les bus et de créer un téléphérique sur Orsay	
Mail 423		X															R		<b>Mme DEBIESSE</b> : Demande prise en compte vote de la CAPS du 9 avril 2015 pour un métro enterré signée par les maires des 11 communes de la CAPS	
Mail 424												X					X		<b>ANONYME</b> : Ligne indispensable pour faire de Saclay un pôle scientifique, technique, entrepreneurial à la hauteur de ses ambitions et au rayonnement international	
Mail 425		X																X	<b>M. MAUREL</b> : Il évite de passer par St Quentin (encore un projet oublié !) et dommage, aberrant et stupide de vouloir l'enterrer car	

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
																				infiltrations dans le sol et surcoût. Copie du projet à revoir!
Mail 426		X																	X	<b>ANONYME</b> : Habitant Châteaufort, je suis contre le métro en aérien.
Mail 427	X																		X	<b>M. DIAZ</b> : Prévoir un arrêt à Wissous me semble indispensable pour que les habitants de Wissous puissent enfin utiliser les transports en commun
Mail 428		X						X											X	<b>Mme. ROBIN</b> : Je ne suis pas partisan comme nombre de mes concitoyens de la vallée de Chevreuse de faire passer le métro en aérien sauf au niveau de certaines parties un style de mur végétalisé qui se fondrait dans le paysage et serait écologique. Cela aurait un coût mais moindre que le métro souterrain.
Mail 429		X																	X	<b>ANONYME</b> : Je suis contre le métro en aérien sur le plateau de Saclay. Améliorez plutôt les infrastructures existantes.
Mail 430		X										X							X	<b>M. ANDRIEUX</b> : Contre le passage en viaduc aérien de la ligne 18. Nous sommes à une époque du respect de l'environnement et du mieux vivre pour les habitants. La motivation du projet aérien est économique ou faussement !
Mail 431						X		X	X				X					X		<b>M. LE HUEROU</b> : Projet pharaonique tout à fait inutile et nuisible. Inutile car transports existent déjà à améliorer et surdimensionné. Nuisible car va détruire terres agricoles et dégrader paysages, entrainera hausse du foncier et urbanisation massive.
Mail 432		X	X					X										R		<b>M. LECOEUR</b> : D'accord avec métro enterré non aérien et contre le site de maintenance technique au bord de la forêt domaniale de Palaiseau. Le département 91 est assez dénaturé avec le couloir aérien et les pylônes électriques. Arrêtez ce massacre.
Mail 433	X																		X	<b>M. BAUMGARTNER</b> : Pourquoi n'est-il pas prévu de station à la hauteur du quartier Camille Claudel à Palaiseau (Le tronçon Massy-Palaiseau - Palaiseau (en fait, École Polytechnique-Zone industrielle) est deux fois plus long que le tronçon Palaiseau - Orsay-Gif ou Orsay-Gif - CEA Saint-Aubin, pour une zone notablement urbanisée)
Mail 434		X						X	X										X	<b>M. BELMONT</b> : Pour ligne 18 enterrée sous plateau de Saclay pour préserver avenir et environnement. Opposé au passage de la ligne sous le quartier de La Bretonnière à Voisins-le-Bretonneux car mon habitation a été victime déjà de désordres.
Mail 435		X							X										X	<b>ADHAVE</b> : (Association de Défense des Habitants de Voisins) Comment escamoter un établissement scolaire gênant et placé sur le tracé... omission inadmissible...souvenons-nous effondrement voute tunnel Météor → demande de prononcer avis défavorable à passage tracé sous les habitations du quartier de la Bretonnière.
Mail 436		X					X	X										R		<b>Mme SOREL</b> : demande comme élus CAPS que future ligne 18 soit enterrée sur plateau Saclay pour ne pas défigurer le paysage, limiter les nuisances sonores et visuelle s et respecter environnement.
Mail 437	X																		X	<b>ANONYME</b> : La gare Saclay est exclue du projet et ne sera pas lancée avant 2024 et pour gare d'Orly coût et échéance ne sont précisées nulle part → pourquoi aucune information sur cet aspect essentiel pour apprécier utilité éventuelle du projet ?
Mail 438	X												X						X	<b>M. NOËL</b> : Pourquoi avoir supprimé 2 <sup>ème</sup> gare de St Quentin qui améliorerait sans aucun doute la rentabilité (douteuse) ligne 18
Mail 439		X	X										X						X	<b>ADHAVE</b> : (Association de Défense des Habitants de Voisins) et Collectif Bretonnière ligne 18 ont recueilli plus de 800 signatures contre tracé sous quartier Bretonnière et demandent son déplacement hors zones habitées à l'extrême Est de la zone de travaux → car respecte habitat, sites sensibles, principe de précaution et fait économiser 50 millions d'euros et ouvrage annexe.
Mail 440		X																R		<b>Mme MEZZADRI</b> : Favorable à création L18 mais défavorable à passage en aérien entre Saclay et Magny les Hameaux.
Mail 441	X																		X	<b>ANONYME</b> : Habitant quartier Claudel, favorable et enthousiaste à implantation 2 <sup>ème</sup> gare à proximité quartier Camille Claudel.
Mail 442	X	X					X	X											X	<b>ANONYME</b> : Urgent agir contre option de viaduc car la zone naturelle agricole et forestière traversée par L18 entre CEA Saclay et Châteaufort est une ZAD (Zone à Défendre), car pollution visuelle du viaduc, (hauteur non mentionnée !) très fortes nuisances sonores. La solution environnementale la plus crédible est celle au sol longeant la D36 à vitesse limitée et arrêt à Villiers ou Châteaufort.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 443								X					X				X			<b>M. LEVIEILS</b> : Projet nécessaire dans l'intérêt général avec options prises sur la base du solide dossier pour éviter retards d'exécution et limiter surcoûts. Protestations sur impact environnemental tronçon aérien dérisoires compte tenu état actuel et possibilités architecturales.
Mail 444																X		X		<b>Collectif MOULON 2020</b> : Demande de prolonger l'enquête publique de 11 jours compte tenu vacances de printemps, dossier d'enquête de 2434 pages et enquête concernant toute la ligne en même temps !
Mail 445																	X			<b>Mme LEVIEILS</b> : Compte tenu de l'intérêt majeur de ce projet pour la population des communes concernées, il faut absolument éviter que les ZADISTES agissent pour retarder la mise en œuvre comme ils le font partout en France en entraînant des foules de "moutons" avec des arguments souvent insignifiants par rapport à l'intérêt général
Mail 446																X		X		<b>Collectif MOULON 2020</b> : Suite à réunion publique de Massy, demande à la commission d'enquête de limiter le temps de présentation à une demi-heure pour laisser 2 heures d'échanges et de débats.
Mail 447													X				X			<b>Mme ROGER</b> : Projet inutile, néfaste et couteux !
Mail 448		X					X	X									R			<b>Mme CHASSAGNE</b> : Pour le métro mais contre le viaduc aérien source de pollution sonore et visuelle
Mail 449		X															X	X		<b>M. CASSINARI</b> : Projet indispensable à développement cohérent du SO de la grande couronne et à Saclay. Eviter situation où minorité d'opposants bloque le projet. Idéal serait d'avoir un métro enterré tout du long. Réalisation en une seule fois préférable.
Mail 450	X					X											X		X	<b>Mme APTEL-BRUNET</b> : La SGP communique comme si de rien n'était dans un très récent document <ul style="list-style-type: none"> <li>- page 6 : la gare CEA Saint Aubin apparaît sans aucune mention restrictive</li> <li>- page 7 : un disque d'un rayon de 800 mètres apparaît constructible autour de cette même gare, empiétant sans complexe sur la ZPNAF et ne tenant aucun compte du "porter à connaissance", comme le montre la carte jointe, où la Zone de protection naturelle, agricole et forestière apparaît en gris.</li> </ul> Je comprends bien que ces documents ne font pas partie du dossier d'enquête publique, mais comme ils contredisent gravement ceux-ci, je remercie les CE de rappeler à la SGP de communiquer avec plus de réserve et sans mentir par omission!
Mail 451	X																X		X	<b>Mme APTEL-BRUNET</b> : En complément de la contribution précédente (n° 450), je joins la carte établie par l'Autorité de Sécurité Nucléaire, sur la zone de danger immédiat incluant le Christ de Saclay. Il est dommage qu'il ne soit pas possible de joindre plusieurs pièces à un avis, en respectant bien entendu le "poids" max...
Mail 452		X							X										X	<b>M. DE NERVILLE</b> : Il est important de développer le plateau de Saclay, mais inconcevable de détériorer qualité environnementale du plateau des habitations et des zones agricoles cultivées. Non au viaduc aérien.
Mail 453		X				X											R			<b>Mme MEURANT</b> : Stop au bétonnage et à la surpopulation. Maintenant qu'il y en a partout MÉTRO URGENT puisque vous n'avez pas prévu d'accès routiers mais MÉTRO ENTERRÉ IMPÉRATIF
Mail 454									X									X		<b>ANONYME</b> : le plateau de Saclay et ses environs sont des patrimoines naturels qu'il faut protéger. Quelle que soit la "qualité architecturale et esthétique du viaduc" celui-ci viendra inexorablement dégrader le paysage. Je donne un avis défavorable à ce projet.
Mail 455	X																		X	<b>M. (ou Mme) BRETHON</b> : La L18 du métro express Aéroport d'Orly à Versailles va traverser en sous-sol la commune de WISSOUS et aucun arrêt n'est prévu ce qui est aberrant! La ville a besoin d'une gare tant au plan développement qu'au plan accessibilité!
Mail 456	X																	X		<b>Mme DUPOIRIEUX</b> : Oui à la ligne de métro 18 qui va faciliter grandement nos déplacements et contribuera à limiter le trafic automobile sur le plateau de Saclay. SVP, prévoyez une station pour desservir le nouveau quartier Camille Claudel de Palaiseau. Cette station sera certainement très rentable en termes de service rendu aux habitants et de décongestionnement de la voirie
Mai 457		X																R		<b>Mme DELAGE</b> : Je suis pour la ligne 18 mais contre le viaduc aérien

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 458		X											X				R		<b>ANONYME</b> : Faire participer Danone, Thalès, EDF, Digitéo et les autres grandes écoles (ENS, ENSAE, AgroParisTech, Institut Télécom, Centrale, etc.) au surcoût de l'enterrement du métro me paraît un minimum. N'oublions pas que l'on parle ici d'un investissement 100% public pour desservir quelques grands groupes privés qui gagnent des milliards d'euros. Supposons que le surcoût de l'enterrement s'élève entre 300 à 500 millions d'euros, cette somme représente une goutte d'eau pour l'ensemble des nouveaux résidents du Cluster. Et puis soyons sincères, personne n'a forcé ces entreprises et ces universités à s'installer en plein champs et après coup à critiquer le manque de transport. La Société du Grand Paris veut installer un métro sur le plateau de Saclay ? Et bien elle devrait commencer par organiser une levée de fonds privés afin d'enterrer 100% cette ligne 18 et respecter les personnes qui vivent là, bien avant l'arrivée du Cluster. Mon avis est donc négatif sauf si la ligne 18 est 100% enterrée.	
Mail 459																	X		<b>M. FRIANT</b> : En faveur du projet	
Mail 460		X															R		<b>Mme PUILLANDRE</b> : Je suis contre le métro s'il passe en aérien. Il faut l'enterrer	
Mail 461		X															R		<b>M. MANSAIS</b> : Non à la ligne 18 sauf si elle est 100% enterrée	
Mail 462		X					X	X									R		<b>M. BROUSSEAU</b> : Oui, au développement du plateau de Saclay, c'est indispensable. Non, au métro aérien, non à la pollution sonore et visuelle. Réfléchissons, nous devons respecter l'environnement et la qualité de vie des habitants de la région. Oui, au métro enterré.	
Mail 463		X											X				X	R	<b>M. (ou Mme) MOREAU</b> : Oui pour le projet enterré. Oui au financement par les grosses entreprises et les écoles à qui cela profitera	
Mail 464		X						X										X	<b>M. ROUCHER</b> : Je suis formellement opposé à toute partie du projet aérien. Cela va détruire notre campagne et notre patrimoine. Par ailleurs, il y a des besoins "grande banlieue de/vers Paris" bien plus importants que ce projet. L'urgence est le doublement de la N118 avec du transport comme ce projet, C'est lamentable	
Mail 465	X												X				X	X	<b>M. LE ROUX</b> : Je suis pour le projet tel qu'il est présenté, c'est à dire métro aérien sur le plateau, et une seule gare à Palaiseau (au niveau polytechnique). forcément très riches. je suis pour ! C'est une question rapport coût/utilité. Pour moi l'utilité est quasi constante, le coût très différent entre le projet présenté et les propositions de modifications. <b>Note</b> : faire payer les écoles Supélec, Telecom etc. me paraît surréaliste car (à part Polytechnique et l'ENSTA qui sont gérés par l'armée) ce sont des Fondations pas forcément très riches.	
Mail 466	X																	X	<b>M. CHAIZE</b> : Je ne comprends pas l'utilité d'une nouvelle gare sur St Quentin en Yvelines. Il me semble beaucoup plus utile de desservir la gare actuelle de Saint Quentin et créer un arrêt entre St Quentin et Saclay. Il faut désengorger la D36.	
Mail 467		X						X										X	<b>M. DUPONT</b> : Je suis farouchement OPPOSE AU VIADUC AERIEN qui traverse le parc naturel de Chevreuse, en opposition totale avec le respect de l'environnement	
Mail 468		X											X				X	R	<b>ANONYME</b> : Je suis pour le métro, mais enterré, et totalement opposé au viaduc aérien. Le surcoût annoncé n'en est pas un, compte tenu de la durée d'amortissement de l'installation : 150, 200 ans ? De qui se moque-t-on ?	
Mail 469		X											X					X	<b>M. DUPONT</b> : Une seule chose est oubliée par la SGP et par ses décideurs : LE RESPECT DES PERSONNES. Tout autre discours, toute autre discussion, tout autre argument ne sont que de pauvres paravents utilisés et avancés pour tenter de faire oublier que sur ce plateau de Saclay vivent des personnes, pas des objets inanimés. NON au métro aérien en viaduc	
Mail 470		X																X	<b>ANONYME</b> : Totalement favorable au métro. Totalement opposé au viaduc aérien	
Mail 471		X																R	<b>ANONYME</b> : Depuis quand la présence d'un pylône tous les 25 M ne gêne pas l'agriculture ? Depuis quand une culture pousse mieux sous un tablier de béton, sans recevoir l'eau, et sans profiter directement du soleil. Attention, ce n'est que le début; après on nous expliquera tout aussi doctement qu'il faut faire du maraîchage, et que tout ira bien. Ceux qui prônent un tel raisonnement devraient au minimum réfléchir, et au mieux se renseigner auprès des vrais acteurs agricoles. Non au viaduc 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 472		X					X										R		<b>ANONYME</b> : On (la SGP) nous prend vraiment pour des imbéciles : ainsi le métro roues en fer roulant sur des rails en fer serait quasi silencieux, et son passage toutes les 2 minutes passerait inaperçu ! Qui va avaler de telles inepties ? Et pourquoi SGP n'explique-t-elle pas que ses fameuses études de bruit étalent le bruit sur 24 H ? L'honnêteté intellectuelle n'est visiblement pas la chose la mieux partagée. Oui au métro enterré, non au viaduc aérien	
Mail 473		X															R		<b>M. HAÛY</b> : Je suis pour le métro, mais totalement enterré. Je suis contre le viaduc aérien	
Mail 474		X						X									R		<b>M. HAÛY</b> : Le métro en aérien est une aberration dans une zone agricole. Non au métro en aérien. Oui au métro enterré.	
Mail 475		X					X										R		<b>M. HAÛY</b> : Je suis pour le métro. Je suis contre le fait qu'il puisse y avoir une partie en aérien, nécessairement source de nuisances sonores aussi près des habitations. Non au viaduc aérien.	
Mail 476		X											X				R		<b>ANONYME</b> : Ce projet du Grand Paris s'inscrit dans un investissement sur 100 ans. Mais à combien l'Etat estime-t-il la croissance du PIB de l'Île-de-France suite à la mise en place de ce super métro ? Plusieurs bulletins municipaux (Orsay, Gif, St-Quentin) et plusieurs rapports publics (EPPS, CAPS) vantent d'ailleurs l'accroissement économique de l'Essonne et des Yvelines suite à la mise en place de la ligne 18. Mais la Société du Grand Paris ne semble pas avoir réintégré ces points de PIB dans ses calculs. Satory ainsi que le Cluster Paris/Saclay vont générer des milliards d'euros de Chiffre d'Affaires, des millions d'impôts sur les sociétés (IS), des millions de taxes locales (habitation et impôts locaux) par AN ... Je vous laisse donc faire la somme sur 100 ans !!! Donc franchement je ne comprends pas pourquoi la SGP n'arrive pas à trouver quelques millions d'euros pour enfouir / enterrer en totalité la ligne 18. Ainsi, tant que le projet comportera une portion aérienne, je m'y opposerai et j'en suis désolé pour les salariés du Cluster.	
Mail 477		X						X									R		<b>M. HAÛY</b> : Je suis pour le métro, mais contre le fait qu'il y ait une partie en aérien, inesthétique dans un environnement champêtre et aussi proche des habitations. Non au viaduc aérien.	
Mail 478		X						X									R		<b>M. HAÛY</b> : Je suis pour le métro s'il est totalement enterré. Une partie aérienne ferait fi du respect de l'environnement en haute vallée de Chevreuse. Non au viaduc aérien.	
Mail 479								X					X					X	<b>ASSOCIATION JOUY ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE</b> : L'association estime « tout est déjà acté », cette enquête publique arrive après le lancement des premiers appels d'offres !! Elle rappelle les avis négatifs, ou très réservés, émis récemment par le STIF et de la CGI sur la rentabilité non démontrée de la Ligne 18, et par l'Autorité pour l'Environnement qui estimait que les enjeux spécifiques à la partie aérienne n'avaient pas été suffisamment pris en compte. JEP et les habitants de Jouy-en-Josas sont concernés par : - un projet mal conduit et coûteux, qui n'apportera que peu d'améliorations pour la circulation dans la vallée et sur le plateau, - l'urbanisation programmée des terres agricoles du plateau de Saclay, - les gains de temps seront insignifiants ou illusoire : en particulier entre Massy et Versailles, - la réalisation de ce projet, entraînera l'urbanisation progressive des terres agricoles pour tenter de limiter les déficits inévitables de ce projet pharaonique. En résumé, JEP demande que le projet de ligne 18 de Massy à Versailles (ou de Saclay à Versailles ?) par métro soit abandonné, que soient privilégiées les solutions moins onéreuses et l'amélioration des moyens de transports existants.	
Mail 480			X										X					X	<b>COLLECTIF CITOYEN MOULON 2020</b> : Le STIF demande dans sa délibération du 7.10.2015 que l'"accueil du parc du matériel roulant de la ligne estimé à 30 rames" soit réalisé "sans remisage en ligne". Or, lors de la réunion de Massy, Mme Grégoire a répondu que l'ensemble des rames ne serait pas remisé à Palaiseau. Où donc, si le STIF demande qu'il ne soit pas remisé en ligne???? En page 3, le STIF parle d'une mission d'expertise concernant l'évaluation socio-économique du projet ; celle-ci a-t-elle été lancée?	

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 page 4, une demande complémentaire est posée sur "le traitement des risques d'inondation d'une zone du Plateau de Saclay" : de quelle zone et de quels risques s'agit-il? Le STIF souligne également "la faiblesse de la rentabilité économique du projet comparée aux autres projets du Grand Paris déjà étudiés" ? "100 000 voyageurs alors que 3 milliards sont dépensés" ? L'article 5 demande à la SGP de préciser le coût de maintenance patrimonial de la ligne : nous trouvons pour le moins surprenant que ce ne soit pas fait ! Une fois encore, au nom de l'intérêt général, nous nous étonnons que d'autres solutions de transport n'aient pas été étudiées, conciliant le réel besoin d'une meilleure accessibilité du territoire avec à la fois, une sobriété financière et un respect du caractère agricole d'une grande partie du secteur du plateau de Saclay.
Mail 481								X									R			<b>Mme. AUSSDAT</b> : Le métro, c'est bien pratique et moins polluant que la voiture mais PAS AÉRIEN !
Mail 482								X									R			<b>BRACHET</b> : Avis favorable sous réserve d'enterrer le métro au niveau du Plateau de Saclay
Mail 483	X																X			<b>M. LE LANN</b> : je souhaite avoir la ligne 18 avec une gare qui s'arrête à PALAISEAU
Mail 484								X									R			<b>ANONYME</b> : je suis contre un métro aérien
Mail 485								X									R			<b>ANONYME</b> : je suis défavorable à tout métro aérien sur la section Saclay/Saint Quentin qui sera dans quelques années un point bloquant pour le développement urbain du plateau de Saclay
Mail 486						X		X					X				X			<b>M. GRANDJEAT</b> : il partage totalement l'avis de Terres Fertiles (mail 3)
Mail 487																	X			<b>Mme. AUBRY</b> : très intéressée par la ligne 18
Mail 488		X																X		<b>M. ARKWRIGHT</b> : Je suis contre ce projet de la ligne 18 passant sous la Bretonnière
Mail 489								X									R			<b>M. LE GALL</b> : contre le métro en aérien
Mail 490	X							X									R			<b>M. GOSELIN</b> : demande ligne métro souterraine et une gare supplémentaire entre le CEA St. Aubin et Saint Quentin Est
Mail 491						X		X								X	X			<b>M. XAVIER</b> : la construction de la ligne 18 s'inscrit dans le cadre d'une politique d'aménagement en Île-de-France qui a comme postulat de s'engager toujours davantage dans la concurrence entre grandes métropoles. Or, l'Île-de-France compte déjà 12 millions d'habitants, représentant 1 % de la population française métropolitaine, qui produit 31 % de la richesse nationale. L'aménagement du territoire conçu à l'échelle nationale semble délaissé. Il avait comme objectif une recherche d'équité passant par le développement harmonieux des différentes zones urbaines du territoire, afin de remédier aux inégalités et au « désert français ». Construire un métro au milieu de champs est la promesse d'une urbanisation rapide, dense, et qui repoussera essentiellement les espaces verts au-delà de la Mérentaise, dans la vallée de Chevreuse, encore épargnée.
Mail 492								X									R			<b>M. BODELLE</b> : contre le métro aérien
Mail 493						X		X										X		<b>M. POUPEAU</b> : un transport de bus en site propre, un doublement du la RD 36 qui passe à 2 x 2 voies, une ligne de métro (en partie aérienne là où la RD 36 et le site propre vont déjà avoir une emprise considérable), le tout, côte à côte et dans le même axe (est-ouest). On peut légitimement se poser la question d'une telle débauche de transports alors que la liaison RER B vers Paris est laissée à l'abandon. Avis définitivement défavorable à sa construction.
Mail 494		X						X										X		<b>M. SEZNEC</b> : contre la partie Massy-Palaiseau à Versailles : impact sur le paysage sera majeur ; le TSCP entre Massy-Palaiseau et Saclay est suffisant. Pour la construction entre Orly et Massy-Palaiseau, permettra de créer à Massy-Palaiseau un vrai pôle multimodal.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 495								X									R		<b>M. THOUVENIN</b> : Avis favorable sous réserve d'enterrer le métro au niveau du Plateau de Saclay	
Mail 496	X																X		<b>ANONYME</b> : favorable, mais servons aussi les milliers d'habitants du Quartier Camille Claudel, de Pileu et d'Igny en créant une petite gare supplémentaire	
Mail 497								X				X					R		<b>ANONYME</b> : contre le métro aérien. En outre, il est possible de développer et améliorer les transports existants. Au vu des diverses études réalisées, j'émet de sérieuses doutes quant à la rentabilité économique du projet.	
Mail 498		X						X									R		<b>Mme. GARCIA</b> : opposée au métro aérien ; et il faut éviter le lotissement La Bretonnière	
Mail 499												X					X		<b>M. LAOT</b> : le rapport coût/bénéfice me semble plutôt désavantageux pour la population locale	
Mail 500	X	X															R		<b>CORBASSON</b> : sceptiques sur la rentabilité de cette ligne, avec trop peu de gares entre Saint Quentin Est et CEA Saint-Aubin et opposés au choix de l'aérien pour cette section	
Mail 501	X							X									R		<b>M. CHENY</b> : d'accord pour cette ligne 18 à condition qu'elle soit entièrement en souterrain et qu'elle desserve tous les hameaux traversés	
Mail 502		X															X		<b>Mme. GARNIER</b> : favorable pour la ligne 18 mais pas sous les habitations de la Bretonnière	
Mail 503	X		X																<b>Mme. CHAZELAS</b> : Il manque très clairement 3 autres arrêts sur la future ligne 18 : - 1 entre aéroport d'Orly et Antony/pôle au niveau de la grande étendue de zone d'activités, - 1 dans le prolongement du quartier Camille Claudel à Palaiseau, - 1 vers la limite Magny-les-Hameaux et Villiers-le-Bâcle (un village doit être créé absolument là). Nous ne voulons pas sur Palaiseau le site de maintenance/remisage SRM, ni de SMI, ni de PCC pour la ligne 18. Palaiseau a déjà trop de nuisances sonores et/ou polluantes et énormément inesthétiques (avions, autoroute, lignes TGV et RER, gares, future ligne 18, ...).	
Mail 504								X									R		<b>Mme. BRIQUET</b> : Je suis pour la ligne 18 mais totalement contre le métro aérien	
Mail 505																	X		<b>M. BROUSSAUDIER</b> : la construction de cette ligne me semble essentiel ; actuellement le plateau est insuffisamment desservi en transports en commun	
Mail 506								X									R		<b>M. NAVARRO</b> : il faut enterrer la ligne sur la totalité du plateau, sur des zones argileuses	
Mail 507												X					X		<b>COLLECTIF ENTERREZ LE METRO</b> : le Collectif considère qu'il n'y a pas eu de véritable débat démocratique pour ce projet. Il considère le projet pas nécessaire pour le plateau : tout point du plateau n'est pas éloigné de plus de 3 km d'une gare existante. Améliorer et renforcer ces dessertes existantes qui sont déjà très interconnectées avec toutes les destinations possibles seraient bien plus efficace et bénéfique aux usagers, qui plus est pour moins cher et disponible plus rapidement	
Mail 508								X									R		<b>ANONYME</b> : Je refuse la ligne 18 en aérienne	
Mail 509								X									R		<b>Mme. LEROY</b> : Je suis pour le métro à condition qu'il soit totalement enterré	
Mail 510								X									R	X	<b>Mme. VERNET</b> : je suis contre ce projet inutile et trop coûteux, déjà que les bus en site propre sillonnant le plateau de Saclay sont toujours vides, et encore davantage contre le projet de ce métro en viaduc	
Mail 511																	X		<b>M. MARIOT</b> : Je suis contre la ligne 18 dans sa totalité ; projet pharaonique et dispendieux et nul économiquement et écologiquement	
Mail 512															X		X		<b>Mme. KILO</b> : je dis non à la ligne 18 ; il est important que les améliorations nécessaires sur les RER B et C en régularité et fréquence soient réalisées le plus tôt possible	
Mail 513																	X		<b>ANONYME</b> : l'aboutissement du projet du métro ligne 18 me paraît essentiel, de nombreux nouveaux habitants et entreprises arrivent	

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
																			sur le plateau de Saclay.	
Mail 514								X									R		<b>Mme. JORIS</b> : oui à la ligne si elle n'est pas aérienne et si les améliorations prévues sur le RER B sont d'abord effectuées	
Mail 515																	X		<b>Mme. LESOUF</b> : J'approuve la création de la ligne 18.	
Mail 516								X									R		<b>M. GALLET</b> : Une très bonne idée, par contre il est indispensable que ce ne soit pas un métro aérien mais qu'il soit enterré	
Mail 517								X									R		<b>Mme. WALLET</b> : Je suis contre le viaduc aérien car je veux sauver l'environnement	
Mail 518								X									R		<b>ANONYME</b> : Non au métro aérien qui sera, quoi qu'on veuille bien nous dire, source de bruit : un métro "fer" sur des rails "fer", avec une cadence de 2minutes serait silencieux ??	
Mail 519								X									R		<b>M. LEMAÎTRE</b> : Alors "oui" à la ligne 18 mais à la condition qu'elle soit totalement en souterrain même si cela doit engendrer un surcoût financier.	
Mail 520								X									R		<b>Mme. TLOUPAS</b> : Oui au métro mais non au projet de portion en viaduc	
Mail 521								X									R		<b>M. BERRIVIN</b> : POUR le métro mais CONTRE la partie aérienne	
Mail 522		X															X		<b>M. HALYS</b> : habitant du quartier de La Bretonnière il demande d'éviter le passage sous ce quartier	
Mail 523								X				X			X		X		<b>M. CARRE</b> : Il semble complètement disproportionné de construire une ligne de métro au travers d'un plateau agricole pour relier deux pôles de 150 000 habitants. Il y a un besoin à très court terme, que le métro ne couvrira pas, pour la desserte de la zone Saclay-Palaiseau. Une ligne de bus en site propre est en cours de construction et si elle ne suffisait pas, pourquoi ne pas la remplacer par des trams ? Ce qui paraît utile : a) Une liaison Massy-Orly rapide et bien intégrée au réseau STIF. Pas comme cette ersatz lamentable d'Orlyval b) Une liaison Massy-Versailles renforcée et plus rapide tout en limitant les nuisances. c) Une liaison Massy-Palaiseau-Saclay-Les Ulis d) Une liaison Saclay-Saint Quentin par TCSP ou éventuellement un tram sur la même infrastructure que le TCSP si le flux de voyageurs devenait tel que le TCSP 'avère insuffisant. De plus, la desserte ouest prévue dans le projet, est pour l'instant totalement ridicule avec seulement deux gares avant d'arriver à Versailles. Le pôle d'emploi et d'habitation de Saint Quentin en Yvelines n'étant desservi que par une seule gare très excentrée. Pourquoi ne pas également être beaucoup plus ambitieux sur le plan technologique et mettre le système de transport en accord avec la vocation de Paris Saclay ? Pourquoi ne pas prévoir des véhicules légers autonomes et électriques circulants à la fois sur les voiries ouvertes et en site propre ? Si on se projette en 2030, date prévue de l'ouverture de la ligne 18, cette solution sera probablement réalisable et deviendrait une vitrine pour la technologie française. Le projet est également nuisible, car en plus de défigurer le plateau agricole en lisière du parc naturel de la Vallée de Chevreuse, il impacte sévèrement un quartier de Voisins les Bretonneux. En effet les maisons de ce quartier ont été construites sur des terrains argileux avec des fondations qui ne sont pas adaptées à ce type de sol. De nombreuses maisons ont subi des désordres et certaines ont déjà dû être consolidées par des micropieux dont les extrémités profondes seront très proches de l'ouvrage souterrain de la ligne 18.	
Mail 524								X									R		<b>M. LE NINDRE</b> : contre le viaduc aérien, contre la nuisance sonore	
Mail 525					X						X						X		<b>M. PAREJA</b> : Pour moi deux éléments montrent que ce projet de métro n'est absolument pas justifié. 1. C'est un projet disproportionné par rapport aux besoins :	



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>Certes il existe aujourd'hui une demande pour des transports collectifs pour relier Saint-Quentin aux écoles et entreprises installées ou qui s'installeront de Saclay à Palaiseau. Mais plusieurs études (STIF, DREIA, rapport Auzannet) montrent qu'un métro est surdimensionné par rapport aux flux de voyageurs. Pour répondre aux besoins des habitants, il existe des alternatives plus adaptées, à mon sens, comme l'amélioration du service de la ligne de TCSP Saint-Quentin Massy et le prolongement jusqu'à St Quentin en Yvelines du RER C qui sera prochainement un tram-train entre Massy et Versailles.</p> <p>2. Ce projet risque de conduire à l'urbanisation sur le plateau de Saclay au détriment de l'agriculture : Face à la volonté d'urbanisation, la protection des terres agricoles que constitue aujourd'hui la ZPNAF est limitée. Il n'aura pas fallu attendre longtemps pour que les premières infractions soient constatées en bordure du golf national. Quel est le sens de l'implantation d'une gare à la limite Est de l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines et non en son centre, si ce n'est qu'à terme, cette gare soit entourée d'habitations.</p>	
Mail 526								X									R		<u>ANONYME</u> : Je suis pour le métro souterrain mais résolument contre le métro aérien	
Mail 527								X									R		<u>M. LE NINDRE</u> : contre le viaduc aérien = contre un plateau défiguré	
Mail 528								X									R		<u>M. LE NINDRE</u> : La construction du viaduc aérien va forcément prendre sur les terres fertiles et sanctuarisées du Plateau de Saclay puis entraîner à terme la disparition de l'agriculture dans notre Région.	
Mail 529								X									R		<u>M. LAFAURIE</u> : je suis contre le viaduc aérien sur le plateau de Saclay..! il faut enterrer la ligne même s'il y a un surcôt pour le projet	
Mail 530																	X		<u>M. LORiot</u> : Oui à la création de la ligne 18 dans cette zone en fort développement et oui au métro aérien	
Mail 531																		x	<u>ANONYME</u> : contre le développement du Grand Paris sur le plateau de Saclay	
Mail 532								X									R		<u>ANONYME</u> : Contre le Viaduc aérien, en raison de l'impact visuel et sonore que cela aurait	
Mail 533																		X	<p><u>M. MEUNIER</u> : Sous l'égide d'une Commission Particulière du Débat Public, l'ensemble de ce qui était alors le Réseau de Transport du Grand Paris a été présenté et discuté. En mars 2011, le bilan CNDP de ce débat rapporte que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la desserte du Plateau de Saclay est un sujet très controversé,</li> <li>- une « très nette préférence, sinon une exigence » a été manifestée par les acteurs pour un passage en souterrain,</li> <li>- des propositions de liaisons alternatives visant à ne pas réaliser ce tronçon ont été avancées de manière récurrente,</li> <li>- il est réclamé de s'occuper prioritairement des RER existants.</li> </ul> <p>Lors de ce vaste et complet débat CNDP, le président du Conseil de Surveillance de la SGP était même allé jusqu'à déclarer: « Le débat est l'occasion d'expliquer, d'écouter mais aussi de revoir et d'enrichir notre projet. ». Et dès mai 2011 la SGP s'est empressée d'émettre son acte motivé légal, avec un schéma d'ensemble reconduisant son projet de « ligne verte », ne prenant en compte, parmi les attentes exprimées, que l'adjonction de 6 gares supplémentaires. En acceptant leur coût mais en arguant du prétexte budgétaire pour maintenir le tronçon aérien contesté.</p> <p>Ce n'est qu'en 2015 que l'incitation de la CNDP à mener un débat public spécifique a trouvé un écho, quand la SGP a initié une consultation dite « concertation renforcée », mais toujours sur la base de son projet de 2011 et en s'abritant derrière le décret ministériel qui validait son schéma d'ensemble. Et naturellement, la garante de la concertation n'a pu que rapporter la persistance de la controverse : les mêmes critiques que formulées lors du débat CNDP ont été recueillies lors des réunions publiques et sur le site Internet de questions / réponses.</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
																				Critiques non prises en compte dans le dossier soumis à la présente enquête publique : les évolutions apportées ne concernent que des mises au point locales effectuées avec les acteurs favorables au projet (et encore, la demande de gare supplémentaire de Wissous, Palaiseau, et St-Quentin-en-Yvelines a été repoussée derrière une hypothétique procédure de révision du schéma d'ensemble). Mon avis est donc défavorable à ce projet de ligne 18, qui a simulé le processus de concertation citoyenne au mépris des attentes de la population.
Mail 534								X									R			<u>M. GOUNOT</u> : je suis contre la version en aérien
Mail 535		X															X			<u>M. SUIZDAK</u> : Oui au Métro non à son passage sous le quartier de la Bretonnière
Mail 536	X																X			<u>Mme. CHEVAUCHEE</u> : souhaite une gare supplémentaire à Montigny le Bretonneux
Mail 537								X									R			<u>M. POUCKET</u> : Je suis pour le métro aérien mais avec la réserve qu'il soit enterré sur le plateau de SACLAY
Mail 538								X									R			<u>M. FAUCONNIER</u> : Avis favorable sous réserve d'enterrer le métro au niveau du Plateau de Saclay
Mail 539												X					X			<u>RIGAL</u> : fait référence à des spécialistes qui prédisent un échec sur l'utilisation de cette ligne, surtout en termes de fréquentation
Mail 540	X																X			<u>M. HERVY</u> : demande une gare supplémentaire à Palaiseau, sur le plateau
Mail 541																	X			<u>M. CHELHA</u> : Projet démesuré non adapté aux besoins ni au paysage
Mail 542								X									R			<u>ANONYME</u> : Ce projet en aérien est réellement scandaleux. Il va dénaturer de manière irrémédiable le plateau de Saclay. Le passage en souterrain évite toutes les nuisances que devront subir les habitants des communes traversées. Le surcoût de ce type de construction est dérisoire sur une infrastructure créée pour au minimum 1 siècle. ENTERREZ LE METRO !
Mail 543								X									R			<u>M. THAON</u> : je suis contre le " viaduc aérien " qui va dénaturer notre environnement visuel
Mail 544	X																X			<u>M. MULLER</u> : demande une gare près des habitations à Pileu, Terres Rouges, Camille Claudel
Mail 545								X									R			<u>M. GONNY</u> : contre le métro aérien sur le plateau de Saclay
Mail 546								X									R			<u>M. PETITJEAN</u> : Je suis pour le métro enterré et contre le métro aérien
Mail 547								X									R			<u>PETITJEAN</u> : NON au métro aérien ! Trop de nuisances visuelles, sonores, perte de terres agricoles
Mail 548																	X			<u>ANONYME</u> : Le RER C de Versailles à Massy est loin d'être plein, je ne suis pas sûr que cette ligne 18 sera très utilisée. La France a des dettes, ce projet est coûteux et sa ligne 18 en particulier suscite beaucoup de contestations, j'émet donc un avis défavorable à sa création.
Mail 549																	X			<u>Mme. POUPAU</u> : ligne inutile qui va saccager le paysage, augmenter les nuisances,
Mail 550								X									R			<u>Mme. MANSAIS</u> : Je suis contre le métro aérien qui va défigurer le plateau de Saclay et apporter encore plus de nuisances sonores
Mail 551								X									R			<u>M. RINCEL</u> : L'étude environnementale actuelle réalisée par la société BIOTOPE montrait : .pas de viaduc à moins de 2 km d'une zone NATURA 2000! (ndlr: jusqu'à Saclay). Toutes ces informations sont véridiques et directement consultables sur le site de la CNDP. - Verbatim de la réunion publique du 19 janvier 2011 à Gif sur Yvette (SGP) - Évaluation stratégique environnementale du réseau de métro automatique du Grand Paris (SGP BIOTOPE)

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
																		Alors pourquoi ce revirement de situation ? Parce qu'entre temps, nous sommes passés de 4 gares à 11 gares et que l'état n'a plus assez d'argent pour financer les 250 millions de plus (selon la SGP) que coûterait l'enterrement du métro sur la ligne 18. On parle de 250 millions d'euros (0,8% du budget du Grand Paris !) pour une infrastructure de transport dite lourde et conçue pour durer plus de 100 ans. C'est inacceptable et c'est pourquoi je suis défavorable à ce projet en l'état actuel et demande à ce que ce métro soit enterré.
Mail 552								X									R	<b>M. RINCEL</b> : Je suis contre ce métro aérien sur la ligne 18
Mail 553								X									R	<b>M. BORDAS</b> : Oui à la ligne 18, mais NON à une ligne aérienne qui va défigurer l'ensemble de la partie ouest du Plateau de Saclay. Une ligne semi-enterrée est de loin préférable, souhaitée, souhaitable. L'ensemble des habitants des villes limitrophes, ainsi que les conseils municipaux se sont prononcés pour un enfouissement du tracé.
Mail 554								X									R	<b>M. RINCEL</b> : Je me suis déjà prononcé défavorablement contre ce projet de métro aérien sur la ligne 18 lors de la première consultation. <u>sur le fond</u> : aucune évolution signification constatée entre les 2 projets, l'avis des habitants, des associations, de 5 maires concernés par la ligne 18 n'ont jamais été pris en compte. Les fortes réserves émises par STIF et même par le CGI, rapportant directement au 1er ministre, n'ont-elles non plus jamais été prises en compte. Nous restons sur un métro aérien au droit de plusieurs communes avec comme conséquence une perte d'identité du plateau de Saclay, et puis pour des milliers d'habitants des nuisances sonores et visuelles au quotidien pour plusieurs générations ; <u>sur la forme</u> : toujours les mêmes procédés de la SGP. Des grandes réunions publiques avec des belles présentations (toujours les mêmes, réunions après réunions) assortis d'un discours bien rodé, de l'information descendante et peu de places aux questions. On retrouve bien le rouleau compresseur de l'Etat qui avance malgré des avis contraires à ce projet et qui n'écoute que lui. Et la garante de la concertation renforcée ? Elle n'a aucun pouvoir. C'est un artifice pour essayer de montrer que le débat existe, que la confrontation d'idée dans notre belle démocratie existe, que la démocratie participative n'est pas juste un thème de campagne politique ... Nous ne sommes pas dupes quand on voit que la SGP a refusé de rencontrer les associations qui avait un projet différent pour cette ligne 18. Je suis donc contre ce projet de métro car j'estime qu'à aucun moment, l'état s'est donné les moyens d'écouter les parties prenantes à ce dossier (Elus, associations, habitants ...) Et si nous n'arrivions pas à nous faire entendre sur une nécessaire remise à plat de ce dossier et que ce métro devait se faire, que nous soyons au moins entendus sur le fait qu'il soit enterré sur la ligne 18.
Mail 555													X				X	<b>M. DELOUYA</b> : Ce projet ne peut être déclaré d'utilité publique. Il est non rentable, et devra « donc être financé par les usagers ou par l'ensemble des Franciliens par leurs impôts ». Un autre cas de ligne déficitaire la ligne Paris-Chartres par Gallardon « démantelée après 10 ans d'exploitation lourdement déficitaire » ou les essais de l'aérotrain. « il est encore temps de stopper la gabegie »
Mail 556													X				X	<b>M. DELOUYA</b> : Avis défavorable. Ligne chroniquement condamnée au déficit, qu'elle ne pourra endiguer car « les zones potentiellement urbanisables traversées sont situées dans une zone de protection "ZPNAF" ».
Mail 557		X															X	<b>M. RINCEL</b> : contre ce métro aérien demande qu'il soit enterré comme indiqué à l'origine par la SGP et comme le demandaient en 2012, Valérie Pécresse, Michel Bourmat, président de la Communauté d'Agglomération Paris Saclay Maud Olivier, députée de notre circonscription. De nombreuses personnalités, maires et associations « se sont manifestés pour s'opposer à ce projet de métro aérien en proposant d'autres solutions et en demandant un enterrement de celui-ci. » Pourquoi la SGP n'en tient-elle pas compte ?
Mail 558																	X	<b>M. DELOUYA</b> : avis défavorable. La ligne ne sert pas l'intérêt des habitants mais seulement à « acheminer les salariés des écoles et des centres de recherche déplacés sur le plateau, « zone artificialisée à l'écart des zones de peuplement naturelles »
Mail 559						X							X				X	<b>M. DELOUYA</b> : avis défavorable. « Les habitants du plateau de Saclay n'ont pas vocation à assurer le financement de cette ligne en subissant les nuisances esthétiques et sonores d'un transport destiné à des travailleurs déplacés des régions voisines ... Si le financement n'est pas assuré, alors le projet doit être annulé »

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 560	X	X						X									R	<b>Mme. SANDRA SUARD-PINQUIER</b> : pour le développement de transports en commun indispensable dans une telle zone de grandes écoles, d'universités avec pôle de recherche scientifique et en raison de la situation (RER B et C à rénover). Pour la ligne 18, mais contre le métro aérien. Il faut préserver notre patrimoine écologique et réfléchir à des voies douces des « solutions souterraines de transports en commun rapides ». Souhaite une station à CAMILLE CLAUDEL.	
Mail 561																	X	<b>M. BOUCAUD</b> : Ligne indispensable aux laboratoire et centres universitaires et écoles sur le plateau de Saclay. Sans elle « tous les projets d'aménagement de l'établissement Paris Saclay et de déménagement des laboratoires de recherche perdent leur cohérence »	
Mail 562		X					X	X					X					X	<b>M. FERRAN</b> : propriétaire d'une maison située dans le lotissement de la Bretonnière, opposé au tracé proposé, car risque non-négligeable d'affaissements de terrain et d'endommagement des constructions, et en plus long et plus coûteux. Demande que le tracé passe sous le terrain de golf voisin.
Mail 563		X															X	X	<b>ANONYME</b> : « La SGP communique par omission sur le viaduc aérien », préfère donner un avis défavorable.
Mail 564																	X		<b>M. MARTIN</b> : Avis très favorable. Nécessité d'un moyen de desserte du plateau de Saclay « rapide, moderne et suffisamment dimensionné pour être cohérent avec le développement de l'environnement de l'université Paris Saclay » et « désengorger une zone, déjà mal accessible et desservie, en pleine mutation ».
Mail 565		X															X	X	<b>ANONYME</b> : Avis défavorable au viaduc aérien. Rénover et améliorer l'existant
Mail 566													X				X	X	<b>M. MEUNIER</b> : rappelle les conclusions de nombreuses études et rapports : la DRIEA fait état d'un trafic inférieur à 5000 voyageurs en heure de pointe entre Orly et St-Quentin-en-Yvelines, le Cercle des Transports souligne en août 2015 que l'urgence est la rénovation des réseaux existants, le Commissariat Général à l'Investissement émet un avis défavorable pour le tronçon Orsay-Versailles en novembre 2015 notamment par rapport aux gains de temps et à la rentabilité, et en février dernier, la Cour des Comptes dans son rapport public annuel « s'interroge sur la soutenabilité financière des projets ambitieux dont fait partie le réseau GPE en demandant de «maintenir la priorité absolue donnée à l'entretien et à la maintenance du réseau Transilien ». Mais, souligne-t-il le dossier soumis à l'enquête publique, ne tient pas compte que partiellement de « ces critiques relatives au bien-fondé de la ligne 18 » et « continue de se baser sur des hypothèses socio-économiques irréalistes ». Avis défavorable.
Mail 567								X										X	<b>M. COMTE</b> : contre quelle que soit la configuration car « nous Castelfortains n'auront pas de gare ». De plus avec un viaduc il y aura des graffitis et autre affichage, « cela va être une horreur ».
Mail 568		X																X	<b>M. GOUILLON</b> : souhaite un tracé du passage souterrain sous le golf, plutôt que sous les habitations individuelles de la Bretonnière.
Mail 569		X																X	<b>M. LAFAURIE</b> : opposé au viaduc.
Mail 570																	X		<b>Mme PORTENEUVE</b> : fait état de problèmes relatifs à l'accès au dossier internet et à ses choix de présentation et aux légendes de certaines parties et aux difficultés de saisie : par exemple pourquoi ne pas avoir créé une carte à partir de « Google Maps » où même IGN plus explicite et plus juste, pourquoi contrairement à l'usage utiliser * pour les champs facultatifs et non obligatoires ? pourquoi ne peut-on copier son observation une fois saisie dans un fichier texte pour en garder trace? Les commentaires doivent être lisibles facilement – pourquoi PDF? De plus on est éjecté après 600 secondes...
Mail 571		X					X	X										X	<b>Mme LAFAURIE</b> : totalement opposée au viaduc. Empêche les agriculteurs de travailler avec des piliers tous les 25 mètres, dénature la plaine, apporte des nuisances (bruit rail et roues en fer toutes les 2 minutes) pour les habitants du plateau. Souhaite un métro enterré, plus cher mais faible part du coût total du Grand Paris.
Mail 572		X					X	X										X	Idem mail 571
Mail 573																	X	X	<b>Mme PORTENEUVE</b> : explique qu'en allant travailler, elle a perdu énormément de temps dans les embouteillages à l'échangeur de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 574								X									R		Vélizy, sur l'A86, soit « l'équivalent d'un mois par an en embouteillage en plus de travail quotidien ». Elle considère « qu'il faut un rail, train qui fonctionne régulièrement, et permet d'aller d'est en ouest sur l'axe sud. » et est favorable « train suspendu sur le plateau de Saclay un peu comme le magnifique métro à Wuppertal, en Allemagne » Elle déplore les insuffisances du système pour visualiser les dossiers en ligne et l'impossibilité d'imprimer des pages.	
Mail 575	X	X							X								R		<b>M. MARTINEZ</b> : favorable au projet de la Ligne 18 Grand Paris, mais opposé à son passage aérien sur viaduc entre Saclay et Magny les Hameaux. Alors qu'il a dû en 1980 de soumettre les plans de sa maison aux « contraintes architecturales des Bâtiments de France en raison de la perspective avec le Château de Versailles » il s'étonne que « le passage sur pylônes de la Ligne 18 ne gâcherait plus cette perspective » Un enfouissement de la Ligne 18 permettrait de libérer des terrains pour construire. Toutefois, en raison du surcoût induit, un « passage au niveau du sol naturel serait un moindre mal », si les aménagements l'accompagnant sont bien conçus pour éviter les nuisances visuelles et sonores. Une gare intermédiaire entre Saclay et Guyancourt, placée sur Châteaufort-Toussus » serait très appréciable (interconnexion avec de nombreuses lignes de bus) et bien perçue par les entreprises environnantes (pôle de recherche SAFRAN, Technocentre RENAULT, SAFRAN, THALES, SACLAY, etc.). Il s'étonne du tracé retenu en bordure du CD36 et qui va sous les pavillons de Voisin le Bretonneux au lieu de passer sous le golf de St Quentin, alors qu'il n'est pas prévu de gare sur Châteaufort.	
Mail 576																	X		<b>M. MADANI</b> : favorable à l'arrivée de la ligne de métro 18 sur Massy, un plus pour la ville et pour son attractivité économique.	
Mail 577		X					X	X										X	<b>M. RINCEL</b> : cite et recense tous les impacts, les risques et les nuisances liés au viaduc, extraits du complément d'information de SGP, suite à l'avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la ligne 18. Il donne deux exemples pour montrer, selon lui, que « la SGP ne tient absolument pas compte de l'avis des premiers concernés par ces impacts ». Face au « bruit des passages des métros » la SGP propose une « intégration le long de la route » dont il considère qu'elle n'aura aucun effet sur le bruit du métro fer en toutes les deux minutes aux heures de pointe. Face à la « perturbation de l'activité agricole » elle propose une « sollicitation des organismes agricoles et travail avec les exploitants » et « un maintien de la ZPNAF » et « une conservation ou déviation des chemins agricoles », ce qu'elle aurait dû faire avant de choisir sa solution.	
Mail 578		X															X	X	<b>M. RINCEL</b> : critique la façon de présenter sous un angle favorable, et relevant d'une « campagne de manipulation, de désinformation » la ligne 18 dans le document envoyé dans nos boîtes aux lettres, qu'il considère inacceptable. Est défavorable à ce métro aérien et je souhaite qu'il soit enterré.	
Mail 579		X																X	<b>M. LECLERC</b> : totalement contre ce projet aérien. Il ne faut pas dégrader le beau paysage et les bonnes terres.	
Mail 580	X																	X	<b>ANONYME</b> : Obligation d'avoir une gare de métro à Camille Claudel pour désenclaver le plateau du Pileu.	
Mail 581							X						X					X	<b>M. COLLIOT</b> : habitant le plateau de Saclay, considère le projet très coûteux, à la rentabilité non assurée. Il existe d'autres urgences. Ligne non utile pour lui en l'absence de station. Va aggraver l'urbanisation à outrance/terres agricoles avec croissance phénoménale de la circulation automobile. Projet d'un autre âge, sans chercher l'amélioration du quotidien (RER B et autres, lignes de tram vers les pôles d'activités + Bus en site propre). Aménagement du rond-point mortel face à l'entrée de Polytechnique.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 582					X											X	X		<b>M. DEVERGE</b> : ligne à réaliser au plus vite. Propose des aménagements pour l'interconnexion avec Orly, souhaite que la ligne 18 arrive directement dans les gares de Massy Palaiseau et de Versailles Chantiers, le décalage de la gare de Saint-Quentin-Est au Technocentre Renault, d'établir une boucle entre St Quentin Est et Satory, afin de desservir les principales zones d'activités de Saint-Quentin, ou même la partie ouest de Saint-Quentin avec Elancourt/Trappes? Pour diminuer les interconnexions, il faudrait relier directement cette ligne aux autres projets en cours, en particulier la Tangentielle ouest.	
Mail 583																X		X	<b>M. MEUNIER</b> : besoin en moyens de transport en commun de notre territoire, mais projet arrivera trop tard et a le tort « d'avoir ignoré l'existant et la possibilité de solutions alternatives » : - Liaison Versailles/Satory/St-Quentin-en-Yvelines faisable par le prolongement de la TGO. - TTME (tram-train Massy Evry) va venir depuis Versailles pourrait aisément être prolongé jusqu'à St Quentin. - liaisons de rabattement performantes entre le Plateau de Saclay (à moins de 3 km) et les stations de RER, B ou C. - La ligne 18 ne traite pas la desserte nord-sud du Plateau de Saclay, - Une étude de faisabilité de téléphérique RER B- sud du Plateau de Saclay a été demandée au STIF. Donc avis défavorable au projet de ligne 18 « qui impose une vision univoque des transports en commun et assèche les fonds publics nécessaires à l'amélioration du fonctionnement des lignes de RER existantes ou aux prolongements TGO ou TTME. »	
Mail 584															X			X	<b>M. POUBEAU</b> : pourquoi un métro alors qu'il va y avoir une ligne de bus?	
Mail 585													X					X	<b>M. RODY</b> : contre le projet : désastre financier, accroissement de la dette publique, déficit d'exploitation chronique, car les prévisions de fréquentation contestables.	
Mail 586	X							X	X					X			R		<b>M. DRAZZ</b> : Approuve l'idée du métro mais nécessité de tenir compte les riverains. Mais ne pas faire passer le métro sous la résidence de la Bretonnière, car zone argileuse et risques pour les maisons. De plus l'expropriation des tréfonds pourrait interdire les ouvrages de consolidation (micropieux par exemple), si les désordres persistent ou s'aggravent. La ligne 18 évite tous les groupes scolaires de la région mais pas passe sous l'école du groupe scolaire les 40 arpents et crée des risques d'effondrement. Le collectif de la Bretonnière propose un préférable à tous points de vue réalisant une économie de 50 millions d'euros. Pourquoi ne pas utiliser cette économie pour enterrer le métro au niveau de Châteaufort Villiers le bâcle et préserver nos terres agricole ?	
Mail 587		X						X										X	<b>M. ROY</b> : Contre le viaduc-métro : saccage des terres agricoles, créera coupure de plus de 60 m de large dans les terres cultivables, entraînera urbanisation et artificialisation massive des terres, affaiblira les possibilités de production agricole proche de Paris.	
Mail 588		X														X		X	<b>M. ROY</b> : Contre la ligne 18 : tracé irréaliste, qui arrivera trop tard, au détriment d'alternatives plus efficaces, moins coûteuse plus rapides : - prolongation jusqu'à Saint Quentin de la ligne C Massy-Versailles, - amélioration des fréquences et des gares du RER B.	
Mail 589	X			X	X													X	<b>M. CAILLA ?</b> : Globalement favorable, mais prévoir bus ou une liaison entre gares de Gif RER B et gare de Gif-Orsay. Sinon, le RER B ne sera pas délesté, personne de GIF vallée ne pourra utiliser la ligne 18. L'opposition vallée/ le plateau continuera..	
Mail 590								X										R	<b>ANONYME</b> : Oui si la ligne est enterrée. Nous ne devons pas défigurer notre belle région par un métro aérien	
Mail 591		X					X	X								X		X	<b>M. JEAN</b> : contre le métro aérien. Risque de chute du prix de son logement qui passera quasiment au-dessus de son jardin. Nuisances sonores ; "cicatrice" en plein milieu de nos champs.	
Mail 592																		X	<b>ANONYME</b> : oui tout simplement pour pouvoir aller travailler.	
Mail 593		X						X								X		X	<b>M. LEMAIRE</b> : contre un métro aérien qui va défigurer notre paysage. Favorable à une ligne enterrée apportant moins de nuisances.	

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
																			Développer et encourager les transports propres et durables. Pourquoi, avant ce chantier n'y-at-il pas eu de modernisation des rames du RER B (et d'autres RER) ?	
Mail 594		X					X			X						X		X	<b>COLLECTIF ENTERREZ LE METRO</b> : Le coût de 250M pour enterrer le métro doit être comparé aux surcoûts de construction et d'exploitation avec la ligne aérienne (Façades sur isolées acoustiquement (et prière 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). Coût réel global sur la durée d'exploitation non pris en compte. Priorité d'améliorer les dessertes existantes, RER B et C et de tenir compte des projets comme le TCSP permettant une amélioration à court terme (moins de 1 an) de la situation. Ne pas améliorer et entretenir nos ouvrages publics fait craindre que le viaduc de la ligne 18 ne soit pas entretenu comme le récent pont du TCSP au-dessus de la N118 avec ses couvertures de tags.	
Mail 595																		X	<b>M. PICHON</b> : Je suppose qu'au départ de Versailles la ligne 18 utilisera des lignes déjà existantes, sans d'impact complémentaire sur l'environnement.	
Mail 596					X												X		<b>M. PALPANT</b> : la construction de cette ligne de métro me semble indispensable (attire pour les nouveaux habitants, besoins de liaisons avec aéroport, gares, autres quartiers). Elle aurait d'ailleurs dû être construite en même temps que les nouvelles implantations d'établissements publics d'enseignement et de recherche et d'entreprises. Elle doit répondre « à des exigences écologiques fortes », mais le statu quo serait la pire des solutions avec un engorgement de circulation.	
Mail 597		X					X	X										X	<b>Mme GAUTIER</b> : opposée avec son conjoint au projet de métro sur tout le plateau de Saclay et encore plus au métro aérien, car venus vivre ici pour le paysage, le calme, la tranquillité, le projet sera générateur de monde, de mouvements, de problèmes.	
Mail 598		X					X	X									R		<b>ANONYME</b> : métro peut être utile à certains, mais ne massacrions pas l'espace agricole et ne détruisons pas la qualité de vie. Favorable au métro enterré, non tributaire d'aléas climatiques comme le sera un aérien.	
Mail 599		X									X							X	<b>ANONYME</b> : je me souviens de ces débris d'avions près du rond-point d'entrée de Villiers le Bâcle. que se-serait-il passé avec un métro aérien? je ne vois aucune mesure de sécurité sur ce point alors il est vital d'enterrer le métro comme cela était envisagé à l'origine.	
Mail 600					X												X		<b>M. FAUTERRE</b> : Je pense que ça peut être bien pour notre ville. Si c'était possible de nous remettre la ligne 15 du bus.	
Mail 601					X							X				X	X		<b>ANONYME</b> : la ligne 18 est un arc de cercle Sud - Sud/Ouest et ne passe absolument pas par Paris donc 100% dépendante des RER B ou C. A contrario le TCSP (bus avec voie dédiée) va rendre un service énorme : arrêt omnibus, peu impacté par les bouchons, accepte le Pass Navigo, accès direct à la gare de Massy-Palaiseau pour prendre le TGV. Ne voit pas le plus de la 18 pourrait par rapport au TCSP prévu en place en Avril 2016...sauf peut-être un gain de 3 à 4 minutes, pour 3 milliards d'euros...Avis défavorable ; projet trop coûteux.	
Mail 602	X																	X	<b>M. DUPOIRIEUX</b> : Pourquoi pas de gare au niveau du quartier Camille Claudel à Palaiseau ? éviterait une correspondance avec le bus 91.06, qui risque d'être saturé en heure de pointe. Le coût d'une telle station sera plus élevé si l'on doit rajouter plus tard (Rosa Parks, Saint Denis SDF, Créteil Pompadour...).	
Mail 603																	X		<b>ANONYME</b> : le déploiement de nouveaux transports dans la région participe à la protection de l'environnement et c'est une très bonne chose.	
Mail 604		X						X				X			X	X	X		<b>Mme BOURDON</b> : défavorable à la construction de la ligne 18: - il existe déjà un tracé, non continu, de TCSP reliant Saclay à la gare de St Quentin en Yvelines qui peut être aménagée dans sa continuité, et desservir les communes locales, contrairement au métro. - l'urbanisation inévitable autour des gares risque de réduire progressivement et inexorablement les terres agricoles du plateau de Saclay, un des éléments indispensables pour un développement durable du plateau. - partie Guyancourt jusqu'à la future gare de Versailles mal définie : une ligne souterraine extrêmement coûteuse poserait des problèmes techniques, une ligne aérienne poserait le problème de la traversée des étangs de la Minière.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 une période de restriction budgétaire forte ce projet coûteux sans raison d'être.
Mail 605	X												X				X			<b>ANONYME</b> : La Société du Grand Paris ne s'intéresse pas à l'exploitation des métros après construction, la ligne 18 sera exploitée et entretenue par le STIF. Toutefois la SGP ferait bien d'interagir avec le STIF et de se positionner sur le prix du billet jusqu'à ORLY, car ce qui se passe avec ORLYVAL (pratiquement désert) et avec le RER B (une ou deux personnes dans le wagon au-delà du parc des expositions), montre que le prix est un élément extrêmement impactant sur le trafic et donc sur la viabilité/rentabilité de la ligne. Or la gare d'ORLY n'a pratiquement pas suscité d'intérêt dans les avis déposés, et on peut douter de l'affluence du public vers cette gare et donc de sa rentabilité. Même si 100 / 200 ingénieurs (dont les entreprises rembourseraient les frais de taxi) et autres personnes par jour prennent l'avion pour le boulot c'est dérisoire. De plus dépenser 3 milliards d'argent public pour que quelques touristes (qui ne lésineront pas pour se payer un taxi) viennent visiter le Château de Versailles, semble hors budget. La ligne 18 n'est pas indispensable, on peut faire sans. Avis défavorable, sans concession.
Mail 606			X				X										R			<b>M. METRICH</b> : réserve sur la construction du site de maintenance à Palaiseau près de l'espace boisé. Endroit est très agréable, et très apprécié « ne peut être que dégradé ». « Il doit pouvoir être possible de trouver un emplacement alternatif plus éloigné d'un espace de détente »
Mail 607							X	X					X				X	R		<b>ANONYME</b> : pour la ligne 18 mais en souterrain. - arrêt de fonctionnement du métro en viaduc en cas d'intempéries (grand froid/neige) fréquent dans ce secteur. -nuisance visuelle : le viaduc défigurera nos campagnes franciliennes -nuisances sonores : douteux qu'il soit possible d'empêcher la gêne sonore sur un ouvrage en aérien (notamment avec la dégradation dans le temps des ouvrages et des rams de train) - impact environnemental : impact pour la faune et la flore
Mail 608																		X		<b>ANONYME</b> : opposée au viaduc aérien sur le plateau de Saclay
Mail 609				X	X								X					X		<b>M. MEUNIER</b> : -La ligne 18 permettrait de mettre l'aéroport d'Orly à 30 minutes de Versailles et à 15 minutes d'Orsay-Gif. Quel avantage alors qu'avec le tram T7 à la gare de Rungis, le trajet prend 15 minutes de moins que le temps annoncé par la SGP. -La ligne 18 permettrait de gagner 45 minutes entre St Quentin-est et Massy-Palaiseau par rapport au bus 91-06 ? Si avantage pour les échanges entre les universités Versailles-St Quentin en Yvelines et Paris/Saclay, moins évident pour les autres, car aucune gare n'est prévue entre les deux bassins d'emploi et dans l'attente, la liaison 91-06 sera un TCSP BHNS (bus à haut niveau de service) qui mettra beaucoup moins que les 1h15 avancées par la SGP. -La ligne 18 doit gagner 26 minutes pour aller de Massy-Opéra à Paris-Châtelet : avantage pour les habitants de ce quartier de Massy qui vont travailler à Paris mais gain deux fois moins moindré qu'annoncé, car pour rallier le RER B le bus 119 relie déjà la place de France à la station des Bacconnets, et les autres quartiers de Massy sont déjà desservis par 4 gares du RER B. ... -La ligne 18 permettrait de gagner 15 minutes entre le Christ de Saclay et Paris-Châtelet, au lieu d'utiliser les TCSP 91-06 ou 91-10 pour rejoindre une gare RER B. Avantage pour les étudiants de l'Université Paris/Saclay qui souhaitent aller se divertir dans la capitale le week-end, mais moins évident pour les actifs, qui ne viennent pas du centre de Paris, mais des couronnes sud. Pour qui, comme moi, habite à plus de 3 km des gares ligne 18, le RER de la vallée est plus proche et convient parfaitement pour transiter par la gare de 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 problématique	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON DEFINI	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel
																				Donc peu d'avantages pour la majorité de mes concitoyens du territoire, sachant que la rapidité des transports favorise plutôt le rejet en grande couronne des classes les moins aisées, l'augmentation de l'éloignement domicile-travail, et la « gentrification » du centre des villes. Mon avis est donc défavorable à ce coûteux projet de ligne 18.
Mail 610	X															X	R			<b>M. NIGON</b> : contre la ligne aérienne. Demande que les 2 gares prévues à l'origine sur St Quentin en Yvelines soient maintenues et que les trains aient autant de voitures que sur les autres lignes du grand Paris.
Mail 611	X																	X		<b>M. BUCAILLE</b> : souhaite une seconde station à Palaiseau à proximité du nouveau quartier Camille Claudel.
Mail 612		X					X	X											X	<b>ANONYME</b> : aberrant que la ligne 18, enterrée sur la majorité de son tracé, soit construite en aérien au niveau de plateau de Saclay. Incidences sur le parc naturel de la vallée de Chevreuse, dont l'image va être dégradée. Nuisances sonores et visuelles dans cette zone protégée, évitables avec l'enfouissement.
Mail 613									X							X				<b>M. SCHREIBER</b> : Dans la partie urbanisée le tunnelier va fortement modifier les couches géologiques du plateau de Palaiseau, dévier les écoulements souterrains, avec des conséquences sur le bâti. La composition des sols comporte des couches de marnes, sables, argiles vertes etc... Les résultats des sondages réalisés (de 30 à 60m de profondeur ?) ne sont pas diffusés ou disponibles sur le site ligne18. - Quels sont les résultats de ces sondages sur les communes de Palaiseau/Massy ?(ne pas donner comme réponse le site BRGM) - Quels sont les risques pour les habitations ? - Quel est le parcourt exact Massy/Palaiseau de Souterrain à Aérien ? (plans du cadastre)
Mail 614																	X			<b>M. DOS SANTOS</b> : ligne 18 est essentielle pour le maillage francilien du réseau de transports en communs et va permettre de structurer une offre de transport efficiente et de proximité dans des territoires à fort potentiel de développement
Mail 615	X	X																	X	<b>M. BIVE</b> : La SGP peut-elle nous indiquer le nombre de tunneliers actuellement affectés à la ligne 18 et combien pourraient être disponible en 2024-2030 lors des travaux du tronçon Saclay-Versailles ? Au lieu d'une gare à Saclay, empêchée par le CEA, qu'est ce qui empêcherait la SGP de creuser un puit d'entrée par exemple à mi-chemin entre Châteaufort et Villiers-le-Bâcle (il me semble que des parcelles ont été expropriées à cet endroit et sont déjà exclues de la ZPNAF) et de faire tourner un tunnelier vers St. Quentin et un autre qui viendrait joindre avec le tunnelier qui doit sortir au niveau du Cluster Paris/Saclay ? Cela résoudrait les tensions liées à la portion aérienne de la ligne (dont personne ne veut) et ça placerait une gare là où de nombreux avis critiquent l'absence d'arrêt de la ligne 18.
Mail 616	X																X			<b>M. MOREAU</b> : (administrateur du Forum de l'écoquartier Camille Claudel) remonte le souhait de nombreux habitants de l'écoquartier Camille Claudel d'obtenir une nouvelle desserte de la ligne 18 à leur niveau - près de 8 000 personnes concernées dans un rayon de 800 m, parmi eux de nombreux étudiants pas toujours véhiculés et un pourcentage de logements sociaux.
Mail 617																				<b>M. ALESSANDRI</b> : Favorable à la ligne 18 mais en souterrain pour ne pas défigurer le paysage.
Mail 618					X		X	X										X		<b>ANONYME</b> : Projet inutile, le TCSP empruntera le même trajet sur le sud du plateau avec régularité et rapidité. Les problèmes de circulation sont Nord/sud et non Est/ouest et seront bien pires demain avec les arrivants sur le plateau. Il faudrait utiliser ce financement pour améliorer l'existant (RER B et C) et créer des liaisons vallées plateau (Nord/sud). Si l'INADMISSIBLE passage en aérien est conservé le projet défigure le plateau -nuisances sonores pour quelques milliers de riverains, destruction de terres agricole très fertiles avec ce passe aérien prévu.
Mail 619																		R		<b>M. GIORDANO</b> : Favorable à la ligne 18 pour la desserte du plateau de Saclay mais surtout pas en aérien ! Enterrez la ligne pour ne pas défigurer le paysage et éliminer la pollution sonore
Mail 620		X																R		<b>Mme. BONNEAU</b> : Avis favorable sous réserve d'enterrer le métro au niveau du Plateau de Saclay
Mail 621																				<b>Mme. BONNEAU</b> : Identique au mail 620

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 622		X					X										R		<b>ANONYME:</b> D'accord pour le métro, mais enterré, je suis totalement contre la ligne aérienne et ses nuisances sonores. Il ne fallait pas faire de cadeau en Essonne (gares supplémentaires pour quelques communes) et le budget aurait été respecté pour enterrer le métro sur le plateau.	
Mail 623	X																		<b>ANONYME:</b> (habitant de Wissous) trouve que cette commune a clairement été délaissée par rapport aux communes voisines, demande une gare à Wissous pour développer le tissu économique au lieu d'Antony, car Antony est déjà bien desservie avec 5 gares, de même Massy.	
Mail 624		X					X	X									R		<b>M. CHEMIN:</b> Un Metro OUI mais aérien NON, Enterrez ce métro comme cela était initialement prévu, mais les budgets prévus initialement cela ont été utilisés au profit d'ajout de plusieurs gares en Essonne. Dégradation du paysage, nuisances sonores de ce métro aérien, atteinte aux terres agricoles.	
Mail 625		X															R		<b>M. BUCELLE:</b> (ancien fermier) Opposé au métro aérien mais favorable à un métro souterrain conforme au projet initial.	
Mail 626							X	X					X						<b>M. DURAND:</b> je n'attendrai que les années à venir pour apprécier dans les faits et non vos estimations, si l'investissement et la nuisance engendrée auront finalement été profitables et à qui in fine	
Mail 627		X																	<b>M. TOINEAU:</b> je dis NON au métro aérien, jusqu'où va se terminer la dégradation du site ?	
Mail 628	X			X			X												<b>M. DIEUMEGARD:</b> Pour que le projet devienne acceptable, il faut : * Contre les nuisances de bruit inacceptables du projet actuel, faire en sorte que des talus de terre soient interposés entre le trajet du métro et les habitants des villages voisins => Métro semi-enterré ou enterré indispensable et réduire les bruits de roulement (particulièrement en virage s'il y en a) en équipant les essieux du métro de différentiels. * Mettre en place une gare desservant Villiers le Bâcle et une autre desservant Châteaufort et Toussus Le Noble, équiper ces gares d'abris à vélos en quantités, gardés et gratuits, relier ces gares aux villages avoisinants par des pistes cyclables en site propre, équiper ces gares de parkings à tarifs réduits et nombre de places important permettant aux habitants de la région environnante de mettre leur voiture pour la journée (recommandé : parkings occupant la surface au-dessus des quais = abri pour les voyageurs).	
Mail 629		X					X						X				R		<b>M. DESCAMPS:</b> (propriétaire d'une maison située à la verticale du trace souterrain actuellement prévu de la ligne 18) Favorable à la ligne 18 pour 'le bien-être collectif', mais fermement opposé au passage sous 'La Bretonnière - des possibilités de tracés alternatifs sont possibles, techniquement et financièrement. * Le percement d'un tunnel risque de perturber les nappes phréatiques et poches d'eau nombreuses sur le terrain à faible profondeur et dessécher encore plus les argiles (les maisons ont été construites sur des terrains argileux avec des fondations (dalle flottante) non adaptées à ce type de sol. Le toit du tunnel sera entre 12 à 15 m sous les maisons, l'expropriation des tréfonds risque d'interdire les ouvrages de consolidation (micropieux) et la difficulté ou le refus de prise en compte par les assurances des éventuels dommages sur le bâti intervenus après le percement du tunnel. •Mêmes risques sur le groupe scolaire des 40 arpents, avec possible impact sur la sécurité des enfants (effondrements) ou la santé (vibrations, bruits) * La proximité d'ouvrages d'art dans la coulée verte provoquera des nuisances de bruit dues au système de ventilation fonctionnant 24h sur 24, à environ 15m des limites de mon terrain * la présence permanente dans le tunnel de courant haute tension et des rayonnements risque d'affecter la santé et le sommeil des habitants, des enfants * Dans l'immédiat la suspicion des acheteurs conduira inmanquablement à une dépréciation d'un bien immobilier situé sur le tunnel (crainte de nuisances de bruit et vibrations et proximité avec les ouvrages d'art). Une plus-value éventuelle ne sera effective qu'après constat d'absence de nuisances, c'est-à-dire au-delà de 2030.	

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 630	X																X		<b>M. AROKIASSAMY</b> : Souhait que la ligne 18 passe par Wissous	
Mail 631																	X		<b>Mme MUHR</b> : Le projet du GP est ambitieux et important. Très important que les universités du plateau de Saclay soient desservies par ce nouveau système de transport. Un tel pôle, vitrine mondiale des savoirs et de l'éducation supérieure française, a besoin d'être relié au reste de Paris et ne doit pas se retrouver isolé au moment même de sa création.	
Mail 632		X					X	X									R		<b>M. LANTIN</b> : Le métro ligne 18 me paraît une bonne chose, sous réserve de ne pas dégrader le cadre et la tranquillité des villages avoisinants. Le tracé en aérien ne pouvant pas garantir ce contrat, il est indispensable de revoir ce projet pour revenir au métro enterré selon cahier des charges initial.	
Mail 633	X																		<b>Mme. MOHELLEBI</b> : (habitante du quartier Camille Claudel) Souhaite vivement qu'une gare soit prévue dans ce nouveau quartier. Actuellement très mal desservi par les transports, notamment le week-end. Et les nombreux nouveaux habitants engorgent les routes aux alentours du quartier tous les jours aux heures de pointe.	
Mail 634								X					X				X		<b>M. JACQUES</b> : 100 % contre le métro, et 200 % contre le métro aérien ! projet pharaonique qui va détruire le paysage, nous devons mettre l'argent du contribuable ailleurs !	
Mail 635																	X		<b>Mme RUIZ</b> : A 100% pour la mise en place de cette ligne au plus vite (diminution de pollution avec des voitures toujours plus nombreuses, des nuisances sonores et des accidents associés, même si la présence du viaduc peut déranger certains riverains.	
Mail 636		X																	<b>ANONYME</b> : Entrez le métro !!!	
Mail 637	X	X			X								X				X		<b>M. HALLALI</b> : Avis défavorable à la mise en place de ce projet dans l'état. * Projet de ligne 18 du métro démentiel par son coût. Pour une ligne prévue en 2025-2030, comment peuvent-ils imaginer les moyens de déplacements dans 10-15 ans. Les voitures électriques et peut être même automatiques se seront développées fortement. Les solutions de mobilité vers le métro seront sans doute obsolètes. * Ligne en aérien sur le plateau impensable d'un point de vue paysage et protection de l'environnement. Comment peut-on peut passer au milieu du plateau, à proximité du parc naturel de la vallée de Chevreuse et décider de planter un métro sur viaduc en béton au milieu des champs ? * Absence de gare entre le CEA et SQY aberrante. Compte tenu des flux de personnes actuels sur le plateau, réfléchir à un nouveau tracé avec passage en souterrain, gare de desserte entre Toussus et Châteaufort (pourquoi pas au niveau de l'aéroport ?) avec création d'un parking relais (souterrain). Déjà avec ces petites modifications le projet paraîtrait plus acceptable par les riverains de la ligne. Contreproposition : pour des temps de trajet plus court du plateau vers Orly et vers Paris, la ligne Massy - Versailles Chantier existe, pourquoi ne pas rénover le RER C pour faire une desserte haute fréquence sur ce tronçon ? Pour passer de la vallée du RER C au plateau mettre en place un téléphérique. Faites la même chose avec la ligne du RER B. Autre proposition, comme à New York : des trains "locaux" qui desservent toutes les gares. Et des trains express qui relient Paris à Massy et Lozère, avec le téléphérique pour monter. Pour la liaison SQY - Plateau de Saclay, le bus à haut niveau de service arrive d'ici Avril et sera amplement suffisant. Ces solutions pourraient être mises en œuvre bien plus vite que la construction du nouveau métro, et seraient sans doute bien plus adaptées aux personnes qui font le trajet tous les jours.	
Mail 638		X						X											<b>M. CHANARON</b> : La portion St Aubin-St Quentin Est ne devrait pas être sur piliers car cela va défigurer le paysage, mais un tram posé sur le sol ou une ligne enterrée.	
Mail639		X						X	X								R		<b>ANONYME</b> : Métro aérien de 9 à 14 m de haut le long des villages du plateau de Saclay inconcevable, dénaturera le paysage, nuisances sonores inévitables. Oui pour une solution alternative avec moins de nuisance.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 640		X						X	X											<b>M. VEBER :</b> Refuse les impacts environnementaux, visuels, sonores (60db de nuisance en continu), de moins-value sur l'immobilier, du viaduc de 9m de haut. Viaduc mais pas de gare.. tous les inconvénients et aucun résultat. L'emprunt sur 35 ans à taux variable... Ajouter 5 ans pour enterrer le métro est faisable. On nous impose l'édifice pour des raisons de budget quand dans le 91 on augmente le nombre de gare qui était initialement prévu pour un coût couvrant largement le viaduc. A l'origine la ligne 18 devait être un TRAM pas un métro.
Mail 641																	X			<b>M. PEGHEON :</b> Pour un métro qui apporte un nouveau transport plus rapide sur le plateau de Saclay
Mail 642					X													X		<b>M. MEUNIER :</b> Avis défavorable à ce projet de ligne 18, non adapté à un territoire aux habitats relativement peu denses et disséminés, qui ne soulagera pas l'asphyxie routière aggravée par l'opération Paris/Saclay. Un grand nombre d'employés des entreprises du Plateau de Saclay proviennent de lieux écartés du trajet de la ligne 18, située sur l'axe est-ouest où la RD36 doublée est un appel à la circulation automobile. Une fois au volant, les automobilistes seront plus tentés de rallier directement leur destination que de converger au parking à St Quentin-est ou au Christ de Saclay pour prendre le métro. Le déstage routier risque fort d'être négligeable pour l'A10 ou la RN118 nord, voire négatif pour la RN118 sud.
Mail 643		X					X							X					X	<b>Mme POTTIER :</b> (de Voisins le Bretonneux) Ma maison a subi des désordres (fissures sur 3 murs) lors de sécheresses successives en 2003 et 2014. Etant située à proximité du tracé du métro en souterrain de la ligne 18, je crains fortement que de tels travaux dégradent considérablement ma maison et aussi une nuisance sonore insupportable quant au trafic du métro.
Mail 644								X											X	<b>Mme B...</b> : Je suis contre ce projet car je ne souhaite pas que cette ligne vienne défigurer notre région.
Mail 645	X																			<b>Mme PACITTO :</b> Compte tenu de l'évolution résidentielle de Palaiseau et du plateau de Saclay, la création d'une gare supplémentaire pour desservir le quartier Camille Claudel est ABSOLUMENT INDISPENSABLE;
Mail 646							X	X												<b>M. CORDIER :</b> L'installation du centre de maintenance, du centre de remisage d'une trentaine de rames et du centre de commandement de la ligne 18 sur une superficie de 6.5 hectares à Palaiseau est un non-sens et ne prend pas en compte l'environnement. Il y a le quartier POLYTECHNIQUE axé 'innovation, recherche, 'enseignement supérieur avec des grandes écoles, des entreprises et des résidences étudiantes et le quartier CAMILLE CLAUDEL qui offre des équipements publics, un habitat intégré dans un milieu environnemental. Tous 2 sont aujourd'hui intégrés au paysage et reliés entre eux par un corridor écologique. L'installation sur 6.5 hectares d'une zone industrielle va casser la continuité environnementale, défigurer l'entrée de ville, apporter une pollution sonore (le centre fonctionne 24h/24h), visuelle et environnementale. Nous n'avons eu aucune présentation sur ces installations : Combien de personnes vont travailler sur le site ? Comment le centre va-t-il fonctionner 24h/24h ? A-t-on fait une évaluation sur l'impact routier ? Cette infrastructure devait être initialement (2014) positionnée sur la commune de Wissous pour deux raisons : Optimiser l'investissement du projet « Grand Paris » et intégrer cette zone urbaine à proximité du site d'Orly. J'émet de très fortes réserves sur le lieu d'implantation de ces installations qui ne correspondent pas au développement choisi par les Palaisiens. Je m'inscris dans la démarche du maire de Palaiseau (voir le Palaiseau Mag d'avril 2016 page 11).
Mail 647		X																X		<b>ANONYME :</b> Il est indispensable que les universités du plateau de Saclay soient desservies par ce nouveau système de transport. Il est regrettable que ce métro ne soit pas prévu plus tôt car la circulation deviendra vite impossible et les nuisances engendrées par cette dernière (pollution, bruit,...) bien supérieures à celle d'un métro. Si un métro enterré aurait pu être une solution optimale, la priorité doit demeurer pour le métro même aérien.
Mail 648							X	X											X	<b>Mme DELCROIX :</b> (habite CHÂTEAUFORT) Je dis NON à ce projet qui, en plus, ne servira pas aux habitants de mon village. Des pylônes en béton au milieu des champs, aux portes d'un village médiéval, Quel scandale! Des nuisances sonores pour les habitants de Châteaufort, la destruction de la beauté des abords de ce site....

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 649		X						X						X			R	<p><b>ADHAVE de Voisins-Le-Bretonneux</b> : La SGP n'a pas étudié le bâti du quartier de la Bretonnière, il n'est pas fait mention des dalles flottantes, amplificateurs des bruits solidiens. Les bâtiments sont de faible hauteur, donc les impacts sont forts.</p> <p>Les études SGP 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 10 à 15 m sous les maisons, dans le passage sous la Bretonnière. Elles sont basées sur des constructions avec fondations et dalles au premier étage alors que dans ce quartier la dalle flottante, directement au contact du sol est un récepteur qui multiplie par un facteur 100 la perception des vibrations. De plus, un nombre importants de maisons ont été consolidées à l'aide de micropieux dont la profondeur peut atteindre 19 mètres ; dans le fuseau d'étude, le tunnel est susceptible de passer sous les micropieux à 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.</p> <p>Le dossier d'EP prévoit dans ce cas une indemnisation des propriétaires qui pourraient être concernés : indemnisation ou expropriation ? Les études géologiques, de mesures de risques sur les habitations, sur les terrains n'ont pas été menées préalablement à la définition du tracé de la ligne dans le quartier de la Bretonnière. La SGP a prévu d'étendre la zone du tracé actuel en « fuseau d'étude ». Le danger du fuseau d'étude représenté dans le dossier d'EP, c'est qu'il permet à la SGP de modifier ultérieurement le tracé sans aucune autre procédure. Donc à ce stade le tunnel peut passer sous les 150 maisons figurant dans le fuseau d'étude. La conséquence immédiate de cette situation sera d'appliquer une servitude portant sur un grand nombre d'habitations.</p> <p>La SGP a présenté aux élus locaux, aux élus parlementaires, aux élus communautaires, un nouveau tracé au début du mois de mars 2016. Ce nouveau tracé est annoncé par la SGP depuis plus de 9 mois, mais il n'a pas été publié, ni présenté aux habitants.</p> <p>Nous demandons à la commission d'enquête de constater que les études préliminaires n'ont pas été menées, que les études de risques sont vides, et que les principes élémentaires de précaution ne sont pas respectés, de préconiser à la SGP de publier officiellement le nouveau tracé dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique et de renoncer à la zone de travaux élargie.</p>
Mail 650	X																	<b>ANONYME</b> : POUR une gare supplémentaire pour desservir le quartier Camille Claudel et le Pileu.
Mail 651		X						X						X			R	<b>ADHAVE de Voisins-Le-Bretonneux</b> : (continuation du mail 649) Nous avons constaté la disparition dans les tableaux d'un établissement sensible gênant placé à proximité du tracé ! La crèche BABILOU 10 rue Guynemer à Guyancourt est à quelques dizaines de mètres au Nord-Ouest du tracé du tunnel, à proximité de la gare St Quentin EST. Ce genre d'omission est inadmissible dans une enquête de ce type. Quelles conséquences pour les enfants de la crèche ?
Mail 652		X					X	X									R	<b>ANONYME</b> : Le fonctionnement de la ligne 18 sur viaduc sera tributaire des conditions météorologiques (panne si gel ou température élevée). Rappel historique en 2010/2011 la SGP défendait le métro souterrain à Saclay pour la préservation des milieux naturels et des terres agricoles. Mais la demande de gares supplémentaires et le développement anarchique du plateau ont inspiré à la SGP l'idée de l'aérien en viaduc sous couvert de concertation en oubliant les évaluations environnementales. <p>Refus de la pollution acoustique du métro longeant la RD36 devant les habitations de Villiers le Bâcle, de la fracture de la ZPNAF par un peigne de béton d'une dimension hallucinante (plus de 200 piliers sur 5 km), de taxes supplémentaires pour financer une ligne 18 non rentable (étude CGI), d'une urbanisation délirante du plateau imposée par l'Etat.</p>
Mail 653		X					X	X									R	<b>Mme LE ROUX</b> : OUI à la ligne 18 - NON à un métro AERIEN. la ligne 18 traverse l'un des derniers espaces verts de qualité de la région IDF. Le passage aérien détruira une partie de l'espace rural et du poumon vert de la région. Nuisances : bruit, paysage défiguré, impact sur la faune et la flore, sans compensation d'une gare entre le CEA et Saint Quentin Est. <p>Surcoût du métro enterré estimé à moins de 1% du coût du projet global, largement moins que les surcoûts futurs annoncés lors du bilan de cette opération du Grand Paris. Les réunions de concertation qui n'en sont pas, ne sont que pure démagogie.</p>
Mail 654		X										X					R	<b>ADHAVE de Voisins-Le-Bretonneux</b> : Page 361 du document G2, risques environnementaux présentés par le site SAFRAN proche de l'OA 16, pondérée par le fait que les bâtiments SAFRAN sont à 85 mètres de l'OA. Problème non évoqué dans l'étude de risque : certains

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
																				stockages de produits inflammables ou dangereux (poudre d'aluminium, liquides et gaz inflammables tels que l'acétylène...) se trouvent à moins de 30 mètres des habitations du quartier de la Bretonnière. Donc les grilles de ventilation de l'OA 16 seront à quelques dizaines de mètres de cuves de stockage de produits hautement toxiques et (ou) inflammables. Le risque inhérent à une fuite ou une explosion de l'une de ces cuves de stockage n'est pas évoqué dans le dossier de l'EUP. l'analyse du risque en phase exploitation d'un accident sur un site industriel proche entraînant une exposition des usagers à un phénomène dangereux indique seulement "Intervention des secours" et "indemnisation". Pas de mesure de prévention des risques ! Quelles conséquences pour les usagers du métro si ces produits hautement toxiques venaient à se déverser dans le tunnel par le biais de l'OA 16 ? Demande d'avis défavorable au tracé actuel. Un déplacement à l'extrême EST dans la zone de travaux du tunnel permettrait de placer l'OA dans le domaine public, en bordure du golf national, sans ces risques.
Mail 655		X						X									R			<b>Mme BOUCHARLAT</b> : (ferme à Villiers-le-Bâcle) Le métro aérien inacceptable passera juste devant ma chambre. S'il est enterré, ok.
Mail 656																		X		<b>ANONYME</b> : 100% CONTRE LE METRO car sans transport à certaines heures pour se rendre à une gare DONC l'utilisation de la voiture restera indispensable
Mail 657																		X		<b>M. MEUNIER</b> : Avis défavorable à ce projet de ligne 18 qui impose a priori le lancement d'un moyen lourd sur la base d'hypothèses exagérées. L'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, le Plateau de Saclay, et Massy constituent des bassins d'emploi distincts. Les relier par des transports en commun est une nécessité, encore faut-il que les moyens soient adaptés aux besoins. Entre Massy et Saclay, le service est rendu à ce jour par le TCSP 91-06 et sa fréquentation est un succès. Entre Saclay et St-Quentin, le besoin est atténué par la distance, et bien avant l'horizon 2030 du métro, il pourrait sans doute être satisfait par le prolongement du TCSP et sa modernisation en BHNS. L'évaluation de fréquentation annoncée par la SGP sur la ligne 18 (150.000 voyageurs par jour avant 2030, 200.000 après !) est une spéculation peu crédible sur ce parcours (voir les rapports DRIEA et Auzannet). Cette fréquentation mérite d'être vérifiée par une approche progressive : si la réalité montre une nécessité d'accroître la capacité du TCSP, il sera toujours temps d'utiliser son emprise pour un tramway ou un tram-train.
Mail 658		X					X	X					X					R		<b>M. RINCEL</b> : Contre ce métro en aérien, souhaite qu'il soit enterré car il va dénaturer le plateau de Saclay en traversant la ZPNAF et le Parc Naturel de la Vallée de Chevreuse et neutraliser plus de 6 ha de terre agricole, des plus fertiles de France. Il représente une pollution visuelle et sonore pour des milliers d'habitants qui vont déjà en avoir assez avec le doublement du CD 36. Il n'est pas pensable de sacrifier le plateau de Saclay, la vie de plusieurs milliers d'habitants pour 250 millions (surcoût selon la SGP entre la solution en aérien et la solution enterrée) pour une infrastructure qui dure plus de cent ans (synthèse 658, 659, 660)
Mail 659																				<b>M. RINCEL</b> : voir mail 658
Mail 660																				<b>M. RINCEL</b> : voir mail 658
Mail 661		X																X		<b>M. RINCEL</b> : Contre ce métro sur la partie Saclay Versailles - Voir qu'elle va être l'impact du réaménagement du rond de Saclay, la création de TSCP, le doublement du CD 36 entre Châteaufort et Saclay et vérifier alors si un métro est vraiment nécessaire. S'il s'avère nécessaire, je veux que ce métro soit enterré.
Mail 662		X											X					R		<b>M. RINCEL</b> : Demande que ce métro soit enterré. Ce n'est pas parce que 7 gares ont été rajoutées aux 4 initiales, augmentant le coût du projet, qu'il faudrait que la SGP revienne sur ses engagements pris par la SGP en 2011 et sacrifie les 5 communes et leurs habitants qui sont concernés par le métro en aérien. Selon la SGP le surcoût de la solution enterrée serait de 250 M€ ; pour rester dans l'enveloppe de 23 milliards €, la SGP renie ses engagements de départ en faisant passer le métro en aérien sur une partie de la ligne 18, embellit les choses dans sa plaquette de présentation, fait réaliser des études sur le bruit en étant juge et partie, le tout avec notre argent de citoyen.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 663																	X	<b>ANONYME</b> : Pour cette ligne 18. La station Massy-Opéra va réduire considérablement le temps de trajet pour se rendre sur le plateau de Moulon ou vers Orly (gare RER, TGV, routière de Massy-Palaiseau complètement saturée). Va amener une diminution des transports individuels donc une diminution de la pollution.	
Mail 664																		X	<b>M. LIBOURIN</b> : Encore un projet pharaonique dispensable pour une France qui souffre. On en a tous assez. Laissez-nous tranquilles !
Mail 665																	X	X	<b>M. MEUNIER</b> : Notre société envisage de détruire délibérément et définitivement des terres agricoles de haute valeur, capital irremplaçable qui sera détruit et fera très cruellement défaut dans peu de générations.
Mail 666		X																	<b>ANONYME</b> : Contre le projet de viaduc
Mail 667		X						X											<b>ANONYME</b> : La partie aérienne est une des raisons pour lesquelles le projet ne fait pas l'adhésion. Le projet en aérien va détruire des terres agricoles, le paysage. Sa construction en totalité sous terre me paraît plus respectueuse des droits des personnes.
Mail 668		X			X		X	X										X	<b>M. LEMAITRE</b> : Pourquoi un métro alors qu'était prévue au SDRIF de 1994 une liaison (ligne de bus en site propre) visant à relier la gare de la Ville Nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines à Orly, en passant par le Plateau de Saclay et la gare RER B/C de Massy-Palaiseau, avec de nombreux arrêts tout au long de son parcours, afin de desservir les communes limitrophes et une fréquence de passage de 4mn aux heures de pointe ? Cette liaison a été commencée mais toujours pas réalisé en totalité. L'aménagement d'un couloir TCSP Massy-Saint-Quentin a été réalisé en 2000 : 6 kms seulement (sur Guyancourt) de voies s'arrêtant au CD 36. A quand la suite ? Le couloir aménagé pour son passage peut toujours être transformé avec des rails pour accueillir un TRAM comme à VELIZY Il est impensable de faire passer un métro en voie aérienne à 10m au-dessus du sol sur un tronçon de 14 kms soit en plein milieu d'une zone verte et agricole. L'actuel projet de ligne de métro 18 fait l'impasse sur le côté environnemental (visuel mais aussi sonore). NON à ce projet tel qu'il est présenté aujourd'hui. Déjà les mêmes remarques dans l'article du Parisien du 25 Mai 2012.
Mail 669	X																	X	<b>M. EDY</b> : cette ligne serait très utile au quartier Camille Claudel, c'est pourquoi il serait bien qu'on ait un arrêt proche
Mail 670																		X	<b>ANONYME</b> : Contre ce projet de métro aérien.
Mail 671																			<b>ANONYME</b> : La ligne 18 permettra d'irriguer la cité scientifique comme elle le mérite et donc de favoriser son développement et son attractivité.
Mail 672	X																	X	<b>Mme. FERNANDES</b> : demande un arrêt à Wissous pour ne pas rester enclavés. La ligne C et la ligne Orlyval traversent Wissous mais ne s'y arrêtent pas.
Mail 673	X																	X	<b>Mme MIGNEREY</b> : Le Centre Huit, lieu de culte où ont lieu tous les grands cultes festifs, la catéchèse, les études bibliques, l'Entraide et les groupes de scoutisme, est le siège de notre Eglise Protestante Unie de Versailles et ne peut donc pas nous être supprimé de l'emplacement actuel. C'est également un lieu d'ouverture, d'accueil et d'action sociale dont le rayonnement va bien au-delà du cercle paroissial. Il est d'ailleurs reconnu depuis plusieurs années, dans la ville de Versailles et ses environs. Il vient d'être réaménagé pour les accès à mobilité réduite, après des travaux importants, pour continuer à assurer cet accueil dans les meilleures conditions. La communauté de notre Eglise Protestante unie est cimentée de façon indissociable et celle des Sœurs Diaconesses voisines. Le Centre Huit a été labellisé Patrimoine du 20 <sup>e</sup> siècle au titre des édifices de culte 1905-2000 et M. le Préfet de Région Ile de France a dit alors que cela assurait la meilleure connaissance, conservation et mise en valeur de cet édifice. La SGP n'a pas réellement cherché d'autres solutions pour l'emplacement nécessaire à sa gare, ne serait-ce que sur l'autre côté de la gare SNCF, estimant certainement notre Paroisse resterait placide quelle que soit la décision prise. Or le Centre Huit est le cœur notre Eglise Protestante car c'est le seul bâtiment dont la taille, l'accès, l'aménagement permet à l'ensemble des Paroissiens de vivre ensemble la vie de leur communauté religieuse et s'y rencontrer, en dehors des cultes au temple rue Hoche.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 674		X					X										R	<b>M. BAHIER :</b> (de Villiers-le-Bâcle) Non au métro aérien être installé à 120 mètres de chez nous et aux nuisances sonores qui seront provoquées jour et nuit ! Le métro sur rails générera encore plus de bruit. Révisez votre projet pour enterrer ce métro.
Mail 675							X						X					<b>M. BUSCHIAZZO :</b> Pas défavorable au projet mais surpris du manque de concertation et de la non prise en compte des problèmes de sol qui concernent plusieurs résidences de Voisins le Bretonneux (quartier de la Bretonnière). Ma maison, qui se trouve dans le faisceau proposé, a subi, comme grand nombre de voisins, des tassements différentiels (--> fissurations et affaissement de dalle) lors des précédentes sécheresses. Que se passera-t-il si, la prochaine fois, comme plusieurs résidents, nous devons nous aussi, consolider nos fondations par des fondations profondes ? Persuadé qu'un tracé alternatif peut facilement éviter de passer sous notre quartier la Bretonnière.
Mail 676		X					X	X									R	<b>ANONYME:</b> (de Villiers-le-Bâcle) Pas contre le métro mais contre le métro aérien, nuisance pour les habitants de Villiers-le Bâcle, Châteaufort... Demande qu'il soit enterré.
Mail 677		X						X									R	<b>M. BERNARD :</b> Contre le projet aérien principalement pour les nuisances apportées sur le plan écologique et la dévaluation immobilière inévitable.
Mail 678		X					X	X									R	<b>Mme FAUCONNIER :</b> OK pour le métro mais seulement s'il est enterré. Impensable de supporter toutes les nuisances engendrées pour des habitants qui ont choisi de vivre dans un environnement calme et près de la nature.
Mail 679																		<b>M. GARRACHON :</b> (de Versailles) Très favorables au projet qui nous permettra d'aller à l'aéroport d'Orly directement et en beaucoup moins de temps.
Mail 680										X							X	<b>M. MEUNIER :</b> Entre Saclay et Magny-les-Hameaux, la ligne 18 aérienne est prévue sans gare, et en parallèle le long de 6 voies routières : 2 voies TCSP et 4 voies RD36. L'emprise isolant la ZPNF des villages est de plus de 70 m ! Cet effet pervers du morcellement des enquêtes publiques était souligné dans le projet de CDT Paris/Saclay Territoire Sud : « Si les 2 projets font l'objet de procédures réglementaires distinctes, une optimisation du programme, de son phasage, et des emprises de chaque projet sera recherchée pour minimiser la consommation de terres agricoles et optimiser les coûts ». Le résultat de la réflexion globale annoncée entre la SGP et le Conseil Départemental n'apparaît pas dans le dossier de la présente enquête publique et semble toujours une promesse en l'air --> Avis défavorable à ce projet de ligne 18, axe de transport largement surabondant et déraisonnable
Mail 681		X					X	X					X				R	<b>Mme DELORME :</b> Contre le métro aérien, un métro enterre est plus adapté et ne coûte certainement pas plus cher. Non seulement les nuisances sonores seront insupportables mais ce métro aérien est particulièrement inesthétique.
Mail 682																	R	<b>M. DELORME :</b> Le métro oui, aérien NON
Mail 683		X		X			X	X					X				R	<b>ANONYME :</b> 1/ Pour les habitants des villages bordés par le viaduc et de la vallée de Chevreuse, peu d'info dans le dossier sur les transports convergeant vers les gares prévues. Bus existants peu fréquents et de taille surdimensionnée pour les rues et routes fréquentées 2/ Rien ou peu n'est dit sur les parkings qui pourraient permettre les échanges modaux 3/ les gares proposées ne permettent pas un accès facile pour les habitants des communes bordées par le viaduc prévu, qui subiront des nuisances sonores et visuelles, 4/ le surcoût annoncé pour le passage viaduc--> tunnel apparaît faible et donc acceptable au regard du budget global, du coût des gares supplémentaires accordées à ceux qui les réclamaient et pour la préservation d'un patrimoine naturel pour des décennies En conclusion, contre ce projet en l'état, et prêt à revoir ma position si le passage en viaduc entre Voisins et Saclay est abandonné.
Mail 684		X						X					X				R	<b>M. NIVET :</b> POUR le métro, mais CONTRE le métro aérien sur pylônes qui conduirait inéluctablement dans 30 ans à la disparition des espaces naturels et agricoles sur le plateau. Le surcoût de l'enterrement du métro est parfaitement finançable sans augmentation de la pression fiscale.
Mail 685	X																	<b>Mme DE LANGHE :</b> Demande une gare à Châteaufort pour permettre à l'habitat de se développer



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 686																	X	<b>Mme CHARR</b> : Pour le projet de métro aérien qui permettra de créer un vrai Centre Universitaire et de Recherches et est indispensable aux différents développements envisagés par l'ensemble des communes	
Mail 687		X															R	<b>Mme PETITJEAN</b> : Pour le métro enterré mais CONTRE le METRO AERIEN., il faut préserver l'environnement.	
Mail 688		X															R	<b>M. PETITJEAN</b> : OUI au métro enterré, NON au métro AERIEN, Pensons à un avenir respectueux de l'environnement !	
Mail 689		X					X	X										X	<b>M. MEUNIER</b> : Arguments SGP irrecevables : - réalisation rapide pour pouvoir prétendre à l'organisation des Jeux Olympiques et de l'Exposition Universelle --> espérer que le métro soit opérationnel sur le plateau en 2024 relève de la « méthode Coué » quand on connaît les difficultés et retards déjà accumulés pour les travaux déjà commencés, et avec les incertitudes qui pèsent sur la gare CEA-St Aubin - bruit pour les riverains pas plus dérangeant que celui d'un aspirateur--> Un ajout de 1 à 1,5dBA par le métro (estimation pour Villiers-le-Bâcle), c'est entre 25% et 40% d'augmentation de la puissance sonore. Un PEB peut imposer des restrictions d'urbanisme dès 52 dBA autour d'un aéroport. Et surtout, la plus grande nuisance perçue par le riverain, c'est l'émergence du bruit événementiel - agréable pour les voyageurs de contempler le paysage de la région → Et celui des riverains contemplant leur passage en métro ? - un ouvrage emblématique affirmant la modernité de l'opération Paris/Saclay--> Un pur orgueil de technocrate Donc avis défavorable à ce projet de ligne 18.
Mail 690																		X	<b>ANONYME</b> : Dans tous les pays, le métro = un moyen lourd qui relie les différents centres entre eux et aux périphéries pour accompagner le développement, mais là, c'est carrément dans des champs et forêts : absurdité totale. Arrêter tout de suite avant que certains urbaniseront toute l'IdF
Mail 691																		X	<b>ANONYME</b> : Contre cette ligne de métro.
Mail 692		X					X	X										R	<b>ANONYME</b> : Je suis pour une ligne de métro enterrée, l'inverse viendrait bouleverser au niveau sonore, et au niveau environnemental notre existant
Mail 693		X																R	<b>M. BORDET</b> : OK pour un métro mais un métro enterré comme c'était prévu initialement
Mail 694		X					X	X										R	<b>M. BORDET</b> : La ligne 18 est sûrement utile mais doit être enterrée pour éviter les nuisances visuelles et sonores. Ceci était prévu dans la première version du projet
Mail 695																			<b>M. BORDET</b> : Strictement identique au Mail 694
Mail 696		X					X											R	<b>Mme FORZANI</b> : Contre la ligne 18 dans sa configuration actuelle en raison des énormes nuisances sonores générées par le passage en viaduc à quelques dizaines de mètres des habitations de Châteaufort, nuisances que la SGP n'estime pas de façon réelle puisqu'elle présente des chiffres pondérés.
Mail 697		X						X											<b>M. CADET</b> : Trouve cela scandaleux de venir détériorer aussi brutalement notre paysage avec un métro aérien. Pourquoi ne pas l'avoir simplement mis au sol...cela aurait été tout aussi efficace et surtout plus joli pour l'environnement visuel du plateau.
Mail 698		X																X	<b>M. MEUNIER</b> : 2 argument SGP pour du tracé aérien sur le Plateau de Saclay contestés: 1) exigence des laboratoires sensibles aux perturbations <-- pourquoi la solution sur viaduc conduit-elle à rejeter les options de tracé les plus directes, aussi bien à Moulon pour s'écarter de DOSEO et de NeuroSPIN, qu'à Polytechnique, en obligeant quand même de déplacer certaines installations de THALES et du SIRT A ? Doute sur la meilleure maîtrise des vibrations et impulsions électromagnétiques en viaduc à l'air libre qu'en tunnel dans les sables de Fontainebleau. 2) réseau hydrologique empêchant passage en souterrain → , le tracé de la ligne souterraine passe sous la Bièvre à la Minière. Quel est le problème pour passer sous les drains des champs et sous l'aqueduc des mineurs à Saclay ? Un passage complètement souterrain éviterait

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 outre de rajouter au moins 20 mètres à l'altitude à atteindre sur le plateau. --> avis défavorable
Mail 699																	R			<b>Collectif Entrez le Métro</b> : La SGP veut construire la ligne 18 à tout prix. Elle fait des concessions pour ajouter des gares, éviter l'accélérateur Soleil, la Porte de la Mérentaise, la ville de St Quentin, reste à faire la concession de (re) passer en souterrain la ligne. Sinon, le projet sera soit abandonné ou livré avec 2, 3 ou même 10 ans de retard (la justice aime bien faire trainer les choses. C'est 200 M€ de plus soit 10% du cout total de la ligne. 10% pour avoir la paix.
Mail 700																	R			<b>M. VITTAZ</b> : Esternay (51) Pourquoi détériorer le plateau de Saclay qui est si beau. Il est possible d'enterrer le métro sans un cout exorbitant.
Mail 701															X	X				<b>M. CHRISTIAN</b> : Besoin indispensable d'un moyen de transport rapide, fiable, moderne, confortable, esthétique. Urgent de doubler le tunnel entre Chatelet et Gare du Nord
Mail 702																X		X		<b>M. MEUNIER</b> : Saclay. Arguments déclinés pour le métro aérien pour épargner la ZPNAF. Estime que le souterrain aurait moins d'emprise au sol en demandant de réserver le terre-plein central de la RN 118 pour un téléphérique urbain. Donc défavorable au projet ligne 18.
Mail 703																	R			<b>M MADEC</b> : Crosne (91.) Je veux que le métro soit enterré comme le disait la SGP en 2011.
Mail 704																	R			<b>M THERRE</b> : Châteaufort. Avis défavorable dans cette configuration. Ne pas sacrifier les bonnes terres agricoles. Demande le souterrain.
Mail 705																	R			<b>M COURTEL</b> : Châteaufort. Non au passage en aérien.
Mail 706							X										R			<b>M FREMOND</b> : Châteaufort. Contre le métro aérien. Non-respect de notre paysage. Dévalorisation de notre commune. Nuisances sonores et visuelles.
Mail 707																		X		<b>M FREMOND</b> : Voisins le Bretonneux. Contre le projet. Nuisances sonores et aspect visuel (c'est du gâchis en pleine campagne)
Mail 708					X												R			<b>M FREMOND</b> : Voisins le Bretonneux. Non au métro aérien en raison de l'aspect visuel et nuisances sonores
Mail 709							X										R			<b>M ELBAHRI</b> : Villiers le Bâcle. Contre le projet aérien
Mail 710																				<b>M FREMOND</b> : Paris. NON au métro aérien : cela va détruire la beauté du paysage ! Il faut l'enterrer
Mail 711				X					X									X		<b>ANONYME</b> : Oui au projet transports inexistant sur le plateau pour les salariés et étudiants. Attention à l'insertion aérienne dans l'environnement et le paysage. Un bon rabattement vers les gares.
Mail 712																	X		X	<b>M GENEST</b> : Morangis. Avec la ligne 18, augmentation du déficit du pays. Ligne ne rend aucun service aux habitants à l'ouest du plateau de Saclay. Ne faire que la moitié, suffisant pour l'instant. Attendre cette mise en service que j'attends avec impatience et analyser les effets des autres projets (TCSP Massy St Quentin ou doublement de la RD36 jusqu'à Palaiseau et la refonte très bloquante du rondpoint du Christ de Saclay. L'enquête ne peut et ne doit être acceptée en l'état. La ligne 18 doit rendre un réel service à toute la région et ne pas seulement desservir un pôle de recherche et quelques laboratoires privés.
Mail 713											X	X						X		<b>M MEUNIER</b> : Saclay. Analyse du cout de la ligne par rapport aux projets du Grand Paris. Gouffre financier. Avis défavorable. Fréquentation insuffisante, cout de fonctionnement élevé.
Mail 714		X					X	X					X	X						<b>M DUPARQUE</b> : Voisins le Bretonneux. Inquiétude du peu de profondeur du tunnel sous les habitations et l'école du quartier de la Bretonnière. Fragilité du sol. Aggravation des problèmes de fissures des maisons avec le forage et les vibrations du métro. Valeur immobilière. Demande un tracé aérien à la Bretonnière. Avis défavorable au tracé sous la Bretonnière.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 715							X										R		<b>ANONYME</b> : oui au métro du Grand Paris mais en souterrain. Nuisances supplémentaires (aérodrome de Toussus)	
Mail 716							X										R		<b>ANONYME</b> : non au viaduc, métro aérien. Nuisances sonores, visuelles, pollutions, gâchis du paysage, avions, métro, bus, voitures, ça suffit. Entrez ce métro.	
Mail 717																		X	<b>M ROUBY</b> : Versailles. On bétonne. Que restera-t-il de nature pour nourrir dans 1000 ans. On s'en fiche pas mal. On se fiche des gens du quartier des Chantiers : qu'importe s'ils ne peuvent pas se garer, sont bloqués dans la circulation incessante, s'ils dorment mal. quand les communes vont s'occuper du bonheur de leurs habitants ?	
Mail 718																		X	<b>Mme ROY</b> : Buc. Avis défavorable. Année COP 21 année cruciale, comment peut-on vouloir détruire des terres agricoles. Halte aux projets insensés, démesurés et couteux.	
Mail 719																		X	<b>M LEDUC</b> : Massy. Grande opportunité pour notre département. Soutien à ce projet.	
Mail 720																			<b>Mme ROY</b> : Buc. Avis très défavorable. Encore des routes, des voitures, des transports et tout au détriment des terres agricoles et de la nature. Les gens veulent vivre dans un monde plus vert, sont responsables et souhaitent une agriculture raisonnée et bio ! Ecoutez un peu les français au lieu de vouloir toujours construire, et défigurer le paysage et la nature....	
Mail 721														X				X	<b>M MEUNIER</b> : Saclay. Mise en compatibilité du PLU de Saclay : articles concernant les interdictions de construction, emprise au sol, retraits aux limites séparatives, hauteur des constructions et clôtures, espaces paysagers. En attribution de 206ha sur emplacement réservé n°9 (RD36) . la SGP demande un nouvel emplacement N°11 de 4,6ha en zone N et zone A	
Mail 722							X											R	<b>ANONYME</b> : non au viaduc aérien. Pourquoi nous imposer toutes ces nuisances : Sonores, visuelles, Pollution, Destruction des terres agricoles ?	
Mail 723																		R	<b>ANONYME</b> : avis défavorable. non au métro aérien. On veut du souterrain. Marre des décisions prises en petit groupe de personnes irresponsables.	
Mail 724																		X	<b>M PROUST</b> : Villiers le Bâcle. Non au viaduc. Respect de la faune, la flore, des paysages, des riverains. Droit au calme, un environnement durable, choisir son cadre de vie. Si nous n'avons pas les moyens financiers de réaliser un métro sans saccager nos espaces et biens, ne le construisons pas.	
Mail 725																		R	<b>ANONYME</b> : Avis défavorable non au métro aérien. Métro construit avec nos impôts. On paie pour du bruit, un viaduc, de la pollution. Complètement dément. Rappel promesse de Mme Péresse.	
Mail 726																		R	<b>ANONYME</b> : Avis défavorable non au métro aérien. Piliers de 9 à 12m. des métros toute la journée, pollution particules, pollution visuelle et sonore. Tags sur les piliers, abri pour caravanes. Entrez le métro.	
Mail 727							X					X						R	<b>M BOURBIER</b> : Villiers le Bâcle. Développement des transports utile. Le doublement de la RD 36 est peut être suffisant. Il va coûter une fortune. Apport de nuisances sonores et visuelles. Prenez une décision murement réfléchie. Passez la ligne intégralement en souterrain.	
Mail 728																		R	<b>M BOUDON</b> : Non au métro aérien. Trop de nuisances sonores supplémentaires. Perte de cachet de plusieurs villes. L'état ne respecte pas son engagement initial d'enterrer le métro. C'est scandaleux.	
Mail 729							X					X						R	<b>ANONYME</b> : Châteaufort. Contre le métro aérien. Manque de respect de l'environnement, pollution visuelle et sonore. Moins de 100m des maisons toutes les 2mn à 100km/h. Rappel de l'engagement de Mme Péresse pour le souterrain. ( <a href="https://www.youtube.com/watch?v=uGupFry4FKk">https://www.youtube.com/watch?v=uGupFry4FKk</a> ). Reste que 4.5km à enterrer soit 100M€. pourquoi sacrifier ce magnifique plateau.	
Mail 730																		R	<b>M DUPRE LA TOUR</b> : OK pour le développement des transports en commun mais pas en aérien. Non au projet proposé.	
Mail 731	X			X	X													X	<b>M NEYRET</b> : Cette nouvelle ligne 18 va desservir: 1 aéroport, 2 gares TGV et nœuds ferroviaires, 2 universités, des grandes écoles, centres de recherche publics et privés, entreprises, pôles d'activité et autres "bassins d'emplois, 1 opéra, 1 camp militaire. Le seul truc que cette ligne ne va pas desservir ce sont des habitants ! prévoir des gares à proximités des habitations (Toussus, Guyancourt) avec parkings.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 732		X					X							X					X	<b>Mme ANGLADE</b> Présidente de l'ASGLB: projet préjudiciable pour les maisons du lotissement la Bretonnière (maisons, écoles, nuisances sonores et vibrations). Défavorable au projet sous le lotissement. Demande de déplacer le tracé en dehors des zones habitables.
Mail 733																			X	<b>ANONYME</b> : Des liaisons existes entre Massy et Versailles. Peuvent être améliorées à moindre cout. Pourquoi en rajouter.
Mail 734															X				X	<b>ANONYME</b> : Ligne inutile. Entre Aéroport et Massy-Palaiseau : il y a déjà Orlyval, RER C et probablement la liaison TGV. Entre Massy-Palaiseau et Orsay : le RER B dessert déjà ces zones distantes à peine de 800 m à 1000 m. Entre Orsay et St-Quentin : croyez-vous vraiment qu'une liaison métro est nécessaire ? Je rappelle qu'il y a aussi un bus en site propre qui reliera ces quartiers. Entre St-Quentin et Versailles : à la rigueur le tronçon le plus pertinent dans tout ce projet, mais pour 3 arrêts seulement, autant prolonger le Tram Express sud de ces 3 stations. Plus largement certains voudront aller de Massy à Versailles, je rappelle encore une fois qu'il y aura le Tram Express sud. Améliorer le RER B, RER C, Orlyval. Créer le Tram Express Sud, le BHNS Saclay
Mail 735			X			X												X	X	<b>M CHEVRETEAU</b> : Saclay. Non-sens absolu. Ne sert à rien dégrade l'environnement visuel et sonore avec l'aérien. Créer un cluster est une hérésie. Il vaudrait mieux améliorer l'existant. Faire des parkings gratuits. Contre le projet
Mail 736																		X	X	<b>ANONYME</b> : A quoi bon faire une nouvelle ligne, il y a assez de transport (bus RER B, TCSP, etc.)
Mail 737																		X	X	<b>ANONYME</b> : Le bus express 91-06 suit exactement le même parcours que ligne 18, pourquoi doubler tout ça, sachant que le bus permet une dessert plus fine des territoires, à quoi ça sert de planter des stations distants de 10km.
Mail 738																	R	X	X	<b>ANONYME</b> : Avis Défavorable : NON AU MÉTRO AERIEN
Mail 739																		R		<b>Mme LARDANT</b> : Villiers le Bâcle. Quand on a des projets de cette envergure, on s'en donne les moyens financiers. Et on ne fait pas de promesses non réalisables. Pensez un peu aux concitoyens et non aux financiers. Quel cadre de vie allez-vous donner à nos enfants. Donc non au métro sur pylônes
Mail 740							X											R		<b>M FOUCHER</b> : Châteaufort. Contre le projet en aérien entre Saclay et Guyancourt. Nuisances sonores. Etudes sonores douteuses de la SGP. L'ajout de gares demandées par certaines communes a engendré un surcoût compensé par un passage en aérien au niveau de villages qui n'ont rien demandés. Le surcoût de 100M€ pour réaliser le tronçon en enterré permettant de préserver les riverains (4,5 km) au droit de Villiers le Bâcle et de Châteaufort, doit donc être supporté en partie par les communes ayant obtenu les gares supplémentaires non prévues dans le projet de 2011.
Mail 741																			X	<b>Mme SALVAZET</b> : Pourquoi demander l'avis des habitants pour ne pas le suivre. Nous avons la chance d'avoir une belle région, ne la détruisez pas. Dans certains domaines sans intérêt général mais pour des intérêts personnels, les politiques ne préoccupent pas des coûts financiers.
Mail 742															X	R				<b>ANONYME</b> : contre le métro entre Saclay et Versailles. Contribuable soucieux de l'efficacité des investissements réalisés par les collectivités publiques. Aucune étude n'a permis de montrer que le projet de la ligne 18 sur cette section est rentable pour la collectivité. coût insupportable, inacceptable en l'état. Des alternatives, pour améliorer les transports et satisfaire les besoins des habitants, doivent être proposées.
Mail 743																		X		<b>M VERLHAC</b> : Orsay. Nous ne profiterons sans doute pas de cette ligne, vu notre âge. Ceci ne nous empêche pas de souhaiter sa réalisation. Après tout le schéma directeur de la région parisienne de Delouvrier n'a jamais que 50 ans. Avec cette nouvelle ligne c'est aussi l'urbanisation qui je l'espère n'est pas laissée à la seule loi du marché. L'étude est éclairante, espérons que chacun ira au bout de ces lectures.
Mail 744																		R		<b>M BERTHIER</b> : Magny les Hameaux. Utile de garder les paysages de notre région vierge de tout passage aérien d'une ligne de métro. A toujours réduire les coûts de construction pour des raisons bien souvent politiciennes et non pour le bien des citoyens, investissons dans des aménagements de qualité et qui assurent une qualité de vie aux habitants donc oui à la ligne 18 en souterrain et non à la ligne aérienne.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 745								X								X	X		<b>M POULLOT</b> : Châteaufort. Contre métro aérien. Pour un tram train au sol.	
Mail 746																	R		<b>Mme DUPONT</b> : Etudiante. Châteaufort. Contre le métro aérien car c'est une pollution visuelle et environnementale du plateau de Saclay.	
Mail 747																	X		<b>Mme DUPONT</b> : Etudiante. Châteaufort. Avis défavorable, car le métro aérien porte atteinte à l'agriculture sur le plateau de Saclay.	
Mail 748																	X		<b>M PETITJEAN</b> : Pour le métro mais pas aérien.	
Mail 749						X											X		<b>Mme DUPONT</b> : Etudiante. Châteaufort. Pour un métro mais enterré. Pas plus cher pour l'état mais empêcherait des ennuis comme la pollution sonore insupportables pour les riverains.	
Mail 750																	R		<b>M DUPONT</b> : Châteaufort. contre le métro car il contrasterait avec la singularité de ce paysage (sur/ ou à proximité d'un site protégé !) du plateau de Saclay. Un métro enterré serait donc un bon compromis	
Mail 751						X											R		<b>M MARTIN</b> : Villiers le Bâcle. Opposition vigoureuse à l'aérien. Refus de voir et d'entendre votre funeste transport sur pylône. La pire des solutions : métro polluant environnement et population avoisinante. Nuisances sonores pour les habitants du lotissement de Villiers le Bâcle.	
Mail 752						X											R		<b>Mme DUPONT</b> : Etudiante. Avis extrêmement défavorable. Le métro pourrait être possibilité pour simplifier la vie des habitants mais en le faisant aérien, à quel prix le paierait-on ? Nuisance sonore, pollution visuelle, dégradation et atteinte à l'agriculture... Nombreux sont les points négatifs, un compromis de métro enterré devrait sérieusement être envisagé !	
Mail 753																	X		<b>ANONYME</b> : Favorable à ce projet de transport. Le bus 91.06 met entre 45 min et 1h pour relier Massy à Saint-Quentin. Résultat, tout le monde prend sa voiture, toutes les entreprises affrètent des bus, et la circulation est complètement saturée, sans parler de l'impact environnemental. Le métro aura des impacts qu'il faut prendre en compte (nuisance sonore, accès aux champs pour les agriculteurs...); mais bien gérés ces impacts sont faibles comparés aux km d'embouteillages.	
Mail 754	X	X		X												X	X		<b>M FAHAR TOYB</b> : Président de l'association « Unis pour Guyancourt » Avis défavorable au projet actuel ne comportant qu'une seule gare desservant le territoire de St-Quentin en Yvelines, dans le cadre de l'enquête publique de création de la ligne 18 « Aéroport d'Orly . Versailles Chantiers » et fait une proposition d'un nouveau scénario de seconde gare à Montigny-SQY gare SNCF. Seconde zone économique d'Île de France, St-Quentin en Yvelines (250.000 hab.), mérite une 2 <sup>ème</sup> gare reliée en souterrain avec celle de SQY Est, sous l'av de l'Europe de Guyancourt et l'av du Général Leclerc de Montigny, afin d'optimiser la desserte de l'ensemble du territoire directement avec le Transilien et le réseau de bus existant, fluidifiant ainsi le trafic routier entre les 2 gares. UPG propose aux St-Quentinois une copie de cet avis via les réseaux sociaux et via les élus pour qu'un maximum d'habitants se mobilise pour répondre officiellement à l'enquête publique. L'avis complet est en ligne sur : <a href="http://unispourguyancourt.com/2016/03/31/enquete-publique-ligne-18-avis-upg/">http://unispourguyancourt.com/2016/03/31/enquete-publique-ligne-18-avis-upg/</a>	
Mail 755								X									R		<b>Mme COUNOT</b> : Châteaufort. Oui au métro, non à l'aérien. Environnement défiguré, c'est n'importe quoi. Le plateau deviendra pollué alors, qu'actuellement on est à la campagne.	
Mail 756						X		X									R		<b>Mme COUNOT</b> : Châteaufort. Non à l'aérien. Bruit, nuisances environnementales. Impact sur le sommeil. Par pitié, soyez raisonnable et pensez aux gens avant votre intérêt !	
Mail 757																	X		<b>M KOSKAS</b> : Villiers le Bâcle. 100% pour la construction de cette ligne qu'elle soit aérienne ou non. Grand pas en avant pour notre village et pour la région. Nous devons soutenir le développement du plateau de Saclay et la création d'emplois que cela va amener. C'est une réelle chance pour nous et cela fera énormément de bien à tout le monde d'enfin bénéficier d'un transport en commun conséquent.	
Mail 758																	R		<b>M CHOPARD</b> : Villiers le Bâcle. CONTRE le métro aérien. Accord pour qu'il soit enterré !!!	
Mail 759																	R		<b>Mme CHOPARD</b> : Villiers le Bâcle. CONTRE le métro aérien. Accord pour qu'il soit enterré !!!	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 760																	R		<b>Mme BEAUCHENE</b> : Contre le métro aérien, on ne peut défigurer une région encore verte près de Paris, ni détruire une partie des terres agricoles reconnues comme fertile.	
Mail 761		X		X	X												X	X	<b>M CHANCELIER</b> : Elu, conseiller municipal, Guyancourt. Soutient l'avis de l'association Unis pour Guyancourt. Des explications sur les zones d'activités et des possibilités de liaisons et demande d'interconnexion qui permettront 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.	
Mail 762								X									X		<b>ANONYME</b> : nombreux pays se tourne vers des régions agricoles autour des grandes villes plutôt que de transporter les productions agricoles vers les villes avec une empreinte écologique majeure, nous allons faire l'inverse. c'est juste stupide. donc non au métro aérien	
Mail 763																	R		<b>M CHOPARD</b> : Suresnes. CONTRE le métro aérien	
Mail 764																			<b>M CHANCELIER</b> : Elu, conseiller municipal, Guyancourt. Voir idem mail N°761	
																	R		<b>M CHOPARD</b> : Villiers le Bâcle. CONTRE le métro aérien	
Mail 766							X	X									R		<b>M TOUSSAINT</b> : Châteaufort. Contre le métro aérien. Nuisances sonores, visuelles, dégradation des conditions de vie. Scandaleux que ce métro ne soit pas enterré comme prévu dans le projet initial.	
Mail 767							X										R		<b>Mme TOUSSAINT</b> : Etudiante. Châteaufort. Contre le métro aérien. Ne souhaite pas connaître les nombreuses nuisances apportées par ce métro non enterré. Dégradation du paysage, nuisance sonore importante ; totalement inacceptable !	
Mail 768																	X		<b>ANONYME</b> : Massy. Une station à Massy opéra sera très utile! Nous avons hâte!	
Mail 769							X	X									R		<b>Mme TOUSSAINT</b> : Châteaufort. Contre le métro aérien. Mère de famille, cherchant la tranquillité, une bonne qualité de vie, il est honteux de ne pas considérer les citoyens en imposant des nuisances extrêmement importantes et en défigurant le paysage du plateau de Saclay ; comment peut-on concevoir un tel projet.	
Mail 770							X	X									R		<b>Mme ROY</b> : Buc. Contre le métro aérien. Plateau de Saclay, les espaces naturels, agricoles, qualité de vie, dénaturés. Trouvons des solutions intelligentes et innovantes permettant de faciliter les déplacements mais pas au détriment de la population locale.	
Mail 771							X	X									R		<b>ANONYME</b> : Avis défavorable concernant le métro aérien sur le plateau .Bruit insoutenable, horizon bouché, nuisances permanentes	
Mail 772																		X	<b>Mme RIGAL</b> : Avis défavorable en raison de la proximité avec les habitations	
Mail 773	X																X		<b>M SANTANDER</b> : Palaiseau. Gare Camille Claudel me semble indispensable. Nécessité irréfutable d'accès plus facile aux transports en commun.	
Mail 774																		X	<b>M FONTAINE</b> : Châteaufort. Défavorable à ce projet, dans la mesure où c'est un frein au développement de l'activité agricole locale sur des terres fertiles, un véritable enjeu pour les générations futures.	
Mail 775																		X	<b>ANONYME</b> : Défavorable s'agissant d'un projet destructeur de paysage aux portes de Paris et au bord du Parc naturel.	
Mail 776																		X	<b>ANONYME</b> : Avis est défavorable ; on va encore détruire des terres agricoles!!	
Mail 777																		X	<b>ANONYME</b> : Avis défavorable car il existe des solutions alternatives moins coûteuses	
Mail 778									X								X	X	<b>M LE SAUX</b> : Versailles. Le projet tel quel à la Gare des Chantiers se fait aux dépens de la communauté protestante de Versailles et des environs. Il est prévu d'exproprier le Centre Huit, siège de l'Eglise Protestante Unie de Versailles. Ce lieu de culte où ont lieu tous les grands cultes festifs, la catéchèse, les études bibliques, l'Entraide et les groupes de scoutisme est le cœur de cette communauté. Que se passerait-il si la cathédrale St Louis se voyait fermée? Ce centre est étroitement lié à l'établissement des Sœurs Diaconesses et de leur	

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
																			établissement hospitalier de fin de vie (Oui, les sœurs présentes à Versailles sont protestantes ...) et est également un lieu d'ouverture, d'accueil et d'action sociale dont le rayonnement va bien au-delà du cercle paroissial. Il vient d'ailleurs de faire l'objet de réaménagements coûteux pour assurer des accès à mobilité réduite (sur les deniers des paroissiens sans argent public, un exemple dont les responsables, de la SNCF pourraient s'inspirer). Le Centre Huit a été labellisé Patrimoine du 20 <sup>e</sup> siècle au titre des édifices de culte 1905-2000 en 2012. Lors de cette remise, M. le Préfet de Région Ile de France a bien dit que cela assurait la meilleure connaissance, conservation et mise en valeur de cet édifice. La SGP n'a examiné aucune alternative de l'autre côté de la gare préférant la facilité et tout conflit avec les utilisateurs (la SNCF) de cette autre parcelle, au risque de détruire un centre paroissial chrétien majeur.	
Mail 779																	X		<b>ANONYME</b> : Contre un projet qui n'est pas viable économiquement.	
Mail 780																		X	<b>ANONYME</b> : Avis défavorable ; Porte ouverte à l'urbanisation massive du plateau	
Mail 781																		X	<b>M MOREL</b> : Avis défavorable. Pourquoi multiplier les solutions de transport, alors qu'un doublement de la D36 et la création d'une voie propre est prévu bien avant	
Mail 782																		X	<b>Mme LESPAGNOL</b> : non au métro. J'ai 15ans et je ne veux pas vivre avec un métro aérien face à mon village	
Mail 783			X						X									X	<b>Mme BAHIER</b> : <b>Avis</b> défavorable. 1 train toutes les 3 min qui circulera à moins de 150 m des habitations de Villiers le Bâcle. Non merci ! Pourquoi en 2010 il était prévu un métro enterré à hauteur de Villiers le Bâcle et aujourd'hui pour satisfaire des communes qui disposent déjà d'1 gare, SGP décide de mettre des pylônes sous nos fenêtres : encore les petites communes qui sont défavorisées	
Mail 784																		X	<b>ANONYME</b> : Non à cette barrière de béton qui va nuire au paysage que devient le " droit au paysage	
Mail 785																	R		<b>M GUITTET</b> : Nozay. Qui ose proposer de détruire nos espaces vert parisien. Un scandale en Ile de France et dans nos petits villages. Non au métro aérien.	
Mail 786																		X	<b>M THALIA SYMPSON</b> : Villiers le Bâcle. Avec le doublement de la route RD36 et les voies de bus, je ne vois l'intérêt d'avoir un métro en plus entre Saclay et Versailles. C'est surtout nos impôts qui doivent payer tout ça.	
Mail 787							X	X										X	<b>Mme CADORET</b> : Villiers le Bâcle. Avis défavorable. Non aux nuisances sonores induites par le projet d'un métro aérien ainsi qu'aux nuisances visuelles que nous ne voulons pas. Un métro à 90 m de chez nous dans ces conditions est inacceptable. Je demande le maintien du droit au paysage	
Mail 788																	R		<b>M AZIBI EL HADI</b> : Paris. Je me déplace souvent pour mon travail à château fort et quelle hérésie que ce métro aérien. une honte pour nos politiques. Non à la destruction de nos villages tranquille si rares.	
Mail 789																		X	<b>M LESCOP</b> : Villiers le Bâcle. Avis Défavorable. Je ne comprends pas pourquoi vous proposez un métro aérien qui suit la route RD36 mais sans aucune gare entre Saclay et St Quentin. Quand il sera plus simple de passer en ligne droite en enterré. Ce métro ne me servira à rien. Je prendrai toujours le bus	
Mail 790		X																R	<b>ANONYME</b> : J'étais favorable au projet tant que celui-ci respectait le cadrage initial, savoir souterrain	
Mail 791								X										X	<b>ANONYME</b> : Non au métro qui va dégrader l'environnement naturel et historique du Plateau de Saclay	
Mail 792							X											X	<b>ANONYME</b> : Non au métro qui va ajouter une nouvelle pollution sonore celles que nous subissons déjà	
Mail 793									X									X	<b>ANONYME</b> : Non au métro qui va détruire l'agriculture	
Mail 794												X						X	<b>ANONYME</b> : Non au métro dont le tronçon Saclay-Versailles est reconnu comme non rentable	

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 795		X							X				X					X	<b>ANONYME</b> : Non au métro. Il y aurait 100millions à déboursier pour enterrer les 4,5km en viaduc aérien. On parle d'un projet qui est amené à durer 80-100 ans. Encore dire que les 100 millions sont dans l'épaisseur du trait. Je déplore une vision courte termiste qui préfère sauver son objectif de coût en sacrifiant un patrimoine naturel pour des générations d'habitants.	
Mail 796		X											X					X	<b>ANONYME</b> : Non au métro. Enterrer le tronçon de 4,5 km en tronçon aérien représenterait un coût inférieur 1% du projet Grand Paris	
Mail 797		X																X	<b>ANONYME</b> : Non au métro. A Châteaufort, cela nous apportera que des nuisances. En effet, nous récupérons le tronçon aérien pour permettre à d'autres de bénéficier de gares. Et pas de gare à Châteaufort ! C'est la double peine !	
Mail 798		X					X	X										X	<b>ANONYME</b> : Non au métro Non au métro aérien ! Arrêter le massacre : paysage défiguré, nuisances sonores harcelantes ! Stop au bruit!	
Mail 799																		X	<b>ANONYME</b> : Non au métro !	
Mail 800		X					X											X	<b>ANONYME</b> : Non au métro aérien : des bruits, des bruits, des bruits .... Stop au harcèlement !	
Mail 801				X														X	<b>ANONYME</b> : Non au métro ! Il y a déjà la ligne de bus dédiée sur le même tronçon	
Mail 802				X														X	<b>ANONYME</b> : Idem 801	
Mail 803							X	X										X	<b>ANONYME</b> : Non au métro qui va ajouter de nouvelles nuisances : du bruit, un paysage naturel défiguré, des nuisances sonores cumulées celles des avions et de la route d36 dont le trafic va s'intensifier.... Il faut arrêter de massacrer notre environnement, les bruits sont une source de stress qui menace la santé des riverains	
Mail 804		X						X										X	<b>ANONYME</b> : Non au métro aérien : il faut protéger la nature du plateau de Saclay. Non aux piles de béton, non aux pylônes, non la détérioration du paysage naturel.	
Mail 805		X						X										X	<b>Mme. LE BIHAN</b> : JE SUIS DEFAVORABLE AU PROJET TEL QU IL EST PRESENTE	
Mail 806		X					X	X										R	<b>M. MATHIAS</b> : Le développement du grand ouest s'il est acté ne doit pas se faire en dépit du bon sens et des seuls impératifs financiers : une ligne de métro envisagé en aérien sur pilier est une réelle source de nuisances sonores et visuelles puisque les piliers seront forcément visibles (du béton, encore du béton). Habitant Magny les Hameaux, nous sommes déjà impactés par des nuisances sonores importantes liées la proximité de l'aérodrome de Toussus le noble et donc cette ligne prévue en aérien n'est pas acceptable. Donc OUI la ligne de métro 18 mais la condition qu'elle soit en sous terrain.	
Mail 807		X					X	X										R	<b>M. MATHIAS</b> : Idem 806	
Mail 808		X																R	<b>M. DEVRARD</b> : Je milite pour que cette ligne soit enterrée et non aérienne.	
Mail 809				X		X												X	<b>M. CHRISTOPHE</b> : Je trouve ce projet très bien. Habitant Versailles nous sommes toujours obligés d'effectuer un passage par Paris lors de nos déplacements pour rejoindre un aéroport. Développer des connexions modernes entre ville d'Ile de France hors des lignes pour Paris est une magnifique idée qui facilitera la vie j'en suis sûr de nombreux citoyens et permettra sûrement de développer de nombreuses synergies positives à court, moyen et long terme entre toute les villes de la futur ligne 18. De plus dans le contexte actuel, de nouveaux chantiers sont toujours les bienvenus pour les futures entreprises et salariés qui travailleront sur le chantier et sur la future ligne.	
Mail 810		X					X	X										R	<b>M. MALARET</b> : Habitant du plateau de Saclay je souffre depuis plus de 40 ans du manque de transport en commun vers Paris. Je ne peux qu'être favorable une ligne 18 sur un tracé qui me ferait gagner du temps et ce ne sera pas le cas si j'en crois son étude hélas. D'autres part voir s'ériger du béton au niveau de nos toits je m'oppose bien sûr à son installation en aérien. Nous subissons déjà les nuisances grandissantes depuis sa création de la N.118 sans la moindre protection sonore il serait bon de ne pas en rajouter tant sur le plan auditif que visuel Je donne donc un avis défavorable au projet tel qu'il nous est présenté	



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 811		X															R		<b>ANONYME</b> : la seule solution, enterrez ce métro sinon pas la peine de mettre de métro.	
Mail 812	X	X															R		<b>M. LAFAURIE</b> : il semblerait qu'il y ait une solution permettant de sauver le Centre Huit, ce lieu cher aux Versaillais. Un métro oui mais enterré	
Mail 813																	X		<b>ANONYME</b> : Ne voyant pas l'utilité d'une nouvelle ligne de RER, d'autres alternatives existent, je suis absolument contre	
Mail 814							X											X	<b>ANONYME</b> : Mon avis concerne le bruit que va occasionner la partie non enterrée du métro ligne 18. lors d'une réunion vers juin 2015, il avait été spécifié que le bruit de la ligne non enterrée ajouterait "seulement" 3dB au bruit actuel environnant (routier notamment). Le bruit actuel étant d'environ 45 dB (je crois), il passerait donc environ 48 dB... dit comme ça, ceci paraît presque négligeable. Or, l'augmentation étant logarithmique, ajouter 3dB revient à multiplier par 2 le niveau sonore!! c'est une démonstration facile que l'on apprend au lycée	
Mail 815																	X		<b>Mme PHAN</b> : Favorable 100%. Cela nous faciliterait les trajets que nous effectuons souvent vers Orly	
Mail 816								X				X					X		<b>Mme BALTHAZARD</b> : Non au métro Ce projet va être non seulement très coûteux et Économiquement déficitaires, mais il va défigurer le plateau et perturber la vie de ceux qui y habitent	
Mail 817												X					X	X	<b>M. HERLIN</b> : Avis défavorable Le Grand Paris Express incarne toutes les dérives technocratiques qui plombent l'économie de la France : <i>Dossier économique de 13 pages 'Le Grand Paris Express, un projet absurde et dangereux' par M. Herlin économiste.</i>	
Mail 818																	X	X	<b>M. BORLEE</b> : On ne peut que rendre un avis défavorable ce projet de ligne 18, il est en effet urgent de se préoccuper avant tout de la saturation de la RN118	
Mail 819								X									X	X	<b>M. CONFIDA</b> : J'exprime un avis totalement défavorable l'implantation de la ligne de métro 18 sur le plateau de Saclay, que ce soit en aérien ou en souterrain. très grave atteinte la préservation des terres agricoles et de l'environnement du plateau; c'est ensuite favoriser de nouvelles urbanisations	
Mail 820							X	X										X	<b>ANONYME</b> : AVIS DEFAVORABLE au projet tel qu'il se présente aujourd'hui. Avez-vous pensé aux nuisances sonores pour les riverains ? Avez-vous pensé au cadre protégé de la Vallée de Chevreuse ?	
Mail 821		X				X	X										X	X	<b>M. MONCORGE</b> : En résumé, je suis contre ce projet pour les raisons suivantes: 1- Les justifications ne sont pas suffisantes et ne s'appuient pas sur des Études de besoins de déplacements suffisamment sérieuses. 2. L'Étude d'impact est trop sommaire et minimise ou occulte les effets du projet. Par exemple la présentation du centre de maintenance, de stockage et de gestion prévu sur Palaiseau est sa justification est bien trop sommaire. Alors que son impact environnemental (non Evalué) ne peut être que considérable. Le trajet aérien aurait un impact visuel et environnemental considérable. 3. L'intérêt de ce métro est limité aux trajets domicile-travail et vice-versa. Or la densité d'habitation sur le plateau en cours de construction ou prévue est très importante. Cela ne peut qu'engendrer un besoin important de déplacements vers les zones commerciales proches. Ce métro n'est pas concerné par ce besoin qui ne pourra être couvert que par l'automobile.	
Mail 822		X															X		<b>Mme. EPALLE</b> : Je suis favorable à ce projet car habitant au Chesnay, il m'est très difficile de joindre l'aéroport d'Orly.	
Mail 823								X										X	<b>M. DELBOS</b> : La ligne 15, oui clairement, la ligne 16 pourquoi pas, mais la ligne 17 et la ligne 18 sont de véritables grands projets inutiles..	
Mail 824		X																R	<b>ANONYME</b> : Je refuse ce projet tel qui nous est présenté. Parce qu'il ne s'intègre pas intelligemment dans l'environnement Et qu'il défigurerait à jamais un espace naturel	
Mail 825		X				X												R	<b>M. MANOILOV</b> : Je suis défavorable à cette ligne en aérienne passant au bout de mon jardin, je veux que cette tranquillité que j'ai choisi pour ma famille soit préservée. Je suis favorable à un métro enterré	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 826		X					X	X									X		<b>M. JULIENNE</b> : Le projet du métro prévoit que celui-ci sera aérien sur environ 14 km partir de Palaiseau. Ceci générera des nuisances sonores et visuelles. Ce métro devrait être enterré.	
Mail 827		X					X	X									X		<b>M. JULIENNE</b> : Idem 826	
Mail 828		X						X									X		<b>ANONYME</b> : non au métro aérien qui défigure le paysage et ruine l'environnement des maisons limitrophes, à 100m	
Mail 829		X					X	X								X	X		<b>M. VINIT</b> : Avis défavorable cette ligne 18 qui n'apporterait que nuisances sonores, visuelles, Ecologiques et sociales	
Mail 830								X					X				X		<b>M. QUESNEAU</b> : ce projet démentiel est une aberration. il n'est pas tenu compte de ce qui demande être modernisé et des récentes améliorations à parfaire ; les dépenses publiques ne vont que gonfler un déficit qui ne se chiffre plus ; l'Essonne est en cessation de paiement . de plus ce projet tire d'un trait sur l'espace Ecologique du plateau de Saclay	
Mail 831																X	X		<b>M. BENOIT</b> : Je pense donc que ce projet a du sens et qu'il faut l'entreprendre maintenant au risque de se voir distancer par d'autres grandes villes. Il est aussi primordial qu'il voie le jour dans l'optique du développement de l'université Paris/Saclay, afin de la rendre attractive pour les Etudiants, les professeurs et tout le personnel qui gravitera autour de ce nouveau centre d'éducation et de recherche. Après, s'il est possible de réduire les nuisances pour les riverains, moindre coût, tant mieux.	
Mail 832															X			X	<b>M. CARNET</b> : Je fais les remarques suivantes: -le métro de la ligne 18 doit Être enterré sur tout son parcours pour Eviter la destruction du paysage -le projet du Grand Paris est un projet spécifique de l'Île de France. Il ne doit pas être financé par un budget national. -le projet du Grand Paris a un objectif économique pour l'Île de France. Le projet doit être financé uniquement par les entreprises et pas par des impôts sur les habitants. -un projet peut être accepté quand les conséquences de celui-ci ont été modalisées de manière fiable et quand l'ensemble des conséquences sont positives pour les citoyens (les coûts d'Évitement des externalités négatives sur les habitants doivent être inclus dans le projet). -la seule possibilité pour améliorer la qualité de vie en Île de France est de mener une politique qui ait pour conséquence, long terme, une baisse de la population en Île de France. Ce n'est pas du tout ce qui est recherché avec le projet actuel du Grand Paris.	
Mail 833								X									X		<b>M. LECLERC</b> : Non la ligne 18 en aérien sur le plateau de Saclay	
Mail 834		X					X										X		<b>Mme. SOULARD</b> : Je refuse que ce paysage de campagne soit dénaturé par un métro ! J'ai choisi de m'écarter de Paris et de ses nuisances, ce n'est pas pour que celles-ci viennent nous ! AVIS DEFAVORABLE	
Mail 835								X									X		<b>Mme VINIT</b> : Avis défavorable. Catastrophe environnementale et dégradation de paysage proche vallée de Chevreuse.	
Mail 836																	X		<b>ANONYME</b> : Métro inutile. Je suis contre ce métro.	
Mail 837		X						X									X		<b>M. ROY</b> : Ce projet me semble donc légitime et totalement nécessaire. Mais il doit tenir compte de l'environnement et des paysages, il me paraît indispensable également que le passage de la ligne 18 s'effectue en souterrain, pour ne pas défigurer le premier paysage réellement campagnard et bucolique aux portes de Paris.	
Mail 838		X						X									X		<b>Mme DEFOSDEZ</b> : il est impératif de continuer le métro enterré sur toute la durée de la ligne. OPPOSEE AU PROJET	
Mail 839	X																X		<b>M. VINIT</b> : Ce projet de ligne 18 en aérien n'a aucun sens pour les habitants des villages non desservis par le métro	
Mail 840		X						X									X		<b>M. BELLANGER</b> : Je suis défavorable à l'implantation du métro aérien.	
Mail 841		X						X									R		<b>M. BARBAR</b> : Que ce métro soit d'utilité publique, OK, mais qu'il 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 842		X						X					X				R		<b>M. MANGAUD :</b> Avis favorable sous réserve d'enterrer le métro. On peut s'interroger sur la viabilité économique du projet	
Mail 843		X						X									R		<b>ANONYME :</b> Défavorable au métro aérien, favorable au métro enterré	
Mail 844								X							X	X			<b>ANONYME :</b> une vraie poubelle due aux déchets jetés par les fenêtres depuis le métro. Hors de question de gâcher, salir, polluer le paysage actuel et son site classé ! NON pour ce projet de métro	
Mail 845																			<b>AVIS de l'association "Les Amis du Grand Parc de Versailles" (AGPV) :</b> Lettre au Président de la Commission jointe	
Mail 846								X									X		<b>ANONYME :</b> Avis défavorable au projet tel que l'on nous le présente ... Pourquoi sacrifier un paysage que l'on veut préserver naturellement ? Si nous nous sommes éloignés de la capitale c'est bien pour éviter le bruit, le béton, etc.....	
Mail 847		X						X									X		<b>Mme KORMANN:</b> Avis défavorable à la ligne 18, il faut l'enterrer	
Mail 848		X						X									X		<b>Mme ROY :</b> AVIS TRES DEFAVORABLE Arrêtons de défigurer la nature, la campagne Stop au béton. Muselons tous ces projets qui ne sont peut-être même pas viables !!!	
Mail 849		X						X									R		<b>ANONYME :</b> Défavorable au métro arien, plus que favorable pour que celui-ci soit enterré	
Mail 850		X															R		<b>Mme COTTENCEAU :</b> OUI pour la construction de la ligne 18, mais NON pour le passage sous les maisons de la Bretonnière Voisins-le-Bretonneux.	
Mail 851		X															R		<b>Mme QUERE :</b> je suis donc vôtre ce passage sous La Bretonnière, surtout qu'il existe d'autres traces possibles	
Mail 852		X															X		<b>ANONYME :</b> Avis défavorable pour le projet tel qu'il est présenté. le projet initial était d'avoir 4 gares sur ce tracé avec un métro enterré	
Mail 853								X				X					X		<b>M. GILLE:</b> Avis défavorable. Non-respect des espaces naturels sensibles comme le parc naturel Vallée Chevreuse. Projet sans fond et sans conscience écologique. Budget inconséquent et inconscient!	
Mail 854		X						X									X		<b>ANONYME :</b> Très défavorable au métro arien. Il doit être enterré	
Mail 855														X	X				<b>M. RABBAT:</b> Je suis en faveur de la ligne 18, qui va désengorger la charge sur la ligne du RER B et ouvrira de nouvelles perspectives commerciales et sociales	
Mail 856		X					X	X									X	X	<b>M. BERTHET:</b> DEFAVORABLE ce métro aérien : nuisances sonores et visuelles importantes cout excessif (2,7 milliards) doublon avec le TCSP et RD36	
Mail 857															X	X			<b>M. AFONSO :</b> L'idée est vraiment séduisante et même très convaincante	
Mail 858	X																X	X	<b>ANONYME :</b> 100% CONTRE LE PROJET DE METRO : Coût prévisionnel (avant dépassements certains) estimé 30 milliards d'euros. Trop tard pour les Ecoles déjà ou presque installées. La station phare, prévue au CEA-Saclay, est actuellement non certaine. Il faudrait juste imaginer des améliorations de fréquence et de liaison des bus et RER B	
Mail 859							X											X	<b>ANONYME :</b> le bruit nuit la santé, avec le doublement de la voie christ de Saclay St Quentin, n'en rajoutons pas	
Mail 860		X					X					X					X	X	<b>M. FORQUIN :</b> La sensibilité à une nature propre et non défigurée n'est pas toujours synonyme de raison mais avouez que le métro souterrain s'impose pour tout décideur sensé... indépendamment d'un argumentaire financier et hermétique !	
Mail 861		X					X	X									R	X	<b>ANONYME :</b> NON A LA LIGNE 18, tant que le métro est prévu AERIEN entre Villiers le Bâcle et Châteaufort ! NON aux NUISANCES SONORES, VISUELLES et ECOLOGIQUES	
Mail 862	X	X					X											X	<b>ANONYME :</b> NON au METRO qui va polluer le paysage s'il est AERIEN et augmenter le trafic routier entre les gares, trop peu nombreuses	

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 863		X															X		<b>M. BOUCHARD</b> : Avis défavorable au projet en l'état cause du Métro aérien Ce serait vraiment se moquer des habitants du plateau de Saclay (Villiers, Châteaufort, Toussus) de ne pas enterrer cette ligne	
Mail 864							X	X								X	X		<b>M. RICHEL</b> : Je suis CONTRE. Contre la nuisance sonore, contre un environnement saccagé par la vue d'un métro, contre l'arrivée d'un urbanisme non utile	
Mail 865																	X		<b>M. BINBENET</b> : Avis très favorable	
Mail 866																	X		<b>ANONYME</b> : Bonjour, je suis ravie et j'ai hâte que ce soit fini! Un gain de temps et de nouvelles perspectives notamment pour l'emploi. Ce ne peut qu'être un atout pour la ville de Massy. Je dis oui et encore oui!!!!	
Mail 867								X										X	<b>ANONYME</b> : Avis défavorable pour ce projet. Des pylônes, du béton. .... Où est le respect environnemental et Écologique dont l'Etat nous parle tant	
Mail 868																		X	<b>ANONYME</b> : Bonjour habitant Versailles je suis tout fait favorable ce projet	
Mail 869																	X	X	<b>M. KOLB</b> : Bonjour, Je dis oui et j'ai hâte que ce soit fini! Un gain de temps et des perspectives d'emploi.	
Mail 870								X										X	<b>ANONYME</b> : Je suis défavorable à ce projet. Il est inutile et va enlaidir le paysage !!	
Mail 871	X	X					X	X									X	X	<b>M. BOUAJAJ</b> : Bonjour à tous, Pour commencer, le plateau de Saclay ne ressemble à rien!!!Donc arrêtons les fausses excuses!!! Poste EDF transport, une mini centrale nucléaire qu'est le CEA, des champs agricoles traités au pesticides, un plateau inondé dès que la pluie s'impose...bref, protéger le plateau de Saclay s'est aussi apporter un nouveau souffle... Le train aérien sur pylônes, s'est nul!!! élargir la D36 pour laisser la priorité un futur train terrestre afin que les temps de trajet soit respecter. Multiplier les arrêts, notamment au croisement D36/d938, bref ce projet a été dessiner après un apéritif un peu trop arrosé (humour), tellement il est incompréhensible... L'utilisation de l'argent public doit impérativement tenir compte des souhaits du public!!!surtout Villiers le Bâcle, Châteaufort et Voisins le Bretonneux!!! Pollution sonore et visuel supplémentaire... Bref un projet bien égoïste et égocentrique. Copie à revoir, 7/20!	
Mail 872																	X		<b>ANONYME</b> : Oui, oui, oui 100% pour gain de temps, plus de pollution de voiture et développement d'emploi	
Mail 873	X																X		<b>M. GAULTIER</b> : Ligne de métro attendue avec impatience. Une station Palaiseau Camille Claudel sera bienvenue	
Mail 874																	X		<b>ANONYME</b> : Bien sûr que ce projet doit être réalisé ! On ne peut pas se plaindre des encombrements, de la pollution de la saturation des moyens de transport actuels ou de l'obligation de passer par Paris pour aller à... Villejuif et refuser la ligne 18... Nous avons hâte de pouvoir l'emprunter.	
Mail 875																	X	X	<b>ANONYME</b> : Non ce moyen de transport qui perturbe complètement tous les habitants de Châteaufort, Voisin Le Bretonneux, Toussus le Noble, Villiers le Bâcle, Magny les Hameaux et autre. C'est un projet qui est étudié d'une manière scandaleuse surtout au profit de voyageurs qui, bien sûr, n'habitent pas dans le coin.	
Mail 876																	X	X	<b>M. NEVEU</b> : J'habite Villiers-le-Bâcle et je travaille Orsay. je n'ai pas besoin de métro. Avis défavorable.	
Mail 877							X					X						X	<b>Mme LOUIS</b> : Non ce projet qui est une hérésie, autant sur le plan financier que du côté de l'environnement	
Mail 878																		X	<b>M. ROUTHÉ</b> : Je suis favorable au métro AUTOMATIQUE de la ligne 18.	
Mail 879	X											X						X	<b>ANONYME</b> : Avis DEFAVORABLE ce projet NON au métro aérien Coût pharaonique, de plus le TCSP fait le même trajet sur le plateau Aucun intérêt	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 880																	X		<b>M. ROTHE</b> : Habitant sur Palaiseau, un arrêt de la ligne 18 dans le quartier Camille Claudel serait un atout pour ses habitants.	
Mail 881		X																X	<b>ANONYME</b> : Avis DEFAVORABLE pour le métro aérien, je ne veux pas voir un métro depuis ma chambre	
Mail 882								X									X	X	<b>M. LOUIS</b> : NON ce projet démesuré qui va détruire directement des terres agricoles très fertiles, et accélérer l'urbanisation du plateau de Saclay	
Mail 883																	X	X	<b>M. LOWCZYK</b> : Projet dont l'intérêt n'est pas démontré (surtout pour les locaux) et bien trop onéreux en ces temps de contrainte budgétaire.	
Mail 884		X																X	<b>M. MAHER DOUSS</b> : Pourquoi un métro après Saclay vers Versailles ? Bus suffit. Pas de métro	
Mail 885																		X	<b>ANONYME</b> : Avis défavorable.	
Mail 886													X					X	<b>ANONYME</b> : Pourquoi pas une ligne de bus. Investissement incroyablement moins cher, pas de bruit et, en plus, il s'arrêtera à Villiers, Donc vraiment NON ce projet pharaonique !	
Mail 887																		X	<b>M. GERMAIN</b> : Favorable au projet de la ligne 18	
Mail 888							X												X <b>ANONYME</b> : Métro aérien nuisances sonores assurées au droit de Villiers le Bâcle pourquoi pas un tramway automatique à la place du TCSP.	
Mail 889								X											X <b>ANONYME</b> : Métro aérien : nuisances visuelles inacceptables sur le plateau agricole.	
Mail 890																		X	<b>ANONYME</b> : Avis fortement favorable	
Mail 891																		X	<b>M. DEFARIA</b> : Je suis complètement pour ce projet. Le RER B et C sont surchargés.	
Mail 892		X						X											X <b>ANONYME</b> : AVIS DEFAVORABLE Comment léguer nos enfants ces tonnes de béton et un paysage saccagé ? Entrez ce métro..	
Mail 893		X						X											R <b>M. ROUSSEL T</b> : Le plateau de Saclay de besoin de transports en commun supplémentaires pour faire face à l'afflux de nouveaux Étudiants, ingénieurs, chercheurs. Mais pourquoi donc un métro aérien qui défigure le territoire. Je suis donc opposé au métro, sauf ce qu'il soit enterré.	
Mail 894																			X <b>M. BERNARD</b> : YES! vive le progrès et l'abandon de la voiture et vite	
Mail 895		X						X											R <b>M. ROUSSEL V</b> : Si l'on veut développer les transports en commun sur le plateau de Saclay, faisons en sorte qu'ils soient intégrés au site. Pourquoi ne pas avoir pensé un tramway au sol, permettant d'irriguer les villages et les lieux de vie. Donc NON au métro, sauf s'il est enterré	
Mail 896		X						X											R <b>Mme DUPUTET</b> : Quelle idée saugrenue de faire passer un train sur pilonne dans une plaine agricole ? Un métro, pourquoi pas, mais qu'il soit enterré	
Mail 897																			X <b>M. DESTACQUE</b> : Pour le projet	
Mail 898																			X <b>M. GHEUDIN</b> : Très beau projet indispensable au développement futur de la région.	
Mail 899																			X <b>M. CARTIER</b> : OUI au projet	
Mail 900																			X <b>M. LIGNEUL</b> : Un grand OUI ce projet indispensable pour l'Essonne et la région sud de l'IdF.	
Mail 901		X				X							X						X <b>M. DELOUYA</b> : dans les documents de l'enquête publique il est dit que le métro installera ses emprises dans la ZPNAF ; la SGP, elle,	

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
																			dit que la rentabilité du métro viendra de l'urbanisation autour des gares ; cette contradiction évidente est en complète déconnexion avec le programme de l'EPAPS. Un métro et le cluster font partie d'un même ensemble urbain, leurs empreintes doivent être estimées globalement pour se conformer à convention européenne d'Aarhus.	
Mail 902						X							X				X		<b>M. TARADE</b> : plutôt d'accord afin de désengorger les transports en commun banlieue/Paris et de relier les banlieues entre elles. Effets positifs : moins d'utilisation véhicule personnel et développement économique du fait de l'amélioration relations inter-entreprises et diminution des trajets.	
Mail 903	X																	X	<b>M. BRUN</b> : souhaite une gare à Camille Claudel	
Mail 904																	X		<b>ANONYME</b> : se félicite de l'amélioration du transport en commun dans la banlieue sud-ouest et de l'accessibilité à aéroport d'Orly.	
Mail 905		X																R	<b>M.LOSCHIAVO</b> : contre le métro aérien	
Mail 906		X																X	<b>M. SAILOR</b> : la proposition de 2012 (tracé différent et métro enterré) correspondait mieux à ses attentes.	
Mail 907												X						X	<b>M. BRETON</b> : projet exorbitant, coût excessif	
Mail 908		X					X	X										X	<b>ANONYME</b> : nuisances visuelles trop importantes, détérioration du paysage.	
Mail 909																		X	<b>ANONYME</b> : favorable à 100%.	
Mail 910		X														X		X	<b>M. DUPRE</b> : la SGP a refusé d'étudier toutes les solutions alternatives ; l'intéressé juge les réunions de concertation comme des parodies de démocratie participative.	
Mail 911		X					X	X										R	<b>Mme. RENAC</b> : non au métro aérien, paysage agricole défiguré nuisances sonores.	
Mail 912		X					X	X	X			X						R	<b>M. STOLZ</b> : non au métro sur pylônes : désastre écologique esthétique ...nuisances sonores, mauvais fonctionnement par grand vent, perte de valeur du plateau ainsi défiguré.	
Mail 913																		X	<b>M. TROCHU</b> : projet indispensable compte tenu accroissement de la population	
Mail 914																			<b>M. EVENISSE</b> : néant	
Mail 915																		X	<b>M. EVENISSE</b> : projet indispensable pour le développement économique de cette zone géographique et pour le confort de la population ; avec un bon design ce projet peut s'inscrire dans le paysage.	
Mail 916																		X	<b>ANONYME</b> : facilité de se déplacer sans passer par le centre.	
Mail 917																		X	<b>M. MOYAL</b> : favorable au projet regrette qu'il intervienne si tardivement	
Mail 918												X						X	<b>M. GRESSIER</b> au nom du CERCLE DES TRANSPORTS. Cette association de 150 dirigeants et anciens dirigeants des transports s'est emparée du sujet dans la mesure où l'argent public se fait rare et l'examen des priorités s'impose. Trois questions se dessinent : les investissements prévus ne minimisent-ils pas les besoins existants ? le GPE, bien qu'utile, est-il la seule priorité ? peut-on arriver à 2025 sans avoir agi vraiment sur le réseau existant déjà saturé ? Dans la mesure où les ressources destinées à l'amélioration du réseau ferroviaire, disponibles d'ici 2025, ne permettent pas de financer toutes les opérations, la Cour des comptes recommande de hiérarchiser les projets en priorisant les réseaux existants. Selon l'établissement d'un programme des opérations finançables d'ici 2025, la ligne 18 ne figure pas dans cette perspective. Le financement de l'exploitation à l'horizon 2025 n'est pas assuré. En retenant un taux de croissance de 1.5% par an les ressources en provenance des entreprises, des	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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
																				voyageurs et des collectivités ne permettent pas de couvrir les dépenses de fonctionnement en forte expansion. Les difficultés apparaissent en 2017 avec la diminution du Pass Navigo. Même si une ligne automatique, comme la ligne 18, est plus économique que les lignes classiques, elle provoque un surcroît de dépenses dont le financement n'est pas assuré. la mise en service des 3 premières opérations du Grand Paris (prolongement ligne 14, ligne 15 sud et EOLE ouest) subira un retard de 2 ans par rapport à la date annoncée, le contexte financier laisse présager un retard de mise en service encore plus important pour la ligne 18, Ces constatations conduisent l'association à émettre un avis défavorable quant à l'utilité publique de ce projet.
Mail 919		X					X	X									R		<u>ANONYME</u> : idem mails 353 et 911	
Mail 920	X																	X	<u>Mme. VASQUEZ</u> : nécessité de prévoir une gare dans le quartier Camille Claudel	
Mail 921		X															X		<u>M. LAUDEREAU</u> : excellent tracé	
Mail 922		X				X	X					X					X		<u>M. BOUILLET</u> : contre pour des raisons économiques, écologiques respect du cadre de vie.	
Mail 923																	X		<u>ANONYME</u> : très favorable remède à la ligne C qu'il juge catastrophique.	
Mail 924																	X		<u>M. COLLIGNON</u> : privilégie les transports publics par rapport à la voiture ; projet cher mais indispensable.	
Mail 925		X					X	X									R		<u>M. ARON</u> : idem mail 353 et 911	
Mail 926																	X		<u>M. LEPRINCE</u> : très favorable en raison de la pénurie des transports actuels existants, allègera l'utilisation de la voiture.	
Mail 927		X					X	X									R		<u>ANONYME</u> de Villiers de Bâcle : idem mails 353 et 911	
Mail 928																	X		<u>M. PERRAUT</u> : bénéfique pour les générations futures.	
Mail 929															X		X		<u>ANONYME</u> : projet aux antipodes de celui présenté lors du débat public.	
Mail 930		X					X	X									R		<u>ANONYME</u> : idem mails 353 et 911	
Mail 931				X														X	<u>ANONYME</u> : la ligne fera doublon avec le TCSP	
Mail 932		X					X	X										R	<u>M. ARON</u> : idem mails 353 et 911	
Mail 933																	X		<u>M. PLANTE</u> : reconnaît le projet d'utilité publique et répondant à des besoins réels de jonction entre les villes desservies. Souhaite que les travaux débutent rapidement.	
Mail 934		X				X	X	X										R	<u>M. VARIERAS</u> : défavorable dans sa configuration actuelle idem mails 353 et 911	
Mail 935																	X		<u>ANONYME</u> : diversification des possibilités de transport pour rejoindre Paris, Orly.	
Mail 936		X					X	X										R	<u>M. CHOPARD</u> : idem 353 et 911	
Mail 937		X					X	X										R	<u>ANONYME</u> : idem mails 353 et 911	
Mail 938		X					X	X										R	<u>M. ARAMIS</u> : idem mail 353 et 911	
Mail 939		X					X	X										R	<u>M. ROY</u> : idem mails 353 et 911	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 940		X					X	X									R		<u>ANONYME</u> : idem mails 353 et 911	
Mail 941		X	X			X		X					X				X		<u>MM. CLAR et MARTY</u> : contre le métro même enterré : cout excessif, doublon avec l'aménagement de la CD36 et le TCSP, impact sur les terres agricoles protégées par la ZPNAF, urbanisation autour des gares, tarification inconnue.	
Mail 942		X					X	X									R		<u>ANONYME</u> : idem mails 353 et 911	
Mail 943		X	X				X	X									R		<u>M. ROY</u> : idem mails 353 et 911 il serait préférable d'étudier une ligne de tramway	
Mail 944							X									X			<u>M. TALBO</u> : très favorable à cette avancée à condition de bien maîtrisée les nuisances sonores	
Mail 945		X				X		X					X				X		<u>M. MORMICHE</u> : Non au métro dans son ensemble, projet « mégalomane » et surdimensionné pour la population desservie ; pas d'urbanisation du plateau à court ou moyen terme, il faut protéger les terres agricoles.	
Mail 946		X	X			X		X										X	<u>M. RAGON</u> : projet exorbitant et surdimensionné, réalisation complètement décalée dans le temps. Risque d'aggravation de l'urbanisation sur le plateau ; il existe des liaisons alternatives légères pour desservir les établissements transférés sur le plateau. Construisons le monde du XXI siècle conformément aux engagements de la COP 21.	
Mail 947							X	X					X				X		<u>M. ABDELLI</u> : projet démentiel abominable et démesuré, préservez la nature, les terres agricoles, les habitants.	
Mail 948	X	X														X	R		<u>M. MORMICHE</u> : pourquoi mettre à part le CEA Christ de Saclay ? demande que soit revue la méthodologie de l'enquête encore une fois « saucissonnée » NON au métro sur le plateau.	
Mail 949			X														X		<u>ANONYME</u> : développons déjà les réseaux de bus en site propre.	
Mail 950																X			<u>M. BRANDON</u> : attend avec impatience sa réalisation	
Mail 951		X					X	X									X		<u>ANONYME</u> : pollution visuelle et sonore sur le plateau.	
Mail 952		X					X	X									R		<u>ANONYME</u> : idem mails 353 et 911	
Mail 953		X										X					X		<u>ANONYME</u> : s'interroge sur la nécessité d'un métro aérien à quelques encablures d'installations nucléaires.	
Mail 954		X					X	X									R		<u>ANONYME</u> : idem mails 353 et 911	
Mail 955		X					X	X									R		<u>ANONYME</u> : idem mails 353 et 911	
Mail 956		X	X				X	X									R		<u>M. VINCENT</u> : idem mails 353 et 911 et de plus propose de développer les lignes de bus en site propre.	
Mail 957																	X		<u>ANONYME</u> : favorable au projet initial (4 gares et un tronçon enterré) n'adhère plus au nouveau projet et son immonde viaduc de béton.	
Mail 958		X																X	<u>M. FRANCOIS</u> : S'insurge contre le fait que le Centre Huit soit sacrifié alors qu'il existe un espace SNCF juste à côté.	
Mail 959																	X		<u>ANONYME</u> : conteste l'intérêt de la ligne notamment la facilité qu'elle accorderait aux étudiants de se rendre à Paris facilement pour leurs loisirs alors qu'il existe un bus et un RER	
Mail 960								X									X		<u>ANONYME</u> : détérioration du plateau de Saclay en raison des dégradations qui ne manqueront pas d'apparaître sur les pylônes en béton.	
Mail 961		X	X										X				X		<u>ANONYME</u> : cette ligne sera en doublon avec la ligne de bus allant de Massy à St Quentin qu'il suffirait d'améliorer à moindre coût	
Mail 962		X	X										X				X		<u>ANONYME</u> : cout exorbitant pour un axe déjà pourvu de projets (doublement RD36 et TCSP)	



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 963		X					X	X										R	<b>M. VOLCLER</b> : idem 353 et 911	
Mail 964				X														X	<b>ANONYME</b> : l'intéressé se rend à Paris tous les jours avec le RER, la ligne 18 ne représente pour lui aucun intérêt ; il serait plus utile d'améliorer les transports actuels.	
Mail 965		X					X	X										R	<b>Mme VOLCLER</b> : idem 353 et 911	
Mail 966							X	X										X	<b>Mme. QUEMENER</b> : subit actuellement le bruit du RER B, le survol des avions partant de l'aéroport de Villacoublay, le trafic sur la N118 ; elle ne veut pas aggraver ces nuisances avec la ligne 18 et pense plus urgent de préserver les espaces verts et de remédier aux nuisances existantes.	
Mail 967																	X		<b>M. CHARRUE</b> : tout à fait favorable et attend avec impatience la gare de Massy-Palaiseau qui lui permettra de rejoindre Orly en 6 mn.	
Mail 968				X														X	<b>ANONYME</b> : améliorer l'existant serait plus important.	
Mail 969		X		X												X		R	<b>M. OLIVIER</b> : OUI à un transport qui permettra de rejoindre Orly sans emprunter Orlyval hors de prix et à un vrai axe Massy/Versailles en rénovant le RER C existant. . NON à un viaduc sur le plateau alors qu'une voie réservée aux transports en commun serait suffisante et remédierait à l'engorgement du Christ de Saclay. Pourquoi aussi ne pas boucler le RER B de St Rémy vers St Quentin ?	
Mail 970		X		X		X		X					X					X	<b>Mme MEROLA</b> : juge que la ligne 18, métro surdimensionné, est une « collusion de l'Etat, des entreprises de BTP et de la grande finance pour imposer des travaux inutiles et nuisibles dans le but de brasser des capitaux... » considère que la construction de la ligne, en grevant pour longtemps les budgets publics, ne fera que retarder l'amélioration du RER B et la réalisation urgente des transports vallée-plateau, elle entrainera une urbanisation intensive et 2300 ha de terres agricoles actuellement sanctuarisées.	
Mail 971		X				X		X										X	<b>ANONYME</b> : contre un viaduc défigurant le paysage au profit d'une urbanisation sans cohérence et concertation avec les habitants	
Mail 972		X		X														X	<b>ANONYME</b> : ce métro n'est d'aucune utilité, des bus en site propre vont desservir le plateau	
Mail 973		X									X						X	X	<b>ANONYME</b> : contre le métro aérien à proximité d'installations nucléaires.	
Mail 974				X								X						X	<b>ANONYME</b> : métro non rentable qui viendrait s'installer en doublon des axes prévus en site propre ; d'autres projets seraient plus important à réaliser, arrêtons de segmenter les projets et coordonnons toutes les actions.	
Mail 975												X						X	<b>ANONYME</b> : contre en raison du coût exorbitant	
Mail 976		X					X	X										X	<b>ANONYME</b> : ce métro viendra dénaturer le paysage, les lieux historiques et le calme du plateau de Saclay	
Mail 977		X					X	X										X	<b>ANONYME</b> : idem mail 976	
Mail 978		X									X					X		X	<b>ANONYME</b> : contre le projet compte tenu de l'avis de l'autorité de sûreté nucléaire	
Mail 979		X					X	X										R	<b>ANONYME</b> : idem mails 353 et 911	
Mail 980		X					X	X										X	<b>ANONYME</b> : contre un métro bruyant, passant trop vite, trop souvent à proximité des habitations qui rendra le plateau de Saclay invivable	
Mail 981		X					X	X										X	<b>ANONYME</b> : contre un projet générateur de zones sinistrées et d'insécurité.	
Mail 982																		X	<b>M. BOIS</b> : favorable en raison de l'amélioration que va lui apporter cette ligne pour ses déplacements professionnels	
Mail 983				X														X	<b>M. DUPONT</b> : très bonne initiative mais espère que des parkings adaptés facilitera l'utilisera de la ligne.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 984		X					X	X										X	<b>ANONYME</b> : projet non écologiques générateur de nuisances et d'impact sur l'environnement.	
Mail 985							X											X	<b>Mme LAGUERRE</b> (Christèle) : contre, principalement en raison des nuisances sonores ; lors des réunions publiques l'élévation du niveau sonore était de 1dB, aujourd'hui l'augmentation annoncée serait de 3dB. L'intéressée craint que ces mesures ne soient que des moyennes et redoute le bruit lors du passage d'une rame ; elle rappelle que la lutte contre le bruit constitue un enjeu de santé publique.	
Mail 986		X		X									X					X	<b>M. LAGUERRE</b> (Laurent) : contre le métro aérien sur le Plateau de Saclay en réfutant l'argument du critère financier ; considère qu'il serait plus judicieux d'abandonner la construction du tronçon entre le CEA et Versailles, tronçon non rentable et inutile avec le doublement de la D36, le TCSP et le tram/train Massy-Versailles.	
Mail 987		X		X									X					X	<b>M. LAGUERRE</b> (Camille) : idem mail 986	
Mail 988							X	X										X	<b>M. LAGUERRE</b> (Sylvain) : idem mails 985	
Mail 989		X		X									X					X	<b>M. LAGUERRE</b> (Clément) : idem mail 986	
Mail 990																	X		<b>ANONYME</b> : halte à l'immobilisme, favorable avec une vision sur l'avenir, rappel que le bien public prime sur le bien personnel	
Mail 991							X											X	<b>ANONYME</b> : nuisances visuelles et sonores	
Mail 992		X					X											X	<b>ANONYME</b> : inconfort personnel, le métro passerait devant sa chambre	
Mail 993		X					X	X										X	<b>M. BARRASSO</b> : résolution contre le passage en aérien, paysage dénaturé, destruction des zones d'habitat, menaces pour la faune (linotte mélodieuse, pic grièche, libellules ...) situation contraire à la COP 21.	
Mail 994		X					X	X					X					R	<b>Mme BARRASSO</b> : idem mail 993. De plus l'intéressée dénonce un risque non négligeable de rupture de drains agricoles, un risque de perturbation de l'écoulement des eaux pluviales du plateau se référant à une précédente inondation sur 2 communes, constate qu'en 2011, la SGP défendait un métro enterré et que ce n'est qu'en 2012 que le projet se modifie pour un problème financier, pourtant le surcoût est infime dans le budget total.	
Mail 995				X														X	<b>M. DE CHATEAUVIEUX Pdt d'HANDIRAIL</b> : 1) Les gares et matériels roulants seront-ils tous accessibles aux personnes en situation de handicap (tous types de handicaps) et/ou âgées ? Si oui, comment ? 2) Quels sont les équipements d'accessibilité qui seront installés ? 3) Des agents seront-ils mis à la disposition des PMR et auront-ils reçus une formation spécifique ? Comment seront-ils identifiables ? 4) Sur quels référentiels normatifs vous baserez vous pour rendre le réseau du GPE totalement accessible et utilisable par les personnes en situation de handicap et/ou âgées ? 5) Avez-vous prévu de consulter les associations représentant les personnes handicapées et/ou âgées et les usagers des transports sur les problématiques de l'accessibilité ? Si oui, quand auront lieu ces rencontres, où et avec quelles associations ? 6) Comment sera traité l'accessibilité des outils digitaux et numérique facilitant l'usage du GPE ? 7) Les voyageurs en situation de handicap ou seniors, résidant dans tous les départements desservis par les lignes du GPE, pourront-elles utiliser leurs tickets Améthyste et Émeraude sur l'ensemble des lignes ce qui n'est pas le cas actuellement pour les Yvelines ? 8) Il serait fort utile que les sites du Grand Paris et du Grand Paris Express comprennent une rubrique concernant les déplacements des voyageurs ayant des difficultés ou en situation de handicap et qu'elle comporte des explications sur les réalisations du GPE pour leur faciliter l'usage des métros, train, bus, tramway et autres modes de transports.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 996		X					X	X								X	R		<p><b>Mme SUIZDAK</b> : NON au Métro sous le quartier de la Bretonnière (Voisins 78960). Le passage du métro de la ligne 18 sous le quartier de la Bretonnière est une aberration.</p> <p>Nous ne sommes pas dans une zone à forte densité de construction, il y a des espaces verts et des axes routiers dans le tracé prévisionnel qui permettrait d'éviter les nuisances intolérables liées au passage de ce métro sous les habitations existantes tout en réduisant les coûts à l'Est du tracé actuel</p> <p>Le dossier d'étude de la SGP prend en compte la faune, la flore pour satisfaire les écologistes mais il passe sous silence l'impact humain et financier lorsque le train passera sous le quartier de la Bretonnière</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vibration liée au passage des trains tous les 1 à 2 min, Ces nuisances sont augmentées par le type de fondation utilisé sur la ville nouvelle (Dalle flottante) et la faible profondeur du tunnel par rapport aux maisons moins de 15 m au lieu de 30 m pour les nouveaux tunnels</li> <li>- Vibration et risque d'effondrement lors de la construction du tunnel et après. Le quartier comme Guyancourt fait partie des zones ou des carrières ont été exploités dans le passé</li> <li>- Nuisances sonores des ventilations techniques 24h/24h</li> <li>- Exposition des habitants aux perturbations électromagnétiques des lignes à hautes tensions alimentant les trains (1500V) dans le tunnel. Perturbation du sommeil...</li> <li>- Une transition énergie impossible du au passage du Tunnel et les solutions Géothermique seront interdites. (servitude sur le tréfonds)</li> </ul> <p>Pour ces raisons, je dis NON au Métro. Arrêtez ce projet stupide et hors de prix pour la collectivité !</p>	
Mail 997		X															R		<b>ANONYME</b> : Je suis pour le métro enterré mais avis défavorable pour qu'il soit aérien	
Mail 998															X			X	<p><b>Collectif MOULON 2020</b> : Comment, être en capacité de lire, de comprendre, de mettre en relation les plus de 2 000 pages du dossier alors que chacun(e) d'entre nous doit assumer prioritairement ses engagements et responsabilités, tant professionnelles que familiales?</p> <p>Nous voyons donc la date du 26 avril se rapprocher sans avoir pu être en capacité d'examiner l'ensemble du dossier ; c'est pourquoi nous vous demandons une prolongation de cette enquête, si importante pour notre territoire.</p> <p>De plus, à compter du 15 avril, débutent les vacances de printemps?, période moins propice à la mobilisation des habitants? du fait des départs en voyage ou dans la famille?, ce qui réduit, de fait, la période d'enquête prévue? de 11 jours sur les 37 que dure l'enquête. Nous demandons donc cette prolongation de 11 jours à partir de la fin des vacances scolaires, soit jusqu'au 12 mai. L'importance du sujet et la volonté affirmée de tous qu'une vraie concertation ait lieu le méritent.</p>	
Mail 999								X										X	<b>M. ou Mme MACHETO</b> : Dégradation du paysage	
Mail 1000							X	X										X	<b>Mme RENAUX</b> : J'émet un avis complètement DEVAVORABE à ce projet en raison des nuisances SONORES et VISUELLES. ENTERREZ INTEGRALEMENT LA LIGNE 18.	
Mail 1001								X										X	<b>Mme BACH</b> : En mettant un métro sur pylônes, c'est non seulement un saccage d'une région déjà saturée mais aussi la maximisation des espaces constructibles générateurs de dessous de table! Ce n'est pas une politique d'intérêt publique mais bien celle d'intérêts privés. Un GPII (Grand Projet Inutile et Imposé) comme tant d'autres aujourd'hui dans ce pays en ruine déontologique. Un siècle de centralisation archaïque alors que le reste du pays se désertifie, ça suffit!!!	
Mail 1002		X													X	R		<b>Mme BRUN</b> : Non au métro aérien, oui au métro souterrain. Revenir au projet initial. Faire payer les communes pour les gares qui sont demandées en plus des gares du projet initial (5 gares assurant des correspondances) pour revenir au financement initial qui prévoyait l'enterrement du métro entre Saclay et Saint-Quentin.		
Mail 1003							X											X	<b>ANONYME</b> : Avis défavorable concernant le projet de métro sur la ville de Châteaufort, nous subissons déjà le bruit des avions et hélicoptères de Toussus le Noble. Cependant, les avions ne circulent pas la nuit et nous bénéficions encore de moments de trêve sans	

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
																				bruit. Avec le métro automatique, ce sera EN CONTINU, JOUR ET NUIT, que nous l'entendrons passer. 2 minutes de répit au mieux ! Avoir un jardin à Châteaufort deviendra définitivement un non-sens.
Mail 1004		X						X									R			<b>ANONYME</b> : Avis totalement défavorable pour sa version aérienne, qui ne respecte pas l'environnement sur le plateau de Saclay.
Mail 1005		X					X											X		<b>ANONYME</b> : Avis défavorable au projet du métro à cause de la pollution sonore induite. Les chiffres annoncés sont de +3dB (dBA?) en moyenne la nuit, càd le doublement de l'intensité sonore. Mais c'est un chiffre moyenné : nous n'avons pas le chiffre de l'émergence du bruit du métro au passage des rames, toutes les 2 minutes. La moyenne n'a aucun sens pour la perception sonore : c'est le profil temporel qui compte. Ce qui bercera nos nuits ressemblera à un flux / reflux d'un bruit d'intensité bien supérieur à 3dB, toutes les 2 minutes. Nous n'avons aucune garantie sur la nature du bruit : sera-t-il grave ou aigu ? n'y aura-t-il pas des risques de crissements, sifflements. etc. ? La seule solution, c'est d'enterrer ces 4,5 km.
Mail 1006		X				X	X	X											X	<b>ANONYME</b> : On nous parle d'un projet stratégique, d'un projet de "Grand Paris". On prévoit une forte urbanisation de notre région qui justifie de dépenser tant d'argent public en transports. Mais alors, pourquoi se priver de terres à terme constructibles ? Pourquoi punir les futures générations en leur laissant un métro aérien, moche et bruyant ? il y a comme un anachronisme. Mesdames et Messieurs les Visionnaires du Grand Paris, enterrez cette portion pour ne pas pénaliser les futures générations
Mail 1007	X																	X		<b>M. GRESSIER</b> : Aujourd'hui je m'exprime en tant que président de l'antenne des Yvelines des Semaines Sociales de France, mouvement fondé en 1904 et qui réfléchit aux grands problèmes de société. Nous organisons de nombreuses soirées débats au Centre Huit, 8 rue de la porte de Buc à Versailles. Ce centre s'est vu attribuer en 2012 le label : "Patrimoine religieux du 20ème siècle" au titre des édifices de culte qui sont des constructions remarquables du siècle dernier. Le préfet indique que, par ce label, il souhaite assurer une meilleure connaissance, conservation et mise en valeur de ces édifices. Il est donc incompréhensible que ce bâtiment soit voué à la démolition à cause d'un projet d'infrastructure inutile ou en tout état de cause non urgent. De plus il y a des solutions techniques qui peuvent être mises au point - et il y a beaucoup de temps pour cette mise au point- et qui éviteraient de toucher au Centre Huit. J'émet donc un avis fortement négatif sur l'utilité publique de la ligne 18 Mais j'ajoute que si, malgré tout, elle devait se faire, il convient de rechercher des solutions- et il y en a - pour que cette infrastructure épargne le Centre Huit.
Mail 1008								X											X	<b>ANONYME</b> : Je lis dans les avis positifs à un métro aérien le fait de pouvoir profiter du paysage. Bien sûr, c'est un point de vue que je comprends. Mais privilégie-t-on le point de vue de ceux qui ne font que PASSER ou de ceux qui y VIVENT ? Quand je suis sur l'autoroute et que je vois de jolis châteaux, de jolis villages, c'est un plaisir de 10 secondes. Mais je ne peux m'empêcher de penser au désastre pour ceux qui y vivent au quotidien. Futurs voyageurs, pensez à nous !
Mail 1009		X															R			<b>ANONYME</b> : Je suis totalement contre le métro aérien !!!! Mais pour le métro enterré, comme le projet initial.
Mail 1010		X					X	X	X									X		<b>ANONYME</b> : Avis défavorable au projet du métro. Ce métro aérien qui va détruire notre environnement (sonore et visuel) aura forcément un impact à la baisse sur la valeur de nos maisons. Personne n'en parle. Tout le monde va perdre de l'argent et nous 2 fois : 1.dans la valeur de nos maisons, 2.dans nos impôts pour subventionner un projet reconnu par les experts dont le CGI comme non rentable.
Mail 1011		X						X										R		<b>ANONYME</b> : Accepter de payer pour des gares alors que son cadre de vie initialement inchangé si le métro est enterré, devient invivable! Je dis NON au métro aérien
Mail 1012	X	X					X	X										X		<b>ANONYME</b> : AVIS DÉFAVORABLE au projet tel qu'il est présente aujourd'hui. NON au métro aérien sur viaduc. Cadre de vie dégradé pour les habitants du plateau. Si on voulait du béton on se serait installé Gare du Nord.....Alors enterrez le métro comme prévu sur le projet initial ..... Et retirez les gares non inscrites au projet initial .....pourquoi changez-vous d'avis .....
Mail 1013																X	X			<b>M. PERESSE</b> : J'y suis très favorable mais je trouve que c'est beaucoup trop lent. Certes il y a 1000 raisons qui expliquent cette lenteur mais une volonté politique plus forte pourrait les surmonter.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1014		X															R	<b>M. TRELLU</b> : Avis favorable sous réserve d'enterrer le métro au niveau du Plateau de Saclay
Mail 1015																X	X	<b>ANONYME</b> : AVIS DEFAVORABLE. Améliorer, créer et utiliser des solutions alternatives : - BUS EXPRESS 91_05 Plateau de Saclay (Massy-Palaiseau - CEA St-Aubin) - RER B Lozère, améliorer et faciliter le cheminement entre la gare et l'école Polytechnique - RER C Bièvres, service bus vers les pôles de recherches - TRAM EXPRESS SUD, prolonger vers St-Quentin – Est De plus, une liaison rapide avec Paris serait beaucoup plus pertinente, plutôt que de doubler le parcours du Bus Express 91-05. Les interstations sont tellement longues qu'elles ne bénéficient à personne
Mail 1016							X	X									X	<b>ANONYME</b> : Avis défavorable .car: --- Nuisances sonores --- Droit au paysage
Mail 1017																	X	<b>ANONYME</b> : LA VOIE DE BUS DE L'EXPRESS 91-06 MISE EN SERVICE CE LUNDI 4 AVRIL La première partie de la voie de bus, de l'École polytechnique jusqu'au carrefour de Saint-Aubin, est mise en service lundi 4 avril, afin de desservir dès à présent les nouvelles zones d'emploi. La seconde partie, jusqu'au rond-point du Christ de Saclay sera mise en service à l'été, offrant un service continu sur ce vaste espace de recherches, de l'École polytechnique jusqu'au CEA. <a href="http://www.bus-express-91-06.fr/#&amp;panel1-3&amp;panel2-2">http://www.bus-express-91-06.fr/#&amp;panel1-3&amp;panel2-2</a>
Mail 1018		X					X	X									X	<b>M. MARTIN</b> : Je trouve qu'à notre époque et avec les moyens dont on dispose, nous ne devrions plus avoir à défendre des valeurs de bon sens. Béton, ferrailles, bitumes, zones commerciales, tags, publicités, éoliennes et autres sont autant de nuisances visuelles et sonores que l'on devrait combattre et non multiplier. Pensons à nos enfants en leurs laissant la possibilité de connaître des zones privilégiées. Je ne comprends pas que l'on affiche un transport public sur un VIADUC alors que l'on s'efforce d'enterrer le périphérique de Paris.
Mail 1019							X	X									X	<b>Mme MAGNE</b> : NON- AVIS TRES DEFAVORABLE. Si nous nous sommes installés dans cette magnifique région ce n'est pas pour rien! Non au développement économique sauvage au détriment du bien être humain et de la nature! Vous n'avez aucun droit de détruire un patrimoine tel que celui-ci! Respectez vos citoyens et la planète devrait être votre premier engagement! le respect et la sauvegarde de la nature! Si les hommes politiques continuent dans votre lancée il ne restera plus rien pour nos enfants. Pas de pollution sonore et visuelle chez nous, pas de destruction d'habitats naturels (ni ailleurs...!)
Mail 1020															X	X	<b>ANONYME</b> : POURQUOI LA LIGNE 18, alors que le Bus express 91_06 existant reprend EXACTEMENT le même parcours et est déjà en partie en service. En effet, le tronçon Polytechnique - Christ de Saclay vient d'être inauguré AUJOURD'HUI ! <a href="http://www.bus-express-91-06.fr/IMG/pdf/flyer-a5-mise-enservice-web.pdf">http://www.bus-express-91-06.fr/IMG/pdf/flyer-a5-mise-enservice-web.pdf</a> A terme, ce bus en site propre reliera St Quentin à Massy Palaiseau. Croyez-vous vraiment qu'il est nécessaire d'avoir un doublon sur une zone aux bords des champs et forêts ? Le bus est beaucoup plus pertinent, il s'adapte au réseau routier existant, et offre beaucoup de points d'arrêts peu espacés, la desserte est fine et profite à tous les habitants du plateau. Donc, pas besoin de ligne 18 !	
Mail 1021															X	X	<b>ANONYME</b> : MISE EN SERVICE DU BUS EXPRESS 91-06 AUJOURD'HUI qui reprend EXACTEMENT le tracé de la ligne 18. La ligne 18 est inutile et un gaspillage d'argent ! NO MONEY ! ENTERREZ LA LIGNE 18, ENTERREZ CE PROJET	
Mail 1022		X					X	X	X			X					X	<b>M. DE SAINT ANDRE</b> : Je ne pense pas que le métro aérien soit une bonne idée en termes de paysage, il sera une cicatrice et une barrière en plus des 2 x 2 voies. Le fait d'enterrer le métro en parallèle de ces voies routières permettrait de le desservir correctement en accès pompier et autres urgences nécessaires à la ventilation et au désenfumage, en occasionnant une gêne mineure qui pourra être maîtrisée de manière paysagère. D'autre part, le fait de mettre un métro aérien représente une perte foncière majeure pour tous les habitants limitrophes, le métro ne faisant que passer sans prévoir d'accès proche (à moins de 500m) des villages de Villiers le Bâcle, St Aubin, Châteaufort, Magny les Hameaux, ..., et générant des pics acoustiques importants. Le bruit aura également un impact fort sur la faune locale et, sous les pylônes, le viaduc donnera naissance à des "junk space" ou espaces poubelle qui risquent d'être occupés. Enfin, il 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
																			regrettable de ne pas penser aux générations futures qui ont déjà hérité des infrastructures comme le Périphérique ou autre axes majeurs surélevés et générateurs de fractures paysagères sans solution d'adaptation en bordure.	
Mail 1023		X					X										R		<b>M. MOUMANEIX</b> : Je suis favorable à ce projet MAIS en ligne enterrée sur la totalité de son trajet comme il semble que c'était prévu initialement. Le bruit est une nuisance très importante dans nos vies actuelles, essayons de penser aux générations futures et préservons nous au moins de ça.	
Mail 1024		X					X	X										X	<b>ANONYME</b> : Je suis défavorable au projet de la ligne 18, particulièrement pour sa partie aérienne, source de pollution sonore et visuelle pour l'ensemble des riverains et usagers.	
Mail 1025		X													X		R		<b>ANONYME</b> : Ce projet est bien trop précoce sur le tronçon entre Saclay et Saint-Quentin en Yvelines : attendons déjà de voir ce que donneront, le dédoublement de la RD36 ainsi que la mise en place, en parallèle, du Transport en Commun en Site Propre. 3 modes de transport en parallèle, c'est beaucoup! Avis très défavorable pour cette partie du projet.	
Mail 1026		X																X	<b>M. BOBLET</b> : Les espaces d'île de France restés peu urbanisés et de caractère rural doivent rester préservés. Le métro doit donc être enterré	
Mail 1027																		X	<b>ANONYME</b> : Le projet de ligne 18 est devenu une aberration : initialement prévu avec quelques gares puis un réseau de bus pour assurer la desserte plus locale. La multiplication du nombre de gares fait perdre tout le sens et le bienfondé du projet initial. J'émet un avis défavorable à ce projet	
Mail 1028		X																X	<b>ANONYME</b> : Pour la défense du paysage la ligne doit être enterrée	
Mail 1029		X													X		X		<b>ANONYME</b> : Ce projet manque de vision à long terme : sur un projet dont la durée de vie est d'au moins un siècle, le surcoût lié à l'enfouissement du métro sur le plateau de Saclay doit être relativisé. En revanche, difficile de relativiser la défiguration du plateau balafré par votre projet. Je suis contre ce projet actuel. Revoyez votre copie!!	
Mail 1030	X														X			X	<b>M. BRUN</b> : Je souhaiterais vivement la création d'une gare supplémentaire à Camille Claudel	
Mail 1031																		X	<b>M. COULOMB</b> : Cette ligne sera une alternative au trajet actuel depuis la gare RER B de Massy (RER B jusqu'à Anthony puis changement pour l'Orlyval) si cette ligne est plus rapide que le trajet actuel.	
Mail 1032				X		X										X		X	<b>M. LECORGNE</b> : Quels aires de stationnement voiture ont-elles été prévues autour des gares, dont évidemment St Quentin Est ?! Très peu de personnes se déplacent de "gare à gare", mais partent d'un point A pour aller à un point B qui sont tous les 2 hors des gares. D'où la nécessité de raisonner avec les autres moyens de transport complémentaires/intermodaux (marché à pied, bus, vélo et VOITURE).	
Mail 1033						X											X		<b>Mme MAFALISE</b> : La construction de la ligne du 18 du métro sur le plateau de Saclay est indispensable à tous les étudiants et professionnels travaillant dans le secteur. Nous savons que la mise en place de l'université Paris Saclay notamment, va attirer de nombreux étudiants qui ont besoin de se déplacer et surtout de se rendre sur leur lieu d'étude. Cela va également attirer, et a d'ailleurs déjà attiré, de nombreuses entreprises (Gdf récemment), dont les employés devront aussi se déplacer	
Mail 1034		X																X	<b>ANONYME</b> : Le trajet en aérien n'est pas une bonne idée : il défigure le paysage, et entraîne beaucoup trop de nuisances sonores pour l'ensemble des riverains, sur 14 km !! Ce qui concerne un grand nombre d'habitants ! Donc, tel que le projet est actuellement défini : avis défavorable.	
Mail 1035																	X		<b>Mme HUBERT</b> : Utilisatrice quotidienne de la ligne B du RER jusqu'à Châtelet-les Halles, j'attends avec impatience la création de cette ligne automatique. Je garde l'espoir que la régulation des trains soit optimum et que les problèmes de ponctualité seront enfin résolus. Avis très favorable à ce projet	
Mail 1036																	X		<b>Mme BIOT</b> : Je suis très favorable à cette ligne, qui va désenclaver le plateau de Saclay et relier de manière beaucoup plus efficace la banlieue sud-ouest au Grand Paris. Cela devrait ainsi contribuer à désengorger aussi le RER B qui est saturé.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1037	X					X											X		<b>M. BIOT</b> : Un grand OUI pour ce projet qui va désenclaver le sud de Paris. Enfin une ligne qui n'oblige à transiter par le cœur de Paris. Le plateau de Saclay va connaître un essor considérable avec ce nouveau transport. La technologie du métro automatique est une bonne idée pour assurer de la régularité. La répartition des gares me semble très correcte, ainsi que la répartition aérien / sous-terrain. Avis très favorable	
Mail 1038	X	X											X					X	<b>M. BOULARAN</b> : 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 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. 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.	
Mail 1039		X															R		<b>Mme SPOHN</b> : Je suis contre le métro aérien qui détruirait complètement notre paysage de campagne et notre tranquillité sans aucun avantage pour nous	
Mail 1040	X						X	X										X	<b>M. COLLINET</b> : Je trouve cette nouvelle ligne très intéressante, mais habitant Wissous je ne peux que me désoler qu'une fois encore les wissousiens soient tout simplement méprisés. En effet, après le val, le RER c et le tgv qui passent tous sans s'arrêter, après des promesses non tenues des maires successifs, nous n'avons avec cette ligne toujours pas de gare sur la commune. A 15 km de paris, mais en plein désert numérique (un internet qui rame, des portables qui passent une fois sur 2), ça fera maintenant un train de plus en moins pour nous. Je vous donne mon avis en doutant fort que cela change le tracé des gares actuel. Mais bon, mon ras le bol aura été exprimé. Un jour on aura un peu plus accès au progrès a Wissous peut être! Une gare serait un début...	
Mail 1041		X																X	<b>M. ou Mme WUILBERCO</b> : Je suis contre un métro aérien qui détruirait le paysage magnifique qu'il entend traverser, de même contre un métro souterrain, Pourquoi ne pas l'insérer au même niveau que l'automobile !	
Mail 1042																		X	<b>M. MOREL</b> : J'approuve totalement ce projet qui va améliorer les liaisons Versailles MASSY Et ORLY. Je vous remercie de me tenir au courant du résultat de l'enquête d'utilité publique	
Mail 1043		X																X	<b>ANONYME</b> : Le coût d'enfouissement du métro sur le plateau de Saclay ramené à sa durée d'exploitation doit être marginal. Enterrez donc ce métro ! AVIS DEFAVORABLE	
Mail 1044						X												X	<b>ANONYME</b> : Avec l'arrivée de centaines (même sans doute de milliers) d'étudiants, de chercheurs, d'enseignants, de salariés ou d'entrepreneurs sur le Plateau de Saclay, je pense que ce métro est indispensable au bon fonctionnement de ce grand pôle d'excellence. Une alternative au RER est aussi la bienvenue ! AVIS TRES 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 1045	X																		X	<b>M. ESTELRICH</b> : Je souhaiterai qu'il y ait la création d'une station de la ligne 18 sur la commune de Wissous. Je trouve également inadmissible qu'avec toutes les voies ferrées qui traversent la commune de Wissous aucunes ne s'arrêtent à Wissous (RER C, Orlyval, et future ligne 18).
Mail 1046		X					X												X R	<b>M. CHAMY</b> : Nous sommes favorables au déploiement de la ligne 18 au sein du projet du Grand Paris mais la proposition de passage sous le quartier de 'La Bretonnière', possède des impacts collatéraux dommageables. Le tracé d'un tunnel aussi peu profond sous les habitations et l'école du quartier de la Bretonnière, nous inquiète vivement : non seulement, nous ne sommes pas à l'abri de risques d'effondrement mettant en danger la vie des enfants, mais un passage incessants du métro et les vibrations associées perturberont le bon fonctionnement de l'école et la santé des enfants (risques sur la concentration, fatigue supplémentaire, rayonnement électromagnétique etc...). Les maisons de la Bretonnière sont construites sur de l'argile avec des fondations peu profondes et uniquement sur des dalles flottantes : Dans le cas de nos constructions, la dalle flottante, directement au contact du sol est un récepteur qui multiplie fortement la perception des vibrations : Le passage du métro engendre des vibrations qui sont transmises au sol qui, lui-même transmet ces vibrations mécaniques aux maisons situées à proximité du tunnel. Les vibrations des murs et des dalles de nos maisons définissent un bruit dit « Bruit solidien ». Les 2 bruits solidien (dalle + murs) s'additionneront. Le choix de la technologie du métro « roulement fer » et non « roulement pneumatique » à peu de distance verticale et horizontale de nos habitations risquent d'aggraver les dommages. Une majorité de maisons (dont la mienne) présentent des fissures ou mouvements de dalles, avec un fort risque d'amplification pour les causes citées ci-avant, sans parler des bouches d'aération, et du fonctionnement de la ventilation en continu (bruit associé), que dire du risque électromagnétique ? Des 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 peuvent venir perturber notre santé et notre sommeil. D'un point de vue juridique, l'expropriation des tréfonds dans notre quartier rendra impossible les nécessaires futures consolidations par des micropieux, et/ou une politique de transition énergétique (cf. chauffage par géothermie). En conclusion, avis défavorable au tracé sous la Bretonnière actuellement présenté. Je sollicite l'adoption d'un tracé alternatif (sous le Golf et 2x2 voies).
Mail 1047	X																		X	<b>Mme AUBERT</b> : Je souhaiterai vivement que la ligne 18 ait une gare à Wissous. Au vu de l'augmentation du nombre d'habitants sur Wissous, la création de plusieurs quartiers dans les 10 dernières années, il est nécessaire de créer une gare afin de désengorger cette ville enclavée entre l'aéroport et l'autoroute A6. Des lignes de bus ne sont actuellement plus suffisantes.
Mail 1048		X																	R	<b>Mme CRASSOUS</b> : Oui au métro mais en souterrain ! Nous vivons à Châteaufort car nous fuyons les zones trop urbanisées ! Entrez le métro et on sera heureux ;-)
Mail 1049		X				X	X												X	<b>M. SAUSSOL</b> : Sommes-nous condamnés à supporter la pollution acoustique, la destruction des dsl et sous-sols ? Sommes-nous condamnés à subir la fracture de la ZPNAF par un peigne de béton d'une dimension hallucinante ? Pour cinq kilomètres parcourus, plus de 200 piliers d'une hauteur de 8 mètres espacés d'une piscine, l'unité de longueur de la SGP annoncée lors d'une réunion dans leurs locaux. Sommes-nous condamnés à payer toujours plus de taxes pour financer une ligne 18 non rentable (vu dans le document du CGI) et l'urbanisation délirante du plateau que l'état nous impose ? Projets désarticulés entre les entités, métro, gares wifi à foison, parkings à volonté, clusters à gogo, importations des nuisances, les villageois subissent une destruction du paysage au nom du rayonnement mondial de la future grande région. Je suis CONTRE la construction de la ligne 18 qui nous est imposée aujourd'hui sur le plateau de Saclay.
Mail 1050		X					X					X							X	<b>Mme GUEREAULT</b> : Contre le projet de métro aérien sur le plateau de Saclay. ce projet est totalement démesuré compte tenu des besoins de transport, irréaliste car coût énorme et la destruction de l'environnement et des terres agricoles sera irréversible.
Mail 1051		X																	X	<b>Mme LAROCHE</b> : Le métro en souterrain est la solution la plus adaptée à la région !!



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1052		X					X	X									R		<b>Mme MARTIN</b> : Je suis contre le projet de métro aérien. Le fait qu'il soit aérien va générer des nuisances pour les habitants de Villiers le Bâcle (sonores, pollution, destruction du paysage, destruction de la faune et de la flore,..)	
Mail 1053		X															R		<b>ANONYME</b> : Avis favorable sous réserve d'enterrer le métro au niveau du Plateau de Saclay"	
Mail 1054		X						X										X	<b>ANONYME</b> : Je suis défavorable au projet à cause de ses nuisances visuelles, plus particulièrement sur le tronçon aérien!!	
Mail 1055		X					X	X										X	<b>M. BIOUS</b> : Avis défavorable. Droit au paysage. Nuisances sonores, dégradations de notre environnement. Nous demandons que la ligne 18 soit enterrée!	
Mail 1056																		X	<b>Mme BOURBON</b> : Habitant exactement entre la gare de Massy Palaiseau et Massy Opéra, je suis impatiente de la mise en place de cette ligne automatique, qui permettra de faire du banlieue/banlieue rapidement; et de rejoindre Paris en désengorgeant la ligne B insupportable à vivre au quotidien. Avis très favorable donc!	
Mail 1057																		X	<b>Mme LEHMANN</b> : Oui à la ligne 18 automatique!	
Mail 1058		X					X	X										R	<b>M. LE DANTEC</b> : Je dis NON à cet immonde métro AÉRIEN, qui n'a d'aérien que le nom, car d'acier, d'armatures, de bétonnage et de bruit, il ne prendra pas le vent, il tuera nos terres et l'envie d'y vivre et d'y rester. Il anéantira sur des décennies notre vision à l'horizon se heurtant à ces colonnes qui devront, elles, supporter le poids de la mauvaise décision, du manque de stratégie et de la totale déraison humaine. Le métro aérien marquera de son fer l'ineptie politique. Je dis OUI au métro ENTERRÉ, parce que c'est adroit, c'est une vision à long terme, de la considération positive pour les populations actuelles mais aussi pour les générations futures. Il marquera l'amorce des prises de conscience collectives. Il sera ce vers quoi l'homme doit se diriger coûte que coûte, et ce, au plus loin de l'égarement auquel nous nous sommes malheureusement habitués.	
Mail 1059	X																X	X	<b>ANONYME</b> : Je pense absolument indispensable de prévoir une gare à proximité du nouveau quartier Camille Claudel à Palaiseau compte tenu de l'augmentation significative de la population sur cette partie du plateau de Saclay qui va continuer à se développer au fil des années. Cette gare permettrait de faire le lien socio-économique entre le territoire dédié à l'enseignement supérieur et à la recherche et les citoyens.	
Mail 1060								X										X	<b>Mme BUSSY</b> : Oui à cette ligne pour faciliter la circulation vers le plateau de Saclay ainsi que vers PARIS. RER B complètement saturé. Mais environnement à préserver, le moins possible de béton dans le paysage et de nuisance pour les riverains	
Mail 1061													X					X	<b>ANONYME</b> : NON à un projet de très faible rentabilité qui augmente les impôts des ménages.	
Mail 1062																	X	X	<b>ANONYME</b> : La desserte du Plateau de Saclay sera effectuée à court terme de façon réaliste par la création d'un bus à haut niveau de service sur le plateau. Ce bus peut évoluer par la suite vers un tramway. Cette desserte offre des connexions avec le réseau métropolitain et les pôles de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Massy et Orly. Cette solution correspond aux perspectives de développement secteur. AVIS DEFAVORABLE pour un métro	
Mail 1063								X									X	X	<b>ANONYME</b> : AVIS DEFAVORABLE. Le tracé du métro prévoit un passage dans la zone de protection naturelle agricole et forestière (ZPNAF).	
Mail 1064																	X	X	<b>ANONYME</b> : AVIS DEFAVORABLE. Ceux qui connaissent le plateau de Saclay savent bien que les automobilistes roulent sur un axe sud-Nord le matin et nord sud le soir. Il n'y a donc pas besoin d'un métro est-ouest dans cette zone	
Mail 1065		X																X	<b>M. WILGENBUS</b> : Je suis très favorable au projet de ligne 18 tel qu'il a évolué ces dernières années. Cela permettra de valoriser le plateau de Saclay comme centre de recherche de niveau mondial. Cela permettra également de désenclaver une partie des transports en commun existants en évitant à certains de passer par Paris pour aller de banlieue à banlieue. Enfin, la ligne 18, par ses nouvelles gares, offrira un accès aux transports en commun à une partie de la population pour l'instant délaissée. Seul regret, que l'ensemble de la ligne ne soit pas enterrée. A long terme, c'est préférable, même si le coût est supérieur à court 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 1066													X				X		<b>ANONYME</b> : Mobilisons l'argent où cela est utile et efficace. AVIS DEFAVORABLE	
Mail 1067															X		X		<b>ANONYME</b> : Un projet de transport surdimensionné ne répondant pas aux besoins et enjeux du plateau de Saclay. AVIS DEFAVORABLE	
Mail 1068		X							X								X		<b>ANONYME</b> : "NON au METRO AERIEN". Sauvegardons nos campagnes	
Mail 1069															X		X		<b>ANONYME</b> : Au lieu de créer un métro inutile, il faut rénover le RER B. le cout financier de la ligne 18 privera le RER B d'une restauration digne de ce nom. Cette ligne engorgera encore plus le RER B. AVIS DEFAVORABLE	
Mail 1070															X		X		<b>ANONYME</b> : La ligne 18 sera en fonctionnement largement après la réalisation et la mise en service des constructions prévues sur le plateau de Saclay alors que le bus en site propre est en fonctionnement sur la plus grande partie du plateau et est dimensionné pour toutes ces constructions (un bus toutes les 3 min). AVIS DEFAVORABLE à ce projet de ligne 18.	
Mail 1071													X		X		X		<b>ANONYME</b> : Cette ligne 18 est le maillon faible de l'ensemble du projet de transport francilien. Coût élevé, bilan socioéconomique mauvais par rapport aux autres lignes. De nombreuses associations et organismes officiels (STIF, CGI, ASN, cour des comptes.) ont émis un avis négatif. Écoutez-les! AVIS DEFAVORABLE	
Mail 1072		X					X	X									X		<b>ANONYME</b> : Ce métro apportera des nuisances sonores et visuelles pour tous les habitants du plateau de Saclay. NON au métro aérien. AVIS DEFAVORABLE pour ce projet de ligne 18.	
Mail 1073													X		X			X	Le temps de parcours du futur TRAM express Sud entre Massy et Versailles Chantiers sera plus court que celui d'une hypothétique ligne 18 = aucun gain de temps de parcours pour les versaillais. Les hypothèses de trafic gare par gare ne sont pas suffisamment étayées. La rentabilité du tronçon est aléatoire. Le CGI (Rapport octobre 2015) indique que la rentabilité de la ligne 18 est négative. Les générations futures vont à nouveau porter le poids d'une décision technocratique prise en chambre, au mépris des citoyens et de la rationalité économique. Il est urgent d'améliorer à court terme la liaison Versailles Chantiers : Satory (amélioration trajet Bus W) et de réorienter les investissements vers la rénovation des lignes existantes.	
Mail 1074		X															X		<b>M. ou Mme BAILLOT</b> : Avis favorable sous réserve d'enterrer le métro sur le plateau de Saclay	
Mail 1075	X	X													X			X	<b>Mme BOULARAN</b> : 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 accèderont 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 desservis en accélérant le calendrier.	
Mail 1076		X							X								X		<b>M. LE MARCHAND</b> : Il est tout de même dommage de ne pas tenir compte que la zone entre l'école Polytechnique et le plateau du Moulon (Supélec/Centrale) est actuellement une vaste zone de chantier (boueuse) et en profiter pour réaliser les travaux de la ligne 18 en tranchée ouverte pour la rendre souterraine. Enfin aller coincer les ateliers de maintenance au plus près de l'entrée de l'école Polytechnique ne me semble pas du meilleur effet pour notre fleuron français des écoles d'ingénieur. Il me semble qu'il y avait toute la place 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
																				dans la zone que j'ai citée précédemment, qui de toute façon est condamnée à être urbanisée de façon très dense pour y créer notre super campus à la française. Ceci étant le projet est digne d'intérêt et indispensable pour accompagner le développement du plateau de Saclay.
Mail 1077	X	X															R			<b>ANONYME</b> : Oui à la ligne 18, oui au progrès dans les transports de banlieue à banlieue ! Mais à l'époque où nous vivons, il est inenvisageable de ne pas tenir compte de l'environnement. Il faut préserver le plateau de Saclay et la tranquillité des villages frôlés et non desservis par la ligne en enterrant le projet sur toute sa longueur. C'est un investissement pour l'avenir à long terme et construire une partie en aérien pour faire quelques économies n'est vraiment pas au niveau des ambitions du projet global du Grand Paris. J'ajoute qu'il paraît étonnant de ne pas avoir prévu une gare à Wissous et une gare intermédiaire entre celle de Massy-Palaiseau et celle de Palaiseau. Ces deux zones sont urbanisées et méritent d'être desservies.
Mail 1078		X							X								R			<b>M. DECOURTY</b> : NON au METRO AERIEN OUI au METRO ENTERRE !!! L'environnement avant le Béton.....
Mail 1079								X							X		X			<b>ANONYME</b> : AVIS DEFAVORABLE. Au-delà des nuisances pour les habitants, dans un cadre jusque-là préservé, 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. Rénover le RER B, augmenter la fréquence de ses trains et le fiabiliser, et cela ajouté aux futures lignes de bus, serait beaucoup plus utile, plus "développement durable" et moins coûteux.
Mail 1080		X													X	R				<b>Mme SUIZDAK</b> : Je suis contre le passage du Métro sous le quartier de la Bretonnière à Voisins le Bretonneux. (78960). Il y a des espaces libres sans habitation dans le tracé prévisionnel, merci de les utiliser. Oui au métro, Non au métro sous la Bretonnière
Mail 1081		X															R			<b>ANONYME</b> : Non au métro en aérien
Mail 1082	X								X									X		<b>Mme BRESSAC</b> : Je m'élève à nouveau contre ce projet de ligne 18 qui doit amener la destruction de l'ensemble du Centre 8, siège de l'église protestante unie de Versailles. De plus, la proposition de compensation financière et immobilière -en cas de destruction- n'est ni assurée, ni équitable.
Mail 1083		X					X	X											X	<b>ANONYME</b> : Non au métro aérien!! J'habite Villiers le Bâcle depuis 40 ans et je ne peux pas concevoir qu'un tel édifice soit créé derrière chez moi. Conséquences: Pollution visuelle et sonore. Quelle honte de pondre des trucs pareils
Mail 1084		X						X									R			<b>Mme DESQUATREVAUX</b> : Il est anormal que de nos jours, avec les moyens techniques disponibles, un métro ne soit pas conçu sous terre. Ce afin de proposer des transports performants certes, mais pas au détriment de la qualité de vie des habitants des zones environnantes. La cop21, entre autres, était là pour sensibiliser les populations et dirigeants aux enjeux de l'environnement. Mais cela commence à nos portes, en étant conscients de l'importance d'un cadre de vie respectueux de la nature, du paysage, du bien-être des résidents, ... Donc oui à ce métro, mais SOUS TERRE s'il vous plaît!
Mail 1085															X		X			<b>ANONYME</b> : Je suis contre ce projet qui dénature cette couronne verte autour de Paris. Alors que la mairie de Paris souhaite faire la guerre à la pollution sonore et visuelle, les élus semblent par ce projet la rejeter sur les communes environnantes. Il y a d'autres moyens moins destructeurs de résoudre ce problème: augmenter la fréquence des bus, allonger les trains, favoriser le travail à domicile en partenariat avec les entreprises...
Mail 1086						X						X						X		<b>M. DEMAZURE</b> : Un métro va accélérer l'urbanisation en cours du plateau de Saclay. Urbanisation induisant congestion, ralentissement, pollution, nuisances sonores, donc dégradation de la vie quotidienne. Les abords des actuelles lignes de métro en donnent l'image : une zone agricole va devenir une ville continue. Je demande l'abandon de ce projet. Je n'ai pas envie pas de vivre en environnement de plus en plus urbain. La construction d'un métro est une transformation irréversible, y compris budgétairement. Un referendum est pour moi nécessaire. Il est plus facile d'accepter une orientation contraire à ses souhaits quand elle vient de la majorité. Ici, j'ai le sentiment que le processus actuel est surtout celui d'élus pensant développement urbain et économique, développement du BTP et des transports physiques, par le volume et par la dépense publique

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1087		X															X		<b>M. ou Mme LE BIHAN</b> : Je suis défavorable au projet tel que présenté. Il était question d'un métro enterré : c'était acceptable compte tenu de l'environnement. La version "arrangée», fruit de la manipulation et d'une soi-disante enveloppe m'apparaît une "arnaque". On sait très bien que les budgets sont dépassés et cela ne pose pas de problème ; donc NON !	
Mail 1088		X																X	<b>M. ROURER</b> : NON au METRO AERIEN !	
Mail 1089								X									R		<b>ANONYME</b> : Entrez le métro !! Même avec une architecture soignée, le métro aérien sera vite recouvert de tags. Pour s'en convaincre, il suffit de voir le tout nouveau pont créé pour le passage du bus au-dessus de la N118: l'inauguration n'a même pas encore eu lieu mais il est déjà recouvert de tags. Il en sera certainement de même pour chacun des pylônes du métro.	
Mail 1090												X						X	<b>ANONYME</b> : Le coût global n'est d'ailleurs pas annoncé dans le dossier, que ce soit en valeur aussi bien qu'en approche économique pour la détermination des choix de construction et d'exploitation. Voilà, on ne sait pas où ce projet va! Alors non au projet de ligne 18.	
Mail 1091																		X	<b>Mme. MOUGEOT</b> : améliorer les transports est une bonne idée mais pas au détriment des habitants du plateau. Les problématiques environnementales ne sont pas suffisamment prises en compte ; je suis totalement défavorable à ce projet en l'état.	
Mail 1092								X										R	<b>M. BAIS</b> : opposé à la création d'une ligne de transport en aérien dans ce secteur ; elle va défigurer cette belle région	
Mail 1093	X							X										R	<b>M. LEDOUX</b> : contre le métro aérien ; il est important de limiter notre empreinte sur l'environnement. Par ailleurs je souhaite qu'une gare soit créée sur les communes de Magny les Hameaux ou de Châteaufort qui permettrait aux habitants du sud de la ligne de profiter de cette ligne.	
Mail 1094						X	X											R	<b>M. ZIMMOWITCH</b> : Je suis opposé à la création de cette ligne de métro en aérien dans ce secteur. Vous allez défigurer, de manière définitive cette belle région. Les nuisances sonores et visuelles sont trop importantes	
Mail 1095																		X	<b>ANONYME</b> : avis défavorable ; où est le projet initial avec seulement 4 gares et un métro enterré	
Mail 1096								X										R	<b>ANONYME</b> : un métro aérien gâchera le paysage	
Mail 1097																		X	<b>M. LAURO</b> : ligne bénéfique pour toutes les TPE et les PME implantées sur Massy-Palaiseau tant pour le personnel que pour la clientèle	
Mail 1098								X										R	<b>M. LAURO</b> : ne pas défigurer cette belle campagne ; mettez le métro sous terre	
Mail 1099								X										R	<b>Mmes. BRETTE-BOUREAU</b> : nous refusons un métro aérien aux abords de Châteaufort... cela va dénaturer le paysage	
Mail 1100																		X	<b>M. CAPET</b> : avis défavorable	
Mail 1101								X										R	<b>Mme. GORGET</b> : nous voulons que le métro soit enterré, comme il devait l'être dans le projet initial	
Mail 1102								X										R	<b>M. MAUTZ</b> : laissez le plateau de Saclay comme il est et enterrez cette ligne si elle est vraiment utile	
Mail 1103															X	X			<b>ANONYME</b> : une solution de transports en commun en 2030 c'est bien ; mais en attendant il faut des moyens transitoires	
Mail 1104																		X	<b>ANONYME</b> : avis défavorable	
Mail 1105															X	X			<b>M. TOTEMS</b> : Le projet tel qu'il est décrit dans son tracé et sa desserte est très satisfaisant; mais son calendrier de déploiement beaucoup trop tardif. La situation en termes de transports, autour des zones ouest et est du plateau de Saclay qui sont en développement massif, va dégénérer dans les 5 prochaines années. Il est absolument impossible que plusieurs dizaines de milliers de personnes supplémentaires puissent faire le trajet jusqu'à leur lieu de travail sur l'infrastructure actuelle. Le TCSP ne pourra jamais faire face. Il est donc indispensable que le déploiement de la ligne 18 soit avancé d'au moins 3 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
Mail 1106		X															R		<b>Mme. MORMICHE</b> : conteste l'argument que construire une piste cyclable sous le viaduc serait avantageux, permettant une économie d'espace	
Mail 1107		X						X									R		<b>Mme. MORMICHE</b> : le métro aérien va détruire un paysage de plateau magnifique, perturber le travail des agriculteurs en rallongeant leur temps de trajet pour parvenir à leurs champs, faire de l'ombre sur les cultures, faire un bruit se répandant dans les villages et la campagne, le métro ne répond pas aux besoins qui sont de transporter des gens d'un bassin de vie à un bassin d'emploi donc du sud au nord. L'INSEE indique très clairement plus de 70% de ceux qui travaillent sur le Plateau arrivent de l'Essonne contre seulement 8% des Yvelines	
Mail 1108							X	X									R		<b>M. LAMETTE</b> : contre le métro aérien sur le plateau de Saclay, cela dénaturerait le paysage, nuirait à la faune locale, apporterait des nuisances sonores	
Mail 1109		X															R		<b>ANONYME</b> : En 2010, le projet prévoyait une ligne enterrée sur sa totalité du parcours. L'ouvrage est à 40% aérien : les règles ont changé, mais aucune autre solution alternative de transports n'a été proposée ou exposée. Je refuse le projet de la ligne 18.	
Mail 1110							X	X									R		<b>M. BOUCHAIN</b> : Je suis contre le projet de métro ligne 18 à cause du passage en aérien sur une partie importante du tronçon. Cette décision va créer des nuisances visuelles et sonores inacceptables.	
Mail 1111		X															R		<b>M. LAUNOY</b> : Avis favorable sous réserve d'enterrer le métro au niveau du Plateau de Saclay	
Mail 1112								X							X		X		<b>Mme. MORMICHE</b> : Le dossier ne précise pas comment le Métro ligne 18 respectera pratiquement la ZPNAF. Au regard de l'attaque de la ZPNAF autour du golf de Saint Aubin, il est légitime d'être inquiet du respect de la loi de sanctuarisation de la ZPNAF. Qu'en sera-t-il à la hauteur du CEA ? L'espace entre l'implantation actuelle des transformateurs et le CEA est insuffisant. Qu'est-il prévu?	
Mail 1113							X										R		<b>ANONYME</b> : Avis défavorable à ce projet qui impacte les générations futures sur la qualité de vie du site de Villiers le Bâcle	
Mail 1114																			<b>Mme. MORMICHE</b> : La SGP a été nommée et missionnée pour réaliser un métro selon les conditions initiales à savoir un métro enterré.	
Mail 1115	X																	X	<b>M. VERCASSON</b> : la Société du Grand Paris n'a pas fait connaître d'autres solutions pour l'emplacement de la gare (à Versailles Chantiers) : une autre solution pour l'emplacement de la gare doit être étudiée. Le Centre Huit avec les sœurs diaconesses forment une communauté indissociable ; c'est un bâtiment labellisé Patrimoine du 20 <sup>e</sup> siècle au titre des édifices de culte 1905-2000, label remis par le préfet de la région Ile de France en 2012. Le Centre Huit est le siège de l'Eglise Protestante Unie de Versailles et environs, un lieu de culte où ont lieu tous les grands cultes festifs, la catéchèse, les études bibliques, l'Entraide et les groupes de scoutisme.	
Mail 1116																	X		<b>ASTER ASSOCIES Expert-comptable</b> : Nous sommes favorable au RER reliant Massy à Orly	
Mail 1117							X	X									R		<b>ANONYME</b> : Avis défavorable à ce projet. Qui va payer la pollution engendrée par ce métro aérien : façades noircies par la poussière soulevée, pollution pour les animaux, les habitants, pollution de la nature ? Madame Péresse, Souvenez-vous de vos promesses. Je vous rappelle que vous avez participé à des marches contre ce métro aérien avant votre élection.... Nous attendons avec impatience votre positionnement.	
Mail 1118								X	X								R		<b>M. SYSTEMANS</b> : Avis défavorable. Ce projet de métro aérien n'aura pour impact que de défigurer le plateau de Saclay, détruire l'agriculture développée sur cette zone, infliger des pollutions visuelles et sonores importantes à de très nombreux citoyens, tout ça pour économiser 0,8% du budget du projet Grand Paris... Logique et démocratie, où êtes-vous ?	
Mail 1119																	X		<b>VIALLE</b> : Je suis très favorable à ce projet, qui ne peut que soulager les conditions de transports en voiture. En effet, celles-ci risquent de se détériorer fortement avec l'arrivée de nombreuses nouvelles personnes sur le plateau.	
Mail 1120		X															X		<b>ANONYME</b> : Je suis un résident du quartier de la Bretonnière. Je suis fortement étonné à la vue du tracé de la future ligne 18. En effet il fait apparaître un passage sous plusieurs lotissements. Il est inquiétant quant aux conséquences qui pourraient en résulter. Les terrains	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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
																				argileux de ces secteurs ont déjà été inclus dans un périmètre ayant fait l'objet de reconnaissances « catastrophe naturelle ». Certaines maisons ont nécessité de lourds travaux de renfort des fondations suite à l'instabilité du terrain. Nous ne sommes pas opposés à la réalisation de ce projet à condition qu'il ne passe pas sous les habitations de Voisins le Bretonneux
Mail 1121							X										R			<b>ANONYME</b> : habitant de Châteaufort ; contre le métro aérien. Les entrées et sorties du tunnel se feront à Châteaufort – bruit d'accélération et de freinage du métro
Mail 1122	X																	X		<b>Mme. ROMIEU</b> : Le Centre Huit et la communauté des sœurs diaconesses forment un lieu unique et remarquable tant par sa participation à la vie de l'Eglise protestante Unie de Versailles, mais bien au-delà par son action au service de l'inter-religieux, de l'action sociale, de l'entraide. Le centre Huit vit bien au-delà de Versailles et c'est de Montpellier que j'apporte ce témoignage.
Mail 1123																	X			<b>Mme. FRADIN</b> : le métro servira pour les clients de la société Mantica à Massy
Mail 1124																	X			<b>M. DIDRY</b> : La construction de la ligne 18 est une urgence pour la réussite de la nouvelle Université Paris/Saclay.
Mail 1125	X																X			<b>Mme. JEANVILLE</b> : demande une gare à Wissous afin d'améliorer la desserte de la ville
Mail 1126	X																	X		<b>M. CARRIAT</b> : défavorable, il souhaite une deuxième gare à Saint Quentin en Yvelines, une agglomération de 250 000 habitants ; gare à Montigny le Bretonneux
Mail 1127	X																	X		<b>M. CARRIAT</b> : idem mail 1126
Mail 1128									X									X		<b>ANONYME</b> : défavorable ; à cause du dédoublement de la D36 et le métro sur piliers pour le paysage
Mail 1129																				<b>M. ZALIO</b> : président de l'Ecole normale supérieure de Cachan, qui est membre fondateur de l'Université Paris/Saclay et prépare son déménagement sur le plateau de Moulon pour 2018. L'ENS en choisissant de rejoindre le campus Paris/Saclay, a choisi ce territoire pour ses très fortes potentialités. Potentialités scientifiques, compte-tenu de l'importance des établissements et organismes présents (15% de la recherche française), mais aussi territoriales. 'ENS juge donc comme prioritaire de développer les moyens de transports et de promouvoir des modes de mobilités innovants, à la fois plus efficaces et respectueux de l'environnement. C'est cette articulation qui rend nécessaire la réalisation de la ligne 18 du métro avec l'objectif d'un report modal qui assure au territoire à la fois l'accessibilité optimale et le développement de quartiers urbains socialement innovants, agréable à vivre et à parcourir. L'ensemble de l'établissement, ses laboratoires, ses professeurs et chercheurs, ses élèves, étudiants et doctorants, mais aussi tous ses personnels administratifs et techniques – soit près de 4000 personnes – considère qu'il est prioritaire de réaliser au plus vite la ligne 18.
Mail 1130							X	X									R			<b>Mme. NADLER LE DANTEC</b> : contre le métro aérien
Mail 1131								X										X		<b>M. GIRAEDIN</b> : Le dossier ne précise nullement comment le Métro ligne 18 respectera pratiquement la ZPNAF ; l'espace entre l'implantation actuelle des transformateurs et le CEA est insuffisant
Mail 1132																		X		<b>ANONYME</b> : Sous-estimation des flux routier induits autour de ces nouvelles gares, les temps de trajets passant par le plateau ce sont fortement dégradé et allongés
Mail 1133	X																		X	<b>Mme. CAUDAL</b> : Je suis membre de la paroisse protestante de Versailles (EPUdV) et je m'oppose fermement à la démolition du Centre Huit, et cela pour de nombreuses raisons. - Avant tout, c'est notre lieu de culte, permettant de rassembler toute la paroisse et les diaconesses de Reuilly, lors de nos grands cultes mensuels et lors des nombreuses fêtes chrétiennes -La proximité des sœurs diaconesses est essentielle: possibilité d'échanges de lieux pour des réunions, des retraites, pour la catéchèse, les visites aux malades de Claire Demeure.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 Centre est le siège de notre paroisse, bureaux, logement de pasteur, nombreuses salles occupées pour toutes les activités: catéchèse, scoutisme, accueil des personnes étrangères (cours d'alphabétisation), des plus démunis (entraide), de personnes âgées (Club de l'âge d'or), etc. -La taille et la proximité exceptionnelle de la gare des Chantiers, permet à ce centre d'être un lieu de conférences et de formation. De nombreuses communes des Yvelines, mais aussi de toute la région parisienne et surtout de Paris s'y rendent facilement et très régulièrement. -Enfin, ce centre vient d'être complètement rénové et remis aux normes, à très grands frais. Il ne serait pas compréhensible qu'il soit maintenant détruit, alors que d'autres sites peuvent accueillir le débouché de la ligne 8, sites SNCF surtout ou communaux. Un lieu de culte ne peut ainsi être supprimé.
Mail 1134		X															X			<b>M. SUMEGHY</b> : Habitants la Bretonnière, nous sommes particulièrement concernés par le tracé actuel du métro ligne 18. Le tracé actuel passe sous nos maisons qui subissent déjà des mouvements de terrain liés à la nature du sol argileux. Nous craignons que-des dommages apparaissent après percement du tunnel
Mail 1135								X									R			<b>M. BRETE</b> : N'ajoutez pas une nouvelle pollution visuelle en Ile de France et enterrez ce métro
Mail 1136																				<b>Mme. BRETTE-BOUREAU</b> : avis défavorable au projet de métro aérien
Mail 1137																		X		<b>ANONYME</b> : Je suis défavorable à ce projet car il n'est pas nécessaire. Il y a déjà des compagnies de bus et des voies ferrées ! faites en sorte qu'elles marchent correctement
Mail 1138																		X		<b>ANONYME</b> : Je suis défavorable à ce projet car il va dénaturer le paysage du plateau de Saclay et sera inutile
Mail 1139																		X		<b>M. GABSI</b> : Je suis favorable à ce projet
Mail 1140																			X	<b>M. VERCASSON</b> : Je souhaite exprimer mon opposition au projet actuel qui prévoit la destruction du centre huit de Versailles Des solutions alternatives à la destruction du Centre huit n'ont pas été envisagées. L'une d'entre elle consiste à utiliser la parcelle de terrain qui se trouve entre le Centre Huit et les voies ferrées qui appartient à la SNCF. Je demande donc expressément qu'une autre solution pour l'emplacement de la gare de Versailles soit étudiée.
Mail 1141								X										R		<b>Mme. PISSE</b> : Avis favorable sous réserve d'enterrer le métro au niveau du Plateau de Saclay
Mail 1142																			X	<b>M. DUNYACH</b> : Ce projet ne peut que générer des nuisances de tous ordres pour un intérêt qui n'a pas été réellement démontré. A la rigueur, il peut être avantageusement remplacé par une ligne de tramway qui permettrait un débit intéressant et coûterait moins cher. Dans le cas où ce projet serait néanmoins mené à son terme, l'enterrement du réseau est indispensable.
Mail 1143																			X	<b>ANONYME</b> : Avis défavorable - ce projet est discriminant : il favorise les villes importantes et sacrifie un village rural.
Mail 1144																			X	<b>Mme. SAUVAGE</b> : se rendant régulièrement sur le site EDF de Saclay, le métro ligne 18 sera d'un vrai bénéfice pour elle
Mail 1145																			X	<b>M. TANGUY</b> : Je suis tout à fait favorable ce projet indispensable pour relier le campus Paris Saclay.
Mail 1146		X						X						X					X	<b>COLLECTIF ENTERREZ LE METRO</b> : Le collectif considère que d'autres solutions existent, pas que des métros. Par exemple, pourquoi ne pas prolonger la ligne 14 entre Orly et Massy et desserte cluster PARIS-SACLAY via Bus à Haut Niveau de Service qui sera là cette année. Passage en Tramway sur même voies si besoin de plus de capacité. Il considère que le métro ne sera pas rentable, et ce sera le citoyen trompé qui aura à supporter par ses impôts et son Pass NAVIGO les dépenses ; tout le monde le dit, les estimations de trafic de la SGP ne tiennent pas la route: CGI, Auzannet, STIF et cour des comptes!

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
																				A moins que ce projet ne se justifie par d'autres motifs? A moins que la Zone de Protection Nationale Agricole et Forestière du plateau de Saclay (ZPNAF instituée par décret le 31/12/2013) ne soit qu'un prétexte temporaire (un "fake" comme on dit sur internet) pour calmer les contestations et que cette ligne 18 ne soit le vecteur d'une urbanisation de tout le plateau de Saclay? Alors NON AU PROJET DE LIGNE 18 : - IL DIVISE LES CITOYENS, IL DEVRAIT LES RASSEMBLER! - 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.
Mail 1147	X																	X	<b>Mme. GIBOIN</b> : souhaite le maintien du Centre Huit	
Mail 1148								X									X		<b>M. DAVID</b> : travaille sur le plateau de Saclay et soutiens l'installation du futur métro	
Mail 1149								X									R		<b>Mme. DEROULEDE</b> : non au métro aérien	
Mail 1150		X															X		<b>Mme. DUPRE</b> : non au métro aérien	
Mail 1151								X									R		<b>Mme. DEFERT</b> : contre le métro aérien	
Mail 1152															X	X			<b>ANONYME</b> : Un projet très utile pour les personnes qui travaillent sur le plateau de Saclay, dont je fais partie. Il est dommage que la partie CEA Saint-Aubin - Versailles Chantiers ne soit prévue qu'à horizon 2030	
Mail 1153	X																X		<b>Mme. LAETITA</b> : je suis favorable au métro 18 et en particulier pour l'ajout d'une station/ d'un arrêt à Palaiseau Camille Claudel	
Mail 1154																	X		<b>ANONYME</b> : considère cette ligne comme indispensable	
Mail 1155		X															X		<b>M. SALAT</b> : idem mail 1120 ; le tracé de la ligne 18 doit être le plus éloignée possible du quartier de la Bretonnière	
Mail 1156																	X		<b>M. TERRIEN</b> : Je suis extrêmement favorable au projet de ligne 18, dont l'absence occulterait grandement le regroupement scientifique de haut niveau prévu sur le plateau de Saclay.	
Mail 1157	X																	X	<b>M. VERCASSON</b> : idem mail 1133	
Mail 1158								X									R		<b>Mme. BILOT</b> : non au métro aérien	
Mail 1159								X									R		<b>Mme. BAVOUX</b> : non au métro aérien, préservons le paysage et la verdure	
Mail 1160	X																X		<b>DERVIEUX</b> : pour la ligne mais avec la création d'une station dans le quartier Camille Claudel	
Mail 1161																	X		<b>ANONYME</b> : défavorable, le métro est une horreur de béton sur le plateau de Saclay	
Mail 1162																	X		<b>ANONYME</b> : contre la ligne 18	
Mail 1163								X									X		<b>ANONYME</b> : non au métro aérien	
Mail 1164																	X		<b>ANONYME</b> : contre le projet, on n'a pas tenu compte des avis de la population concernée	
Mail 1165								X									X		<b>ANONYME</b> : non au métro aérien	



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1166								X									R	<u>ANONYME</u> : non au métro aérien	
Mail 1167								X									R	<u>ANONYME</u> : non au métro aérien	
Mail 1168								X									R	<u>Mme. SCHMITT</u> : non au métro aérien	
Mail 1169								X									R	<u>Mme. DROUIN</u> : non au métro aérien	
Mail 1170	X																X	<u>M. GENDRAU</u> : demande une gare supplémentaire en haut de la côte de Châteaufort avec un grand parc de stationnement	
Mail 1171	X																	X	<u>M. NEVEUX</u> : idem mail 1133
Mail 1172	X																	X	<u>M. ARNAL</u> : idem mail 1133
Mail 1173																		X	<u>Mme. ANGER</u> : je suis contre le projet ; développez ce qui est existant
Mail 1174							X											X	<u>ANONYME</u> : non au métro aérien
Mail 1175								X									R	<u>Mme. TRIBOT</u> : non au métro aérien	
Mail 1176													X			X	X	<u>M. ESCANDE</u> : l'analyse : - De nouveaux moyens de transports sont nécessaires pour désengorger les flux de personnes à amener sur le plateau - Le métro arrivera trop tard, coûte trop cher à la collectivité et ne pourra être maintenu durablement - Il se développe à toute allure des moyens alternatifs aux moyens centralisateurs classiques (covoiturage, bus électrique à recharge rapide, demain transports autonomes (électriques) automatiques utilisant des infrastructures banalisées) => Il est donc urgent de fournir une offre rapide complémentaire pour pallier le besoin immédiat et il est urgent d'attendre pour s'engager sur des moyens coûteux et plus lourds. L'utilisation de la voie du TSCP pour un tramway léger est une alternative rapide, ou des téléphériques permettant des liaisons plateau-vallée. En conclusion : Favorable à un projet revu à la baisse, défavorable pour un projet qui ne fait pas le consensus et gaspille l'argent public et aggrave notre dette financière.	
Mail 1177																	X	<u>M. BARON</u> : Habitant l'agglomération de Versailles et travaillant au centre de recherche EDF Lab. Paris/Saclay récemment ouvert, je souhaite ardemment pouvoir réaliser ces trajets par un transport en commun moderne et je soutiens donc le projet de ligne de métro 18	
Mail 1178				X													X	<u>M. FETIVEAU</u> : Président de l'association ADEPHA, association qui regroupe les entreprises de la Zone d'Activité Antonympôle est favorable au projet qui permettra de dynamiser la zone d'activité. Cette nouvelle gare aura un pouvoir d'attraction qui va au-delà des utilisateurs de la zone d'activité et des habitants de Wissous et que se développera un trafic passager utilisant habituellement la voiture et qui de ce fait utiliseront cette gare comme moyen pour gagner Paris et éviter les bouchons. Le projet de la gare présenté jusqu'à présent ne montre aucune disposition pour recevoir un flot massif de véhicules et les projets de réaménagement de la zone dont les premières études montrent une réduction des places disponibles, ne sont pas plus explicites sur cette question. L'ADEPHA attend des propositions concrètes pour que cette question fondamentale du stationnement soit abordée afin d'assurer un fonctionnement satisfaisant de la zone d'activité et de la gare.	
Mail 1179	X																	X	<u>ANONYME</u> : non au métro aérien
Mail 1180								X									R	<u>M. NADLER</u> : non au métro aérien	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1181	X		X														R		<b>M. LANE</b> : favorable mais demande une gare supplémentaire au quartier Camille Claudel qui n'est pas bien desservi en transports. Et contre l'emplacement du site de maintenance entre l'école Polytechnique et le quartier Camille Claudel ; il n'y aura plus de continuité entre le campus et la ville et un SMR produit d'importantes nuisances sonores. Il suggère également un téléphérique entre le RER B rénové à Orsay/Le Guichet et le plateau de Saclay.	
Mail 1182								X									R		<b>ANONYME</b> : non au métro aérien	
Mail 1183								X									R		<b>M. TESSIER</b> : non au métro aérien	
Mail 1184								X									R		<b>ANONYME</b> : non au métro aérien	
Mail 1185								X										X	<b>Mme. SYSTEMANS</b> :	
Mail 1186								X											X	<b>M. SYSTERMANS</b> :
Mail 1187		X							X									X		<b>M. BROOKING</b> : idem mail 1120 ; demande que le métro ne passera pas sous le quartier de la Bretonnière à cause du sous-sol très instable. Craint également une perte financière significative pour un bien sur lequel pèse une grande incertitude à minima jusqu'en 2030
Mail 1188								X											X	<b>KENT</b> : non au métro aérien
Mail 1189								X										R		<b>Mme. FORZANI</b> :
Mail 1190		X																X		<b>M. DAHEUR</b> : idem mail 1120
Mail 1191							X	X										R		<b>M. VOISIN</b> : non au métro aérien
Mail 1192								X										R		<b>ANONYME</b> : non au métro aérien
Mail 1193							X	X										R		<b>ANONYME</b> : non au métro aérien
Mail 1194							X	X											X	<b>M. AMALACRINO</b> : non au métro aérien
Mail 1195																		X		<b>ANONYME</b> : favorable, cette ligne 18 permettra aussi de fluidifier la circulation au niveau du CEA. Cette zone est encombrée du lundi au vendredi...
Mail 1196								X											X	<b>Mme. SYSTEMANS</b> : non au métro aérien
Mail 1197								X	X									R		<b>ANONYME</b> : non au métro aérien
Mail 1198									X									R		<b>M. DROUIN</b> : non au métro aérien
Mail 1199																		X		<b>M. MIRON</b> : Je suis très favorable. Avec le croisement à Massy de la ligne RER B, RER C, TGV, Tram express Sud, on obtient un maillage extrêmement intelligent
Mail 1200												X							X	<b>M. DELOUYA</b> : il considère que les niveaux de trafic attendus ne justifient aucunement un métro lourd permettant une capacité de 44 000 voyageurs. La charge maximale du tronçon Versailles – Saclay – Orly est estimée à 4100 voyageurs à l'horizon 2025 et à 6000 en 2035.
Mail 1201												X							X	<b>M. DELOUYA</b> : Avis défavorable. Gaspillage d'argent public, selon le commissariat général à l'investissement, 2015: «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.»

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	
																		Les principaux points faibles du projet : . une relative faiblesse des gains de temps et un usage de l'infrastructure (taux de remplissage) . 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) . une absence de rentabilité socio-économique, en particulier pour le tronçon entre Orsay-Gif et Versailles-Chantiers.	
Mail 1202													X				X	<b>M. DELOUYA</b> : Avis défavorable. Selon 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"	
Mail 1203																		<b>M. DELOUYA</b> : Avis défavorable. Selon l'avis de la cour des comptes sur les transports franciliens, février 2016: "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, 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	
Mail 1204																	X	<b>M. DELOUYA</b> : avis défavorable en raison des 2 réserves non levées de l'avis rendu par la commission d'enquête du CDT sud: - Réserve 2 : 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 - Réserve 3 : de réaliser une étude concrète liée aux rabattements sur les parkings relais, aux liaisons Plateau de Saclay RER B Parc de Courtabœuf, aux liaisons plateau de Saclay – Vallée pour les besoins spécifiques de l'Université Paris Sud	
Mail 1205																	X	<b>M. DELOUYA</b> : IDEM Mail 1204	
Mail 1206							X	X										R	<b>Mme GOUMY</b> : pour le métro enterré, mais défavorable à un métro en aérien qui « ne va nous causer que des désagréments: détérioration du site et surtout nuisance sonore et visuelle ».
Mail 1207							X	X										X	<b>ANONYME</b> : avis défavorable. Nuisances visuelles et sonores si métro sur viaduc a quelques mètres des habitations.
Mail 1208	X												X				X	X	<b>Mme DEBIESSÉ</b> : demande au STIF et à Mme Valérie Pécresse sa présidente, que ne soit pas commandée ou renouvelée la totalité des rames des trains d'Île-de-France qu'il projette de faire sur la période 2016-2021 « pour un montant estimé aujourd'hui à 8,5 milliards d'euros ». En ne traitant que 677 rames, cela ferait une économie de 268 millions et permettrait d'enterrer le métro. Ce qui satisfait les propos de Mme Pécresse de 2012 (désormais présidente de la région Ile-de-France et du STIF, mais aussi de l'EPAPS) « d'empêcher ce métro aérien et de le réaliser en souterrain ». en PJ de l'observation : le document de présentation de SGP à Magny les Hameaux sur les surcoûts.
Mail 1209																	X		<b>ANONYME</b> : en faveur de la ligne 18 pour raisons professionnelles
Mail 1210								X										R	<b>M. OMESSA</b> : pour la ligne 18 mais entièrement en enterrée. Inadmissible en passage en aérien dans le périmètre d'un P N Régional.
Mail 1211								X										R	<b>M. OMESSA</b> : oui au Métro non à l'aérien. Imaginez Paris sans métro enterré. Déjà quelques lignes aériennes défigurent notre capitale.
Mail 1212																		R	<b>ANONYME</b> : habitant Châteaufort. Non au métro aérien, Oui au métro enterré.
Mail 1213								X										R	<b>M. DUBOQUET</b> : favorable au développement du transport pour le Grand Paris, mais essentiel de protéger notre environnement et paysage. Oui au métro enterré et Non au métro aérien.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1214		X					X	X									R		<b>Mme SMITH</b> : directement concernée par le projet. Défavorable à un métro aérien qui « ne va causer que des désagréments: détérioration du site et surtout nuisance sonore et visuelle devant nos fenêtres ! » Pour le métro tel qu'il était prévu enterré. Ce n'est pas aux riverains de financer les gares supplémentaires et d'en subir les désagréments, mais aux communes qui ont demandé	
Mail 1215																	X		<b>M. PLOT</b> : très favorable.	
Mail 1216		X							X								X	X	<b>Mme WOLFF</b> : souhaite un tracé alternatif évitant le passage sous les maisons de la Bretonnière et son école et ses conséquences. La nature du sol et les travaux de consolidation ayant dû être faits aux maisons ne le permettent pas. Risques d'expropriations et même de fermeture de l'école à la moindre fissure. Conséquences financières pour les contribuables et les expropriés sans compter leur perte financière. pour les expropriés. Quelle nouvelle école ? La SGP méprise les habitants concernés...Réunions publiques affligeantes car réponses aux questions concrètes posées inappropriées. Qu'en sera-t-il de cette enquête ?	
Mail 1217		X														X	X		<b>M. CHEVALIER</b> : a assisté à la réunion de Versailles. Pour le projet GRAND PARIS mais il doit être tout souterrain car crainte de problèmes de circulation sur le plateau de SACLAY.	
Mail 1218																	R		<b>Mme DAMIS</b> : Non au métro aérien. Pour un métro enterré.	
Mail 1219		X					X	X										X	<b>Mme MARYVONNE</b> : contre le métro « tel que présenté par ces technocrates de la société du Grand Paris ». Aspire au calme pour elle et ses enfants et petits-enfants installés sur le plateau de Saclay, et que leur cadre de vie ne soit pas « délabré par ce métro aérien. » Ne comprend pas qu'on reproduise les mêmes erreurs anciennes d'une urbanisation intensive et tout béton « sans se soucier des petites gens. » Déploie l'absence de moyen de transport à Paris sinon « faire faire une grande boucle »	
Mail 1220																		X	<b>M. PIONNAT</b> : très favorable à ce projet qui compte tenu du planning est plutôt destiné à mes enfants et petits-enfants. Mais certains aménagements doivent être étudiés comme indiqué lors des réunions publiques.	
Mail 1221		X																X	<b>M. MOREAU</b> : constate un effondrement de la puissance industrielle et créatrice de la France depuis les années 60 : manque d'opérations nouvelles au plan national, baisse de la recherche, accroissement du chômage et du déficit commercial. Considère que l'opération Saclay et Grand Paris est d'utilité publique, avec la création d'une Silicon Valley regroupant Université et entreprises dans les perspectives de développement de la zone, sachant que « les transferts...[et]... les créations et déplacements de sociétés ont commencé ». « La mise en place de la ligne 18 est majeure » et urgente, il faut l'achever en 2022 et pas en 2030, incluant le tronçon Saclay Versailles. La Station de Guyancourt est nécessaire pour les besoins industriels, d'habitation et de saturation de la D91. Mais s'il faut respecter les financements imposés, il faut considérer que « tous les développements évoluent au fur et à mesure de leur création en s'enrichissant, les objectifs et budgets avec » et que les lignes aériennes, bien que moins coûteuses, sont « laides bruyantes encombrantes, bloquantes... ». Enterrer la ligne dans une zone relativement vierge est plus facile aujourd'hui que plus tard, et ne pas le faire « ne serait pas à la hauteur de l'ambition du projet global ... (...)... Il est donc nécessaire de prévoir une évolution du coût de cette tranche de trajet. »	
Mail 1222		X					X	X										X	<b>M. BEAUFOUR</b> : Enterrer le métro est une nécessité et le coût de l'opération ne peut pas devenir l'argument le plus puissant. En aérien, cela dévaste le paysage, et réduit encore les surfaces agricoles proches de Paris, qu'il faut sauver et préserver.	
Mail 1223																		X	<b>Mme BERTHONNET</b> : « très favorable à ce projet qui permettra un développement économique et social à cette zone en facilitant l'accès à Orly ». Impact positif sur les accès routiers saturés. Enfin, et le développement de la mobilité électrique.	
Mail 1224																		X	<b>M. CHABARD</b> : Travaille sur le Campus de Paris Saclay. Soutient sans réserve le projet de ligne 18, très utile à la fois pour le trajet depuis son domicile mais aussi pour le déplacement au campus de Paris/Saclay de chercheurs visiteurs. « Point fondamental » aussi la connexion avec les aéroports et les gares de la région parisienne.	
Mail 1225																		X	<b>M. LARRAURI</b> : La ligne 18 est très importante pour le développement de la zone sur le plateau de Saclay d'un pôle universitaire de niveau international, scientifique et de recherche, et pour le transport des personnes qui y travaillent, font leurs études, et des visiteurs.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1226																	X		<b>M. NISTOR</b> : soutient ce projet tel quel. Permettra développement activités sur le plateau de Saclay avec un accès facile des chercheurs.	
Mail 1227																	X		<b>M. BOUNIARD</b> : très favorable au projet de ligne 18.	
Mail 1228																	X		<b>M. BILLET</b> : chercheur sur le plateau de Saclay. Favorable, car permettra le transport dans de bonnes conditions des personnes y travaillant et l'accès des intervenants extérieurs de tous ordres. Réponse moderne et écologique à saturation avancé des réseaux de transport du plateau. Sa vitesse importante et sa forte interconnexion avec de nombreux nœuds de transports stratégiques va considérablement renforcer l'attractivité économique et sociétale du plateau et des communes environnantes.	
Mail 1229																	X		<b>ANONYME</b> : favorable à la ligne 18 qui va améliorer les déplacements et de favoriser les échanges autour du campus Paris Saclay.	
Mail 1230	X																	X	<b>Mme ABOU RJEILY</b> : Il est indispensable de prévoir une gare à proximité du nouveau quartier Camille Claudel à Palaiseau.	
Mail 1231																	X		<b>Mme MAGANA</b> : grand et bon projet, bien pour les étudiantes et travailleurs de la zone et les habitantes des communes proches.	
Mail 1232	X																R		<b>M. EPIARD</b> : favorable à la construction de la ligne 18 à condition qu'une gare soit prévue à Wissous, mal desservie et subissant de nombreuses nuisances (aéroport d'Orly, autoroute A6 et A10, RER ligne C et TGV et le Val).	
Mail 1233		X					X	X										X	<b>M. TEULIERE</b> : absolument indispensable, pour des raisons environnementales, que cette ligne de métro soit totalement enterrée.	
Mail 1234							X	X								X	X		<b>Mme DALY</b> : opposée au projet car : 1- nuit très gravement à l'agriculture, néfaste pour l'environnement. 2- investissement trop lourd et se fait au détriment des zones rurales de l'IDF. 3- n'a pas de souplesse, ne simplifie pas la venue du sud du département de l'Essonne par exemple. En revanche très favorable à un système de téléphérique.	
Mail 1235																	X		<b>M. ANDALUZ</b> : totalement pour la réalisation de la ligne 18. Il faut relier les banlieues afin de réduire la consommation de CO2, améliorer la qualité de vie des habitants en banlieue et réduire le temps en transport sans passer par Paris!!	
Mail 1236		X					X										R		<b>M. BRUNO</b> : absolument contre le métro aérien. Déjà assez de nuisances sonores. Favorable au métro enterré comme prévu au départ.	
Mail 1237					X											X	X		<b>M. MUNIER</b> : travaille sur PARIS. Favorable à toute solution pour désengorger le RER B. Souhaite savoir « comment les liaisons RER B ligne 18 vont s'effectuer. La gare d'Orsay permettant difficilement des aménagements conséquents ».	
Mail 1238	X															X	X		<b>ANONYME</b> : pour le métro qui est en réalité un train de banlieue, mais contre une gare à Camille Claudel qui allonge le temps de trajet. Pour rejoindre la ligne 18, prendra le TCSP jusqu'à Danone ou Massy-Palaiseau. Estime contradictoire « vouloir conserver une urbanisation modérée sur le territoire "plateau" de Palaiseau et en même temps de vouloir une gare en plus »	
Mail 1239							X	X									R		<b>Mme DONETTE</b> : favorable au développement des transports en commun et à la ligne 18 mais pas en aérien. Enterrer « cette ligne pour éviter les nuisances et sauvegarder nos terres agricoles. »	
Mail 1240								X				X				X	X		<b>M. LE MEUR</b> : signale impossibilité de consulter la charte utilisateur. Est opposé à la ligne 18. Car, investissement lourd pour une ligne « non adaptée aux transports autres que le long de cette ligne » revenant à « désengorger la ligne B en augmentant son débit ». Se fera forcément au détriment de l'agriculture. Préfère un réseau de bus plus souple. Estime que le besoin est d'avoir des transversales, pour un favoriser un habitat « ailleurs que le long de la ligne B et de la (seule) ligne que vous projetez ».	
Mail 1241		X															R		<b>M. TOFFANO</b> : l'évolution autour du plateau rend la construction d'un métro inévitable, mais est défavorable au métro aérien car « les terres du plateau de Saclay sont considérées comme faisant partie des plus fertiles de France » (Rapport Global SAFER) et il faut maintenir leur qualité. Le métro doit être construit sous terre.	

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 1242	X					X	X									R		<b>Mme RINCEL</b> : surprise de voir tant d'observations d'enseignants chercheurs favorables à la ligne 18 « qui solutionneraient leur petits problèmes de transport », en ne pensant pas « aux problèmes environnementaux eux qui y sont tant attachés » et ne voyant pas « l'héritage que nous allons laisser aux générations futures.. » avec une « telle horreur... tout cela en même temps que la COP21 » Contre le métro aérien et oui pour le métro enterré	
	Mail 1243																X		<b>M. FAULOT</b> : travaille sur le Plateau de Saclay, habite Antony, favorable à cette ligne.	
	Mail 1244	X					X										X		<b>ANONYME</b> : pour une circulation transversale de banlieue à banlieue, mais en prenant « soin de préserver l'environnement et en enterrant le plus possible la ligne pour éviter les nuisances. »	
	Mail 1245																X		<b>M. ANTOINAT</b> : travaille sur le plateau de Saclay, favorable à cette ligne qui est la solution ferrée qui remplace les bus.	
	Mail 1246	X															X		<b>M. MAUGER</b> : habitant quartier Camille Claudel à Palaiseau, demande une station supplémentaire pour le quartier, qui a un nombre important de logements, avec des habitants travaillant sur le plateau, station qui bénéficierait aux habitants du quartier du Pileu.	
	Mail 1247																	X		<b>Mme HUBERT</b> : Nuisances visuelles et sonores. Non au métro aérien. Avis défavorable
	Mail 1248																	X		<b>Mme LE DALL</b> : ligne qui aurait dû être créée depuis longtemps. Bravo ! « Les gens comme moi qui ont du mal à se déplacer pour handicap et maladie apprécieront sûrement autant que moi. »
	Mail 1249																	X		<b>M. RINGEISEN</b> : travaille sur le plateau de Saclay et habite à Paris. Favorable à la ligne 18, apportant gain en qualité de vie, avec la simplification de ses trajets. Le développement sur le plateau en écoles de haut niveau, recherches, entreprises est un enjeu nécessitant des liaisons avec Paris modernes et efficaces, auquel le projet de ligne 18 répond.
	Mail 1250								X								X	X		<b>M. ALIXREG ?</b> : contre ce projet, dévastateur pour l'environnement, le plateau étant une des meilleurs terres agricoles de France. Souhaite en premier, rénover, améliorer ou moderniser le RER B, le RER C (train ou tram/train, prolongation à Versailles Saint Quentin, avec navettes universités et écoles vers les stations existantes), développer liaison villes-plateaux par voies périphériques, piétonnes et cyclistes.). Le trafic Saclay-Saint Quentin est bien moindre que ce que l'on nous présente.
	Mail 1251																	X		<b>ANONYME</b> : travaille sur le plateau de Saclay, habite à Versailles. Favorable à la ligne 18, apportant gain en qualité de vie, avec la simplification de ses trajets. L'avènement de la Silicon-Valley, à la française, est porteur de beaucoup d'enjeux pour le pays, en termes d'innovation, de réussite économique et d'emplois. A ce titre, le plateau de Saclay mérite des liaisons modernes et efficaces. Le projet de ligne 18 répond à cette attente.
	Mail 1252	X					X	X										X		<b>Mme WALLET</b> : refuse sur le plateau riche d'une biodiversité incroyable et dont les terres agricoles sont les plus riche de France une ligne ferroviaire en plus non souterraine. Est un doublon avec les lignes de bus et ne sera pas forcément rentable. Contre « l'urbanisation du plateau « comme Mme Péresse le fût avant d'être promue présidente du conseil régional d'Île-de-France » et l'apport de nuisance sonores, visuelles et la destruction d'un site magnifique.
	Mail 1253																	X		<b>M. KLOPFENSTEIN</b> : travaille sur le plateau de Saclay, site mal raccordé à Paris par les transports en commun. Projet de ligne 18 essentiel pour le développement et le succès de cette grande zone de recherche et d'enseignement. Accroître l'attractivité et améliorer les connexions avec la capitale et, l'aéroport d'Orly.
Mail 1254	X					X	X										R		<b>M. DUDAY</b> : opposé au non au métro de la ligne 18, sauf s'il est souterrain. Car le métro aérien va occasionner une grande nuisance sonore pour les riverains et nuire au cadre de vie en sabotant le paysage. Comme au départ, il faut un métro souterrain sur toute la ligne sans oublier Villiers le Bâcle, Châteaufort, Magny-les-Hameaux. Quelques km en plus sans grosse différence avec le budget prévu.	
Mail 1255																	X		<b>ANONYME</b> : le projet ligne 18 est sur dimensionné. CONTRE le projet qui ne sert à rien au-delà de la zone dite du Moulon.	
Mail 1256																	X		<b>ANONYME</b> : ingénieur sur le plateau de Saclay, attractivité du site limitée par le manque d'infrastructures de transport.	

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
																				Projet essentiel pour le succès de cette zone de compétitivité et nécessaire à la rencontre entre les startups françaises et étrangères avec les groupes et universités présentes sur le plateau.
Mail 1257																	X			<b>COLLECTIF ENTERREZ LE METRO</b> : s'interroge sur l'aptitude de la commission d'enquête de ne suivre ni « les beaux arguments et les assauts la SGP... [ni] les pressions des lobbies des entreprises et centres de recherche du Cluster Paris/Saclay... ». Considère que métro aérien « étale la démesure de ses estimations de trafic qu'aucun ne corrobore... » et dont « la partie Gif-Versailles en "option" future, [est] une véritable épée de Damoclès pour l'environnement. » et dont « personne n'a besoin » et qui « n'est pas rentable. » Il y a une seule enquête publique pour deux tronçons considérés comme distincts « (plus de 6 ans les séparent) » montre que « la SGP continue à vouloir passer en force pour imposer sa solution de métro aérien. » Rejette le projet de la ligne 18.
Mail 1258																	X			<b>ANONYME</b> : « la SGP en deux années a doublé ses chiffres de fréquentation de la ligne 18 entre Saclay et Versailles comme par magie. ». La portion Saclay Versailles a été déclarée non rentable (rapport Auzannet, conseil général à l'investissement) au pire inutile. Il demande « pourquoi investir de l'argent public... dans quelque chose d'inutile » et se déclare défavorable au projet de Ligne 18.
Mail 1259															X		X			<b>ANONYME</b> : défavorable à ce projet démesuré, destructeur, trop tardif par rapport aux besoins. Favorable à des circulations douces.
Mail 1260		X															X			<b>ANONYME</b> : comprend tous ceux qui souhaitent le métro, mais considère que ceux qui s'installeront sur le plateau de Saclay « ne voudront pas avoir une barre de béton devant leurs habitations ». Se dit contre la ligne 18 mais demande une action commune pour que le métro soit souterrain.
Mail 1261	X	X					X											X		<b>Mme IMHOFF</b> : habitant de la Bretonnière. Favorable à l'ouverture sur Paris donc vers Versailles et Orly. Rejette le tracé sous « nos maisons » qui va en déprécier la valeur, créer des problèmes en cas de sinistre « alors qu'un tracé moins coûteux est possible qui ne crée pas de nuisances aux habitants de La Bretonnière. » Il faut étudier les conditions d'ouverture de cette nouvelle gare et ses accès, en tenant compte des impacts sur la circulation, déjà chargée le matin, dans la traversée de Voisins le Bretonneux.
Mail 1262															X		X			<b>ANONYME</b> : inacceptable que les directeurs des grandes écoles appellent leurs étudiants qui ne profiteront pas du métro, à répondre favorablement à l'enquête. Projet inutile pour la partie Saclay Versailles. « Non à ce projet démesuré. »
Mail 1263	X																	X		<b>Mme PETIT</b> : opposée à la création de la gare de Versailles sur l'emplacement du Centre Huit. - pas de prise en compte de l'impact social de sa disparition (salles mises à la location, conférences, vie de quartier) pour la Ville de Versailles, - pas de solution de substitution satisfaisante pour le siège de l'Eglise protestante Unie de Versailles et ses environs, et de toutes ses activités d'études et festives, d'entraide et de scoutisme. - pas de prise en compte qu'il s'agit d'un bâtiment classé au titre du patrimoine religieux du 20ème siècle, qu'il est proche de la gare des Chantiers, favorisant les rencontres entre les différentes Eglises de la région et qu'il forme avec « nos sœurs diaconesses » une communauté indissociable.
Mail 1264																	X			<b>Mme DE GALEMBERT</b> : favorable à la ligne 18, car la création de réseaux de transports rapprochant le campus de Paris est cohérente avec l'important investissement public consacré à la création d'un campus universitaire visant à la compétitivité internationale et où elle est appelée à venir travailler.
Mail 1265	X																	X		<b>M. GILARD</b> : Pour une gare supplémentaire quartier Camille Claudel (Palaiseau / Le Pileu) en raison de l'existence de piscine, lycée, nouveau quartier.
Mail 1266		X																X		<b>Mme R.</b> : avis défavorable à cause de la partie aérienne qui défigurerait le paysage, avec nuisance visuelle et dégradation du cadre de vie des riverains. Demande de trouver une autre solution.
Mail 1267															X					<b>M. MOUY</b> : Suite à la réunion publique du 04 Avril 2016 au Théâtre Montansier à Versailles. Concernant le Centre Huit, l'idéal serait de déplacer l'implantation sur l'emprise S.N.C.F. Sinon créer une toiture végétalisée accessible,

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
																			maintenant la continuité naturelle des espaces libres existants au-dessus de cette gare, paraît envisageable et utilisable par le Centre huit (à suggérer à l'Architecte). Sur la portion aérienne entre la future gare de Saint Aubin et celle de Saint Quentin- Est, aucune gare n'est prévue, donc sans probable urbanisation. La RD36 n'est traversée que par la D 961 aménagée par un giratoire, la D 938 aménagée par feux tricolores, la route de Châteaufort aménagée par un giratoire. A côté des scénarios « tunnel », trop coûteux ou « tracé au sol » créant une coupure, perturbant les activités agricoles et apportant des risques d'inondation, il est envisagé le doublement de la D 36, élargissement qui va accentuer les problèmes d'insécurité, de perturbation des espaces agricoles, et les risques d'inondation. Or la coupe du viaduc montre que terre-plein central séparant les deux fois deux voies de circulation automobile, a la même largeur que l'emprise aérienne du viaduc, et ne varie pas entre la solution « au sol » et la solution « en viaduc ». Par conséquent, l'implantation en surface de la ligne 18 ne viendrait « qu'accompagner » la D36 dédoublée, sans apporter de contraintes supplémentaires à la ZPNAF. Les intersections avec les D961, D938, route de Châteaufort pourraient alors faire l'objet d'aménagement des voies de la ligne 18 en tranchées « saute-mouton », tout en maintenant les liaisons routières en l'état. En exemple, les voies S.N.C.F au niveau de Viroflay Rive Droite pour la connexion La Défense La Verrière passant au-dessus de l'axe Versailles Rive Droite Saint Lazare. Enfin pour le drainage des terres agricoles, il suffit de capter l'ensemble des eaux de ruissellement et de les diriger en aval, comme celles s'écoulant naturellement aujourd'hui. En conclusion, l'impact visuel serait nettement réduit, l'impact sonore resterait à confirmer, l'emprise des terres agricoles ne seraient pas plus affectées, ni la ZPNAF par rapport au projet présenté, et le projet serait moins coûteux. En remarque, quel sera le moyen de transport le plus rapide pour rejoindre la future gare de Saint Aubin ou celle de Saint Quentin Est pour les habitants de Villiers le Bâcle, Magny les Hameaux, Châteaufort, Toussus-le-Noble, Saclay, Buc, Milon la Chapelle, autres ? La voiture, la moto, peut être le vélo seront préférés à des transports en commun pas aussi rapides. Incertitude sur l'implantation des stationnements automobiles.	
Mail 1268		X					X	X									X		<u>ANONYME</u> : un métro aérien à 10 kilomètre de Paris est une aberration. Il y aura destruction de l'environnement et arrivée d'autres constructions.	
Mail 1269	X	X																X	<u>ANONYME</u> : 10 gares sur 35 km, c'est un projet dépassé, il faut privilégier la rapidité. Avec 4 à 5 gares c'était un bon projet qui aurait encouragé la fréquentation de la ligne. Le métro enterré était approuvé par les habitants et les usagers. C'est le saccage d'un projet d'avenir.	
Mail 1270							X	X										X	<u>ANONYME</u> : avis défavorable. le viaduc fragmente les terres agricoles, et initie leur destruction et le mitage de constructions, qui prendront le bruit du métro.	
Mail 1271							X											X	<u>ANONYME</u> : le bruit du métro sera invivable pour l'habitat, avec déjà une circulation routière très bruyante. On entend à Châteaufort, selon le vent les trains de saint Rémy les Chevreuse. Les habitants de Milon-la-chapelle et Jouy-en-Josas pourront entendre le métro aérien.	
Mail 1272																		X	<u>M. HELIOUI</u> : apporte son soutien au projet, qui devrait réduire l'enclavement sévère du plateau de Saclay, où s'installent des milliers d'étudiants et de salariés en dépit d'infrastructures de transport (et sportives) notoirement insuffisantes.	
Mail 1273																		X	<u>M. CASSAT</u> : avis favorable en raison de l'insuffisance de transports vers cette zone depuis/vers Paris et les autres parties des grandes ou petites couronnes. Souhaite un Grand Paris connecté et un Campus de Saclay.	
Mail 1274		X					X	X										X	<u>Mme MICHEL</u> : refus du métro aérien qui va dénaturer le paysage près de la D36et créer des nuisances sonores mais favorable à un passage en souterrain.	



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1275																	X		<b>Mme GUCCIA</b> : très favorable à ce projet	
Mail 1276		X						X									R		<b>M. GUENIOT</b> : pas opposé au métro, mais contre le métro aérien qui ne concerne que la partie Palaiseau-St Quentin, alors qu'il est enterré partout ailleurs. De plus est sur des terres agricoles « censées être sanctuarisées dans le cadre de l'OIN. Refuse un aspect comme celui du rail de l'aérotrain dans la région d'Orléans.	
Mail 1277																	X		<b>M. FISCHER</b> : tout à fait favorable à ce projet.	
Mail 1278		X							X								R		<b>Mme BULTINCK</b> : habitante du quartier de la Bretonnière à Voisins le Bretonneux, sa maison est située au-dessus du tracé de la Ligne 18. Elle se dit favorable au projet, mais totalement opposée à son passage sous le quartier, qui apportera des nuisances (vibrations, bruit bouche aération proche, sous-sol argileux, impact sur la nappe phréatique) et une décote de sa maison. Elle demande un tracé plus à l'Est sous le Golf National et/ou sous l'avenue de l'Europe (plus court et moins cher) ainsi que la réduction de la zone servitude à +/- 50 m. Demande aussi le remplacement du viaduc par une tranchée couverte.	
Mail 1279		X													X		X		<b>M. HUBERT</b> : supprimer le doublement de la RD 36, il sera possible d'enterrer le métro avec les économies réalisées. Avis défavorable au projet en l'état.	
Mail 1280		X										X					X		<b>M. CALMELS</b> : opposé au passage du métro sous son domicile mais surtout au projet de coût pharaonique aux retombées économiques hasardeuses et mal estimées.	
Mail 1281		X															R		<b>M. LAURENT</b> : pour la réalisation de la ligne 18 en souterrain sous condition d'un des tracés alternatifs proposés plus courts et moins onéreux. Aberrant de sous la zone résidentielle, la Bretonnière dont le sous-sol argileux a causé des problèmes. (catastrophes naturelles reconnues).	
Mail 1282																	X		<b>Mme LAUBACHER</b> : favorable à la ligne 18 qui permettra de raccourcir mes trajets en direction St Quentin	
Mail 1283		X						X										X	<b>ANONYME</b> : avis défavorable au métro tel que proposé avec un viaduc qui créera une nuisance visuelle importante, dont les piliers seront inévitablement recouverts de graffitis, le tout dégradant le paysage du plateau de Saclay.	
Mail 1284																	X		<b>M. SACRESTE</b> : habite Paris et son travail à Saclay le fait utiliser sa voiture pour s'y rendre. Souhaite pouvoir à terme utiliser des transports en commun, plus souple, plus sûr, moins cher et permettant d'échapper aux problèmes des bouchons notamment à Vélizy. Totalement en faveur de la construction de la ligne 18 et des interconnexions prévues.	
Mail 1285																	X		<b>M. GESBERT</b> : très favorable à cette ligne, indispensable pour Massy et les villes alentours.	
Mail 1286		X					X	X										X	<b>ANONYME</b> : avis défavorable au projet avec passage en aérien sur le plateau de Saclay. Le passage aérien n'a qu'une justification financière à court terme alors qu'il s'agit d'infrastructures devant durer des décennies et financées par des emprunts de longue durée. Les nuisances qu'il apporte au paysage et aux habitants sont inacceptables à une époque de développement durable et d'écologie.	
Mail 1287		X															R		<b>M. DUPONTRUISSE</b> : contre le métro aérien mais pour le métro enterré.	
Mail 1288		X															R		<b>M. TESSIER</b> : Non au métro aérien, Oui au métro enterré	
Mail 1289																	X		<b>M. NKWAKAP</b> : très favorable au projet. Le prolongement sur Massy de la nouvelle ligne 18 permettra de desservir la ville.	
Mail 1290		X						X									R		<b>M. ORTALDA</b> : (de Châteaufort) Défavorable au projet dans sa configuration actuelle, POUR UN METRO ENTERRE. C'est un non-sens de détruire des terres agricoles, de perturber la faune et la flore	
Mail 1291																		X	<b>M. YVON</b> : Très favorable à un tel projet, absolument indispensable pour décongestionner la circulation sur le plateau, amenée à s'intensifier avec le développement de l'Université Paris 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
Mail 1292	X								X											<b>Mme LE SAUX</b> : Le projet de gare des Chantiers ne prend pas en compte l'importance du Centre 8 pour la communauté Protestante de Versailles et de l'association des diaconesses et de la communauté protestante de Versailles. Il n'a pas proposé d'alternative à la destruction du centre 9. En cas de destruction inévitable, les alternatives de relocalisation ne remplissent pas les demandes de base.
Mail 1293		X				X	X										R			<b>ANONYME</b> : Non au métro aérien, oui au métro enterré. Le viaduc défigurerait le paysage et serait incompatible avec d'éventuels développements urbains futurs. Il faut que les sites du CEA Saclay et du synchrotron Soleil, où travaillent beaucoup de jeunes/étudiants soient inclus dans le parcours.
Mail 1294												X					X			<b>ANONYME</b> : NON au projet. Gaspillage d'argent, d'autres moyens de transport existent
Mail 1295							X										X			<b>M. VERTVOSTRAVO</b> : AVIS DEFAVORABLE, projet n'ayant pas réellement intégré les conséquences et impacts sur l'environnement et le voisinage.
Mail 1296																	X			<b>ANONYME</b> : (travaille sur Saclay) Je ne suis pas pour le métro, qu'il soit aérien ou souterrain, le problème sera le même, disparition de champs, dégradation de l'environnement, augmentation du temps de trajet pour venir travailler...
Mail 1297			X																	<b>ADHAVE de Voisins-Le-Bretonneux</b> : D'après la Pièce G2 – paragraphe 8.5.8.7, pas de parkings prévus près des gares. Où se gareront les personnes qui viendront de Magny les Hameaux, de Châteaufort, de Guyancourt, de Montigny le Bretonneux, de Saint-Lambert, de Toussus-le Noble... ? --> Sur les trottoirs de notre quartier de la Bretonnière par exemple. Comment peut-on imaginer qu'en 2030, les gens feront un kilomètre à pied ou prendront le bus pour aller prendre le métro ? ADHAVE demande donc l'aménagement de parking relais. Plusieurs centaines de places de parking aérien ou souterrain peuvent être implantés sur les 20 ha de l'actuelle friche Thalès qui accueillera la gare de St Quentin est.
Mail 1298	X								X											<b>M. DUPAU</b> : D'après le rapport de concertation de Madame Jarry, un déplacement de la future gare ligne 18 à Versailles-Chantiers allongerait le temps de correspondance à 7 minutes soit au-delà des 5 minutes fixées par le STIF. Mais il n'apparaît pas que le STIF ait été interrogé sur une possible dérogation au regard des contraintes du site, pour la sauvegarde du Centre 8.
Mail 1299		X					X	X									R			<b>ANONYME</b> : (de Villiers Le Bâcle) Contre le projet de la ligne 18 tel qu'il est actuellement présenté à cause des nuisances sonores et environnementales évidentes qu'il génère. Cette ligne doit être enterrée.
Mail 1300		X					X	X									R			<b>Mme DUPRE</b> : (de Châteaufort) NON au projet tel qu'il nous est imposé, il ne nous apportera que des nuisances et aucun effet bénéfique. Un métro, pourquoi pas, mais sous la terre !
Mail 1301							X										X			<b>M. BANCI</b> : Projet indispensable au regard de la croissance du nombre de personnes se déplaçant tous les jours vers le plateau de Saclay, permettrait de relier le plateau plus facilement à Paris et de décongestionner les voies de circulation. Un métro fonctionne à l'ELECTRICITE, ce qui permettra de réduire les rejets de CO2.
Mail 1302																	X			<b>M. MATTHIEU</b> : Favorable au projet de ligne 18. Il est fondamental d'intégrer le plateau de Saclay dans le Grand Paris par des moyens de transports modernes et efficaces.
Mail 1303		X																X		<b>ANONYME</b> : (travaille sur le plateau de Saclay) La ligne 18 permettra de faciliter l'accès au site depuis Paris ou des banlieues Nord ou Ouest de Paris, mais aucune proposition pour améliorer l'accès du plateau de Saclay depuis la banlieue Sud -Ouest (Evry, avec son pôle scientifique, le génopole, différentes universités...) --> NON à ce projet compte tenu du tracé proposé. Demande un projet intégrant des gares de la ligne RER D comme Evry, Corbeil Essonne, ou autres gares de la banlieue Sud.
Mail 1304																	X			<b>M. NAFOUENTA</b> : Favorable au métro automatique à Massy
Mail 1305		X					X	X									R			<b>M. DELPY</b> : (de Saclay) Se réjouit de transports plus pratiques et rapides mais contre la ligne aérienne, due à des raisons financières, qui va engendrer plus de nuisances sonores mais aussi plus d'émissions de gaz carbone car plus de voitures.
Mail 1306				X													X			<b>M. LAPIERRE</b> : Le fort développement du plateau de Saclay justifie pleinement ce projet. Bonne interconnexion à 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																	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																			
																		avec les RER B et C, idem pour l'interconnexion avec la ligne 14 à Orly.	
Mail 1307		X															R	<b>ANONYME</b> : AVIS DÉFAVORABLE au projet tel qu'il est présente aujourd'hui, où est Valérie PECRESSE qui clamait haut et fort avec d'autres politiciens qu'il fallait enterrer le métro sur le plateau de Saclay ?	
Mail 1308					X													X	<b>ANONYME</b> : Un TRAM aurait-il été envisagé au départ?
Mail 1309			X	X														X	<b>M. GODFROY</b> : Très bon projet, mais il faut aussi que le maillage dans les villes de banlieue des bus, des parcs auto lib/vélib, des trains transversaux et des parkings soit mis en place ou réorganisé de concert, actif jusqu'à des heures tardives
Mail 1310	X																		<b>M. LEMANT</b> : Le Centre 8 est un lieu d'échanges multiples et fraternels où souffle l'esprit, au cœur d'un ensemble qui regroupe protestants, catholiques, musulmans, soignants (Franciscaines, Claire Demeure) fin de vie et cimetière des Gonnards. La ligne 18 pourrait favoriser ces échanges mais pour cela il faudrait ne pas le détruire. C'est possible en prenant pour la ligne 18 la place d'Infrapole de la SNCF ou, en créant le Centre 8 par-dessus la gare souterraine (mais plus cher)
Mail 1311																		X	<b>M. LAFOND</b> : (travaille à Saclay) projet essentiel pour tous ceux dont l'entreprise a déménagé/ou va déménager sur le nouveau campus de Saclay
Mail 1312																		X	<b>Mme LANGLOIS</b> : (de MASSY) Avis très favorable à la ligne 18.
Mail 1313		X			X			X		X								X	<b>Mme COUDERC</b> : Contre la ligne 18 telle que présentée aujourd'hui : prévue initialement en souterrain avec 4 gares, elle est passée à 11 gares avec une partie en aérien pour compenser le coût de ces gares supplémentaires : Projet inutile et superflu pour un coût pharaonique qui en plus dénaturera et dévaluera les biens immobiliers des habitants du Plateau. Des liaisons RER (B, C, Orlyval), bus et tram en site propre, existent déjà ou sont en cours de réalisation. la meilleure solution est de les améliorer pour un coût moindre. Un Tram Express verra également le jour entre Massy et Versailles Chantiers avec un gain en temps de parcours rendant caduc la future ligne 18 Dans le dossier présenté, le chiffrage concernant l'hypothétique trafic gare par gare n'est pas suffisamment étayé (pour rappel, le rapport du CGI d'octobre 2015 indiquait une rentabilité négative de la ligne 18, mais bizarrement vous ne donnez plus maintenant les mêmes chiffres de fréquentation sans pour autant les justifier. De plus, aucun chiffrage n'est donné ni même avancé pour l'entretien de ce projet. Une ligne en aérien est pourtant beaucoup plus difficile et coûteuse à entretenir. Nos impôts et taxes apprécieront ! Qu'au moins le cadre de vie soit respecté et cette foutue ligne enterrée !
Mail 1314		X						X										R	<b>Mme COUDERC</b> : Avis défavorable au projet tel qu'il est présenté actuellement, nous réclamons l'enterrement de la ligne 18. Elle va traverser des communes en site inscrit de la vallée de Chevreuse, passer en périmètre de sites classés comme le château de Villiers le bâcle, en zone non aedificandi du CEA, en zone ZPNAF avec un plateau agricole comptant dans les plus fertiles de France. Comment peut-il être possible d'y implanter ainsi un métro aérien sur pylônes d'une hauteur totale de 11m ? Ces terres sont déjà amputées et polluées par un passage à 2X3 voies (CD 36, il ne manquerait plus qu'un métro aérien sur pylônes et sa pollution visuelle et environnementale.
Mail 1315		X					X	X					X					X	<b>Mme ROUSSEL BOUYER</b> : Sur le plateau de Saclay, le processus actuel de destruction de l'environnement, d'aggravation de la pollution tant aérienne que visuelle et sonore avec un impact très sensible sur la santé en particulier des enfants va être accéléré par un métro aérien, amenant inévitablement plus d'urbanisation et la destruction programmée d'une agriculture de proximité qui pourrait être un atout majeur de la région. L'énorme montant dépensé manquera à la modernisation pourtant indispensable des réseaux existants. Des solutions impactant moins l'environnement et un arrêt du mitage de ce magnifique plateau doivent impérativement être étudiées.
Mail 1316		X					X											X	<b>Mme CAIGNAULT</b> : Pas favorable à la mise en circulation d'un métro aérien. L'environnement sera dégradé et plus tard cela pourra probablement entraîner la suppression des terres agricoles et leur remplacement par du "béton" et des constructions.
Mail 1317		X					X											X	<b>Mme CAIGNAULT</b> : Défavorable à la mise en circulation d'un métro aérien. Les nuisances sonores induites dégraderont un peu plus l'environnement des habitants proches comme ceux de Villiers-le-Bâcle.

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 1318																	X		<b>Mme LAMBERTI</b> : AVIS TRES FAVORABLE, comment ne pas imaginer développer les transports propres et les liens avec Paris sur un site amené à croître avec l'implantation de nouvelles écoles, universités et centres de recherche ?	
Mail 1319		X															R		<b>M. COUDE</b> : OUI pour la Ligne 18, NON Sous la Bretonnière : de nombreuses fissures apparaissent sur nos maisons pour des raisons de terrains argileux et mouvants. Pourquoi ne pas revenir au projet initial sur la commune de Magny les Hameaux ?	
Mail 1320		X					X					X					R		<b>M. VANDAME-SOUPART</b> : FAVORABLE à la construction de la ligne 18 mais DEFAVORABLE à sa portion aérienne, d'autant que l'enfouissement complet représente un surcoût marginal au regard du coût global de ce projet (90 millions € sur 23 milliards € soit 0.4 %). La construction d'un métro peut devenir une véritable opportunité pour les évolutions, économiques IdF, elle doit cependant pouvoir se concilier avec, d'une part, la qualité de vie des riverains du futur métro, d'autre part, avec les enjeux agricoles et écologiques de la région et avec les engagements pris récemment par la France dans le cadre du sommet de la COP 21.	
Mail 1321		X															R		<b>M. DUBOIS</b> : Oui au projet mais NON à la ligne 18 sous le quartier de la Bretonnière. Demande que la SGP valide, dans le fuseau présenté aux riverains, le tracé le plus à l'est possible qui évite les habitations.	
Mail 1322		X													X	X			<b>M. CHELLE</b> : (scientifique devant rejoindre futur le cluster Université Paris/Saclay) Ligne 18 une réelle chance pour notre région et pour Saint Quentin en Yvelines en particulier, fin du système en étoile centré sur Paris. Notre déménagement prévu en 2020 : grande inquiétude sur la faible infrastructure de transport desservant le site et l'augmentation du débit sur la D36 : conditions de travail difficiles pendant 10 ans. Ne participe pas à la contestation contre le métro aérien car veut avant tout que la ligne 18 se fasse. Mise en service le plus tôt possible, bien avant 2030. Mais demande que la ligne évite de passer sous le quartier sensible de la Bretonnière, mais plutôt sous le golf.	
Mail 1323		X																X	<b>Mme RABAUD SHAW</b> : Inquiète du passage du métro sous la Bretonnière en terrain argileux et instable. De nombreuses fissures à la maison relevées par huissier, d'autres maisons ont des micropieux. Demande que la ligne passe plus à l'Est là où il y a déjà des routes par exemple	
Mail 1324																	X		<b>M. NOEL</b> : Tout à fait favorable à ce projet	
Mail 1325																		X	<b>M. REYNOUD</b> : « je suis très intéressé par cette ligne mais les gares ? sont mal disposées »	
Mail 1326																			<b>M. DEFAUCHY</b> : OUI à la ligne 18 mais NON au passage sous la Bretonnière. Je ne comprends pas qu'on fasse passer une ligne de "train" sous une résidence déjà touchée par la sécheresse depuis des années. Il y a de quoi dévier le tracé sans gêner qui que se soit en passant sous le golf.	
Mail 1327		X				X							X				R		<b>ANONYME</b> : Le passage de la ligne 18 sous les maisons de la Bretonnière est complètement aberrant Outre les désagréments pour les personnes, les vibrations peuvent fragiliser les maisons qui ont déjà été touchées par la sécheresse et dont certaines ont dû être renforcées par des pieux	
Mail 1328	X						X										X		<b>Mme TUSSEAU</b> : Favorable au passage de la ligne 18, l'accès à l'aéroport d'Orly sera beaucoup plus facile et rapide d'accès. Il serait très intéressant d'avoir une gare à proximité du nouveau quartier Camille Claudel plutôt que de prendre le bus. Il y a un passage du souterrain à l'aérien donc une modification d'infrastructure et possibilité de faire une gare à cet endroit. La zone de maintenance pose par contre problème car elle est à proximité d'une forêt classée. Il y aura inévitablement un impact écologique, trouver un autre emplacement.	
Mail 1329																		X	<b>ANONYME</b> : Très défavorable au sujet de la ligne 18, trouve inadmissible que des sommes folles soient investies dans de tels projets. Gardez cet argent pour élargir la N118 ou améliorer les bus et les RER existants.	
Mail 1330							X										R		<b>ANONYME</b> : CONTRE CE PROJET QUI VA DENATURER LE PLATEAU, non seulement c'est moche et en plus, il va y avoir un tas de nuisances supplémentaires. Faites de l'enterré.	
Mail 1331																		X	<b>ANONYME</b> : Non, encore de l'argent gaspillé. C'est beaucoup trop, je suis contre.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1332				X													R	<b>M. IMHOFF</b> : Je suis contre ce projet au niveau étude des stationnements des véhicules à la gare de Saint Quentin Est. Une gare sans parkings alentours c'est INIMAGINABLE. Tous les usagers ne seront pas des riverains, ce sont des personnes qui apprécieront de prendre leur voiture pour faire 10 mn de trajet plutôt que d'utiliser les bus qui feront un tour de 20 mn... et qui ne fonctionnent qu'aléatoirement pendant les vacances scolaires, jours fériés... Sans parkings dédiés, les usagers se gareront n'importe où sur nos trottoirs, devant nos maisons... et pourront rester garés là des jours entiers ! Il faut étudier les conditions de circulation pour accéder à Saint Quentin est et SURTOUT prévoir les parkings en surface ou souterrain en nombre suffisants pour éviter que les usagers ne se garent n'importe où. Les terrains de Thalès peuvent accueillir des parkings en nombre probablement suffisant.
Mail 1333																	X	<b>ANONYME</b> : pratique mais pas indispensable au vu des structures qui sont autour. je suis contre
Mail 1334																	X	<b>ANONYME</b> : DEFAVORABLE A CE PROJET : Habitant du plateau, nous subissons les nuisances sonores avec l'aérodrome de Toussus. on ne va pas en plus subir un train en hauteur qui va non seulement polluer notre paysage, mais en plus nous assourdir.
Mail 1335		X							X									<b>M. IMHOFF</b> : Le terrain argileux, les travaux faits ou à faire comme l'installation de micropieux sous nos maisons de la Bretonnière nous obligent à rester propriétaires des tréfonds afin de pouvoir faire dans le futur les travaux nécessaires de soutènement des habitations. La ligne 18 risque de passer sous les maisons du quartier de la Bretonnière, Quand est-ce que la Société du Grand Paris publiera officiellement le nouveau tracé et renoncera à la zone de travaux élargie, afin que les résidents de ce quartier ne subissent pas inutilement de servitudes de leurs tréfonds éternellement ?
Mail 1336	X								X				X					<b>M. PATOU</b> : Contre la solution proposée de mettre la gare ligne 18 à Versailles chantiers sur l'emplacement du Centre Huit car 1) Pas de solution de substitution satisfaisante proposée à la disparition du Centre Huit, alors qu'il est le siège de l'Eglise protestante Unie de Versailles, le centre paroissial où ont lieu les grands cultes festifs, la catéchèse, les études bibliques, l'entraide et le scoutisme, rendant impossible l'exercice de ce culte par rapport à l'importance de notre communauté, 2) Le bâtiment a été classé au titre du patrimoine religieux du 20ème siècle, 3) le Centre Huit et les sœurs diaconesses forment une communauté indissociable.
Mail 1337	X	X																<b>ANONYME</b> : (de Versailles) La gare de Saint Quentin voit passer plus de 70 000 usagers par jour, il serait judicieux de placer une gare de la ligne 18 à côté pour diminuer le flux, et c'est quand même le centre-ville.
Mail 1338		X					X						X					<b>ANONYME</b> : CONTRE la ligne 18 qui passerait sous la résidence de la Bretonnière alors que les maisons sont déjà fragilisées par l'état du terrain. Faire passer le ailleurs !
Mail 1339		X	X				X						X				R	<b>M. LAVIGNE</b> : (habitant la Bretonnière) Favorable au projet de ligne 18 qui améliorera les transports mais TOTALEMENT OPPOSE A SON PASSAGE SOUS LE QUARTIER DE LA BRETONNIERE (maison située au-dessus du prévu de la ligne 18) 1) Le dossier SGP prend en compte la faune, la flore pour satisfaire les écologistes mais il passe sous silence l'impact humain et financier lorsque le train passera sous le quartier. Le groupe scolaire des 40 arpents situé à la verticale du tracé n'est même pas répertorié : risques d'effondrement mettant en danger la vie des enfants et le passage incessant des métros, toutes les 45s en heure de pointe perturbera le bon fonctionnement de l'école mais surtout la santé des enfants. Les maisons de la Bretonnière sont construites sur de l'argile uniquement sur des dalles flottantes : Dans le cas de nos constructions, la dalle flottante, directement au contact du sol est un récepteur qui multiplie fortement la perception des vibrations : Le passage du métro toutes les 1 à 2 min engendre des vibrations transmises au sol qui transmet ces vibrations mécaniques aux maisons situées à proximité du tunnel. Les vibrations des murs et des dalles de nos maisons définissent un « Bruit solidien ». Les 2 bruits solidiens (dalle + murs) s'additionneront. De nombreux habitants ont fourni les preuves des travaux de consolidation qu'ils ont dû effectuer pour consolider leur habitation. Des piliers de soutien dont la profondeur fait qu'ils se trouveront en théorie dans le tunnel de métro sont présents. 2) Le choix de la technologie du métro « roulement fer » et non « roulement pneumatique » à peu de distance verticale et horizontale de nos habitations risque d'aggraver les dommages. 3) Les bouches d'aération et le fonctionnement de la ventilation en continu (bruit associé) 4) Risque électromagnétique : des perturbations peuvent être dues au courant

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
																				permanent d'alimentation traction du métro : 1500 Volts, et des antennes des systèmes de guidage automatiques et de transmission de données. Vu la faible profondeur du tunnel sous les maisons (15m), la présence permanente de courant haute tension et des rayonnements peuvent venir perturber notre santé et notre sommeil. 5) D'un point de vue juridique, l'expropriation des tréfonds dans notre quartier rendra impossible les nécessaires futures consolidations par des micropieux, et/ou une politique de transition énergétique (cf. chauffage par géothermie). 6) Je demande un tracé passant plus à l'Est sous le Golf National et/ou sous l'avenue de l'Europe, beaucoup plus court, moins cher, ne nuisant à personne et laissant tranquilles les dizaines de familles qui ont investies des sommes non négligeables pour habiter la Bretonnière au calme.
Mail 1340		X					X	X					X							<b>M. EBLE</b> : (habitant la Bretonnière) Déjà sinistré en 1992 (dalle enfoncée de 1 cm par endroits), CONTRE le passage du métro sous le quartier de La Bretonnière. Souhaite que la SGP ne soit pas propriétaire des tréfonds dans la zone étendue même si trajet est dévié sous le golf National.
Mail 1341			X														X			<b>ANONYME</b> : CONTRE la ligne 18 puisque la gare de Saint Quentin Est ne prévoit aucun parking : menace de parkings sauvages sur les trottoirs de Voisins et la résidence de la Bretonnière. il y a suffisamment de place sur le terrain de Thales pour y mettre des parkings - mais construire des parkings ça rapportera moins que des logements !
Mail 1342		X					X					X					R			<b>M. FAYOL</b> : (de MAGNY-LES-HAMEAUX) Avis défavorable au 2ème tronçon de cette ligne 18 (Saclay -Versailles, au niveau architectural (viaduc), financier et contre la faible rentabilité de cette portion de la ligne, comme de nombreux acteurs : la Cour des Comptes, le Commissariat Général à l'Investissement, le STIFF, la RATP (rapport Auzannet), les 5 communes à l'ouest du plateau de Saclay qui sont contre l'aérien, ainsi que la CAPS dans son CDT et la présidente de région Valérie PECRESSE. Cette portion est peu utile voire pas du tout aux résidents du plateau. La SGP a organisé plusieurs fois des réunions publiques à Magny-les-Hameaux, mais la seule chose qu'elle a réussi à démontrer c'est son caractère dominateur voir dictatorial.
Mail 1343		X															R			<b>ANONYME</b> : Contre la ligne 18 tant qu'il n'y aura pas une déviation du tracé pour ne pas impacter les maisons de la Bretonnière et qu'une solution pour la circulation n'aura pas été trouvée.
Mail 1344																	X			<b>M. SORS</b> : (de Versailles) FAVORABLE au projet indispensable, porteur d'avenir et de développement qui permettra notamment de relier l'aéroport d'Orly par les transports en commun. Des investissements nécessaires et des contraintes surmontables.
Mail 1345		X					X						X				R			<b>Mme JODAR</b> : (de Voisins le Bretonneux) Oui à la création de la ligne 18 pour le développement économique de la région, Oui à la ligne 18 en souterrain, NON au passage sous une zone résidentielle au sous-sol fragilisé comme celui de la BRETONNIERE, OUI au tracé alternatif plus court et moins coûteux qui évite les zones pavillonnaires.
Mail 1346	X							X												<b>M. TORET</b> : (Président de l'Institut biblique de Versailles <a href="http://institutbibliquedeversailles.fr">http://institutbibliquedeversailles.fr</a> ) INCONCEVABLE que ce projet porte atteinte aux activités du Centre Huit dans ses locaux actuels, c'est bien plus qu'une paroisse protestante, c'est aussi un centre œcuménique qui concerne tous les chrétiens des Yvelines ainsi qu'un lieu de rencontre interreligieux. Son emplacement, à la fois en grande proximité avec la gare de Versailles Chantiers et le Centre hospitalier des Diaconesses et leur chapelle, est un atout majeur pour l'organisation des rencontres interconfessionnelles. Le respect de l'emprise du Centre Huit est possible soit en revoyant l'ampleur du projet de gare, soit en prévoyant des aménagements souterrains. Le surcoût éventuel d'une modification du projet est difficilement opposable eu égard aux conséquences d'un éventuel déplacement du Centre Huit car la remise en cause du Centre Huit dans la totalité de son emprise actuelle aurait des conséquences financières considérables que la Personne Publique devrait prendre intégralement en charge, mais aussi d'autres conséquences difficilement chiffrables : impact d'un déplacement ou de la réduction des activités culturelles au profit de la communauté protestante de Versailles, qui serait assimilable à une entrave à la liberté de l'exercice de la religion. Hors indemnisation financière des investissements relatifs à l'acquisition de terrains et à la construction de bâtiments équivalents, comment indemniser l'inévitable augmentation des frais de fonctionnement non seulement pour l'Eglise protestante, mais aussi pour tous les fidèles et les usagers du Centre Huit et chiffrer également le coût social d'une perturbation des activités œcuméniques et interconfessionnelles, visant à assurer le lien

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
																				social entre les communautés. Ce sont des milliers d'usagers du Centre Huit qui sont concernés. Caractère irremplaçable de la situation actuelle du Centre Huit : proximité immédiate de la gare et des transports publics, adaptation des locaux, possibilité de parking privé, proximité immédiate du centre hospitalier des Diaconesses avec leur chapelle et leur capacité d'hébergement. Le label « Patrimoine religieux du 20ème siècle » a été attribué le 4 décembre 2012 au Centre Huit au titre des édifices de culte 1905-2000 par le Préfet de la région Ile de France. → L'aménagement de la gare de Versailles Chantiers pour accueillir la ligne 18, doit considérer comme une contrainte INCONTOURNABLE le respect de l'intégrité de l'emprise du Centre Huit.
Mail 1347								X									X			<b>ANONYMES</b> : (de Villiers-le-Bâcle) Fortement défavorables à ce métro, nous ne voulons pas entendre les passages des rames toutes les 3 min, à chaque fois que nous ouvrons une fenêtre. Nous avons choisi de vivre ici pour justement éviter toutes ces nuisances.
Mail 1348		X						X												<b>ANONYME</b> : (de Saclay) Proteste contre la multiplication des gares de la ligne, dont les coûts supplémentaires passeront dans les impôts, même de ceux qui n'ont que les côtés négatifs, un métro aérien qui passe devant chez eux. Si le métro enterré est trop cher, faire moins de gares, les bus sont là pour prendre le relais ou bien PAS DE METRO
Mail 1349		X					X						X							<b>M. PUYRAUD</b> : (de Voisins le Bretonneux) si la création de la ligne 18 n'est pas à remettre en cause, son tracé en souterrain sous des habitations à la Bretonnière est inadmissible et potentiellement dangereux vu les différents mouvements de terrain ayant impacté la résidence. Il est certainement possible de rester dans le domaine public, voire sous des bâtiments industriels. Lors des différentes réunions, il a été refusé de traverser le Golf National pour des problèmes de nuisances. Pourquoi ne pas reconnaître les nuisances que nous allons subir ainsi que la décote de la valeur de nos biens immobiliers ? Vous nous assurez qu'il n'y aura pas de nuisances sonores ni de vibrations sensibles, nous ne pourrions le constater qu'une fois les travaux finis. Si nous voulons vendre avant la fin des travaux, il va être impossible de convaincre un éventuel acheteur, il préférera la certitude à vos belles promesses et ira acheter ailleurs.
Mail 1350																	X			<b>M. DESCHAMPS</b> : (étudiant) L'enjeu est de permettre au pôle étudiant d'accéder à des moyens de transports en commun pratiques et intelligents. Le recours systématique à la voiture n'est évidemment pas satisfaisant à court, moyen et long terme.
Mail 1351																	X			<b>M. ROSSETTINI</b> : (étudiant ECP) La communauté étudiante a absolument besoin du métro sur le plateau de Saclay
Mail 1352																	X			<b>M. BARRAL</b> : (étudiant ECP) Un moyen de transport qui se révélera indispensable pour les étudiants de Paris Saclay
Mail 1353																	X			<b>M. SEGONNE</b> : (étudiant ECP) Ce métro sera essentiel pour la future vie des étudiants de Saclay
Mail 1354																	X			<b>M. BELLEC</b> : (étudiant ECP) Je serai étudiant sur le plateau de Saclay en 2017 et le métro est indispensable pour tous les futurs milliers d'étudiants qui seront présents sur le plateau
Mail 1355																	X			<b>M. RAVIGNE</b> : (étudiant ECP) Le plateau de Saclay sera un pôle majeur étudiant et de recherche. Une ligne de métro est absolument essentielle pour désenclaver les futurs campus des écoles s'installant sur le plateau. Il faut absolument prendre en compte le manque de mobilité propre des étudiants. Fournir un accès facile à Paris permettra la bonne marche de Saclay.
Mail 1356		X					X	X									R			<b>ANONYME</b> : (de Châteaufort) OUI pour le métro qui est une opportunité de rendre la circulation plus fluide tant sur les routes que pour les transports en communs, NON pour un métro aérien et ses nuisances sonores + intégration dans le paysage. Nous vivons dans la vallée de Chevreuse pour la quiétude et pour les paysages, n'allons pas tout menacer !
Mail 1357		X					X	X									R			<b>M. COURNOT</b> : (de Châteaufort) Le Grand Paris OUI, le métro aérien NON. Un métro aérien nous renverrait aux années 1970 où le béton a pris place sur les vergers, a endeuillé le paysage et a provoqué de grandes nuisances sonores pour les franciliens. Il faut enterrer ce métro afin de préserver la nature, les espèces d'oiseaux et d'insectes qui risquent de disparaître et laisser aux agriculteurs leurs activités agricoles telles qu'ils les pratiquent aujourd'hui. Eviter à tout prix les nuisances sonores déjà trop présentes dans notre quotidien, préserver la Vallée de Chevreuse et surtout écarter tout accident qui pourrait survenir en raison de la proximité du CEA où est installé le réacteur nucléaire. Pourquoi un accord serait-il donné à tel un projet qui ne s'inscrit pas dans notre réglementation

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
																			environnementale (environnement classé) ? Je souhaite que le métro soit ENTERRÉ comme cela été prévu à l'origine.	
Mail 1358		X																	<p><b>Mme DEBIESSÉ</b> : J'avoue ne pas comprendre DU TOUT que les contraintes scientifiques ne soient pas prioritaires quand on se donne pour mission de réaliser un cluster scientifique de niveau mondial. Le projet tel que présenté dans le dossier est donc en totale contradiction avec les objectifs annoncés de Paris Saclay :</p> <p>Point 1) Page 50 de la notice explicative : analyse des variantes sur le quartier Polytechnique : "Le scénario 2 – D36 a un impact sur une partie des activités du Site Instrumental de Recherche par Télédétection Atmosphérique (SIRTA) et sur les salles blanches de Thalès (électromagnétisme, nuisances sonores etc.)", mais finalement, page 51, le choix du scénario ne se fait pas en tenant compte des contraintes scientifiques : "La combinaison des analyses des scénarios de tracé et de gare conduit à retenir le scénario 2 – D36, en raison de son impact limité sur son environnement humain (malgré l'obligation de déplacer certaines installations du SIRTA et de Thalès) et d'une position de gare au cœur de la ZAC de l'Ecole polytechnique."</p> <p>Point 2) page 74 de la pièce J9 il est dit qu'un des impacts majeurs est "le risque de dépassement des valeurs cibles d'électromagnétisme du laboratoire Thalès". La principale mesure envisagée est le déplacement de la salle blanche de Thalès (alors qu'on nous a justifié en partie le passage du métro en aérien pour ne pas contrevenir aux contraintes scientifiques des établissements de recherche).</p> <p>Point 3) le choix d'implanter la gare du CEA-Saint-Aubin dans la zone de danger immédiat du CEA Saclay a accéléré l'arrêt définitif du réacteur Osiris alors que le remplaçant de ce producteur de technétium 99, Jules Horowitz à Cadarache, ne sera prêt qu'au mieux en 2019 et que, de l'avis même de l'Académie de médecine, le risque d'une crise sanitaire est grave pour la période 2016-2019 pour cause de pénurie de ce radio-isotope irremplaçable à plusieurs égards. Lors d'une réunion de la CLI des installations nucléaires du Plateau de Saclay en avril 2011, le représentant de la DDT avait dit « L'Etat a bien intégré cette problématique et a prévu l'arrêt du réacteur Osiris dans un calendrier identique au développement de la zone ». Dans la fiche 22 du CDT de Paris Saclay, il est écrit: "De façon concomitante, une réflexion sur l'aménagement d'ensemble du Christ de Saclay rendue possible à terme par l'évolution des activités nucléaires sur le site du CEA sera conduite". En mars 2014, David Bodet, président de la CAPS, avait commenté : "Le gros souci est que la gare est dans le périmètre de sécurité des réacteurs du CEA (Osiris et Orphée) et ne peut être construite avant l'arrêt et la mise en sûreté de ceux-ci (dates non fixées)". Pièce jointe : « Lettre ouverte à M. le Président de la République » d'août 2014</p>	
Mail 1359															X	X		<b>M. WAAST-RICHARD</b> : (de Viroflay) Je suis favorable à ce projet qui est critique pour ceux qui comme moi se rendent sur le plateau de Saclay pour y travailler. Je suis très favorable à ce projet. J'espère qu'il se réalisera VITE!		
Mail 1360																	X	<b>M. LAHARRAGU</b> : La ligne 18 serait une opportunité incroyable pour tous les étudiants comme moi qui souhaiteront rejoindre le nouveau campus de CentraleSupélec à partir de 2018.		
Mail 1361		X					X						X				R	<b>M. DEPRETZ</b> : (habitant la Bretonnière) Pour la construction de la ligne 18 mais absolument CONTRE le percement d'un tunnel sous notre quartier. Nombre de maisons de la commune, incluant notre quartier, ont subi et subissent toujours des dommages dus à des mouvements de terrain. Percer un tel tunnel sous le quartier présente un risque évident d'aggravations de ces dommages, sans compter les éventuelles vibrations à l'usage, sans qu'aucune justification ne nous ait été fournie pour un tracé sous la Bretonnière. Une solution alternative peut être trouvée, en passant sous le Golf.		
Mail 1362		X					X						X				R	<b>M. DARMON</b> : (habitant la Bretonnière) Le passage sous la Bretonnière semble résulter d'une étude bâclée. On n'a pas le PLU de Voisins-le-Bretonneux dans le dossier d'enquête publique, du coup aucun document ne fait référence à ce tronçon spécifique. A-t-il vraiment fait l'objet d'une étude sérieuse à part 2 forages ? Quand on voit les implications sur nos maisons (risques de fissures, d'effondrement, de nuisances sonores et vibratoires) on peut se poser la question de l'aberration de ce tracé, alors même que des solutions alternatives existent, sont moins coûteuses et moins risquées ! Contre ce projet s'il passe sous la Bretonnière. Gagner 20 min pour aller à Orly 3 fois par an ne m'intéresse pas si c'est pour avoir un train 10m sous mes pieds toutes les 90s.		



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1363																	X	<b>M. HOTAIT</b> : (étudiant ECP) Je serai bientôt sur le plateau de Saclay, je n'ai pas envie d'avoir une voiture pour des problématiques de développement durable. Cette solution de transport en commun est essentielle et optimale car elle répond à la fois à mes besoins de déplacement et mes convictions.	
Mail 1364		X					X	X										R	<b>Mme CARDEA</b> : (de Buc) Les nuisances d'un transport aérien seraient trop importantes dans un secteur recherché pour son calme et ses terrains agricoles, surtout dans la partie Saclay à Villiers le Bâcle. Il faut absolument revenir au projet de lignes souterraines.
Mail 1365		X						X										R	<b>M. ROUX</b> : (de Versailles) Favorable à la ligne 18 Versailles-Orly mais la préservation de l'environnement est primordiale: il faut une ligne en majeure partie souterraine, avec les études rigoureuses en amont pour assurer la stabilité et la pérennité des ouvrages ferroviaires et des ouvrages avoisinants existants.
Mail 1366				X															<b>Mme APTEL-BRUNET</b> : (de Gif sur Yvette) La SGP insiste sur les multiples correspondances proposées : RER, métro, train, BHNS... Quid de l'intermodalité avec le vélo ? aucune mention dans les brochures de la possibilité de transporter un vélo. Je demande que soit au moins prévue l'accessibilité aux 2 roues, de façon à permettre une fluidité dans l'intermodalité. A Berlin, S-Bahn et U-Bahn sont accessibles aux 2 roues, à Grenoble, le tram l'est aussi... Il est vraiment étonnant, alors que l'EPAPS parle de projet "écologique", qu'un futur transport lourd ignore qu'il côtoie de larges pistes cyclables.
Mail 1367																		X	<b>M. COMTE</b> : (de Rhône-Alpes) Avis défavorable, ce projet de ligne 18 du Grand Paris et d'autres ont été mal préparés, et n'ont d'intérêt que pour les groupes financiers, non pour la collectivité ou le bien public. Le rôle de l'Etat devrait être exclusivement de défendre le bien public et les citoyens et être garant que la nature ne soit pas saccagée par des projets à court terme, uniquement basés sur l'intérêt privé de grands groupes financiers. Si l'Etat ne fait pas son travail, il n'est plus respectable, il est normal que les citoyens se rebellent et refusent son autorité.
Mail 1368					X		X	X										X	<b>M. CECCARELLI</b> : (de Gif sur Yvette) NON AU METRO AERIEN, oui à un aménagement raisonné de notre environnement. La coulée de béton sur le plateau de Saclay est impressionnante, y ajouter un métro aérien est inacceptable pour des raisons sonores et de préservation de l'environnement. La ligne B du RER pourrait être fantastique: excellente liaison avec les 2 aéroports et le centre-ville de Paris. Le lien entre le Plateau et Versailles se fait par Massy. On pourrait "épargner" le plateau d'une énième coulée de béton et améliorer les transports existants. De plus il faudrait favoriser les liens Orsay - Plateau et Gif - Plateau par câble, chemin verts à faire à pied ou à vélo ou pourquoi pas muletiers... Ce serait un signe fort pour montrer qu'on peut conjuguer hautes technologies (synchrotron, laser et tous les équipements fantastiques existant sur le plateau) et respect pour la nature et ça ferait du Campus Paris/Saclay un campus unique et pas une pâle imitation d'autres campus.
Mail1369																			<b>M. MICHEL</b> : Très chère ligne 18, une fortune ! Même Valérie Pécresse n'est pas d'accord...! ne vaudrait-il mieux pas améliorer cette satané ligne " B " ?
Mail 1370	X								X										<b>Mme GACHE</b> : Centre 8 très important pour la communauté protestante de l'Eglise Protestante Unie. Très bien situé, centre d'une vie paroissiale, religieuse, avec la proximité de la communauté des diaconesses, mais aussi culturelle et sociale. Il a bénéficié récemment d'une mise aux normes obligatoire et coûteuse. Vu l'argent dépensé récemment, il est déjà scandaleux que ce bâtiment puisse être détruit. Dans un tel cas, les autorités publiques doivent mettre à disposition un équipement équivalent proche de la Gare des Chantiers.
Mail 1371																		X	<b>M. TRONEK</b> : (étudiant ECP) Futur étudiant sur le plateau de Saclay, il me paraît indispensable d'avoir un réseau de transport performant, pour la vie quotidienne et pour l'attractivité globale de la zone. En ce sens, la ligne 18 participerait grandement à faire du plateau de Saclay un espace vivable et accessible
Mail 1372				X														X	<b>M. REMY</b> : (de Gif-sur-Yvette) Au lieu de dépenser la somme pharaonique de 3 milliards pour cette ligne 18 ne serait-il pas plus utile de dépenser 2, 3, 10 et même 100 millions pour installer sur le Plateau des vélos électriques, construire une supérette, installer un Pub, un MacDo, une salle de cinéma, une salle de fitness, de squash ou un centre de musculation ? Bref le b.a.-ba de la vie en société. Pour les trajets plus conséquents, il y a le TCSP bien sûr, mais il faudrait aussi investir dans un petit nombre de voitures électriques 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
																				des bornes en libre-service, investissement qui rendrait visiblement un grand service aux étudiants du Plateau, pour des déplacements porte-à-porte plus spécifiques. Si vous installez un métro sans rien autour, les étudiant seront tentés d'aller sur Paris pour se détendre, alors que le principe même d'un campus c'est de créer un lieu de vie local.
Mail 1373																				<b>M. MILON</b> : (étudiant ECP) Nous travaillons aujourd'hui au déménagement de notre école sur le plateau de Saclay. Une des grandes préoccupations est l'accès à notre futur campus via les transports en commun. La mise en place de la ligne de métro n°18 est plus qu'indispensable au rayonnement du plateau de Saclay. En effet, ce dernier qui veut à terme réunir écoles, entreprises et établissements de recherche, a besoin d'un tel réseau de transport pour permettre à ses usagers de ne pas se sentir enclavés !
Mail 1374		X					X							X			R			<b>M. : DRICI</b> : OUI à la ligne 18, NON au passage sous la Bretonnière. Ce lotissement a été construit sur un terrain argileux et de nombreuses maisons ont subi des dégâts (enfoncement de la dalle, fissures sur les murs extérieurs et intérieurs...). Certaines ont fait l'objet d'un renforcement par une ceinture de micropieux qui malheureusement est inefficace puisque les maisons bougent toujours chaque été. Le passage de la ligne 18 sous le Bretonnière sera catastrophique pour toutes les maisons de ce lotissement. Pourquoi pas un passage sous les routes ou sous le Golf National?
Mail 1375		X					X							X			R			<b>M. JAMMOT</b> : Favorable à la ligne 18, MAIS le passage sous la Bretonnière est une aberration. Les maisons ont été construites sur des terrains argileux avec des fondations qui ne sont pas adaptées à ce type de sol. Les implications de ce tracé sur les maisons sont de nature diverses : Risque de fissures, d'effondrement, Nuisances sonores et vibratoires. Il existe une alternative évidente pour le tracé, sous le golf, plus court donc moins couteux.
Mail 1376		X															R			<b>M. : RONDELET</b> : Contre le métro en aérien, car défiguration du paysage, pollution sonore et visuelle. il y a assez des lignes hautes tensions pour montrer l'empreinte humaine sur le plateau de Saclay pas la peine d'avoir en plus un mur sur pylônes hideux alors que des alternatives sont possibles en enterrant la ligne...
Mail 1377		X					X							X			R			<b>M. RAHOUA</b> : (De la Bretonnière) Non au passage de la ligne 18 sous et à proximité des maisons du quartier La Bétonnière. Il est plus qu'évident que la SGP doit opter pour un tracé final qui éviterait totalement le passage du Métro sous ce quartier. Compte tenu de l'ensemble des données techniques publiées, le passage sous La Bretonnière entrainerait certainement des dégâts matériels considérables ainsi qu'un impact négatif sur la santé. Si le tracé actuel était maintenu, l'impact environnemental sur la santé des habitants et des élèves en matière de bruit, de vibrations et de transmission d'ondes électromagnétiques aura des conséquences néfastes que ce soit pour les habitants ou les élèves de l'école des 40 Arpents. Le bruit et les vibrations seront particulièrement amplifiés dans le cas des maisons du quartier La Bretonnière vu le mode de construction basé sur des dalles flottantes directement liées au sol. - La dépréciation de la valeur des maisons impactées serait inévitable, des acheteurs posent déjà la question du tracé sous la Bretonnière et cette condition aura certainement un impact négatif sur la valeur des biens immobiliers si le tracé sera maintenu dans sa variante actuelle.
Mail 1378																	X			<b>Mme KAIM</b> : Favorable au développement de la ligne 18, va contribuer à faciliter les déplacements banlieue/banlieue. Elle va permettre le développement du plateau de Saclay afin qu'il devienne le pôle universitaire, technologique et d'activités qu'on espère. Il va bien falloir qu'il soit correctement desservi si on veut que ce pôle et toute la région soient attractifs...
Mail 1379	X																X			<b>M. MACE</b> : (de Palaiseau-Camille Claudel) En faveur de la ligne 18 et préconise la création d'une station supplémentaire au niveau du quartier Camille Claudel, pour permettre aux habitants de ses 1500 logements de bénéficier d'une desserte proche de chez eux
Mail 1380		X												X			R			<b>M. CORCORAL</b> : (de la Bretonnière) Favorable à la ligne 18 mais très défavorable au tracé sous les maisons du quartier de la Bretonnière, en raison de la densité d'habitation, du passage sous l'école des 40 Arpents et surtout du terrain à l'origine de désordres dans la plupart des maisons du quartier. Ma maison comporte de nombreuses fissures et plusieurs voisins ont également dû faire des reprises en sous-œuvre. Creuser sous la résidence dans ces conditions risque fort de provoquer de nombreux désordres. Je ne doute pas que vous modifierait ce tracé (très peu ou pas d'habitation sur la plupart des terrains au voisinage de la résidence, dont le golf).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1381		X					X							X	X	R			<b>M BIDRON</b> : Voisins le Bretonneux. Soutien de principe pour ce projet. La ligne 18 doit répondre à l'accroissement des échanges avec le plateau de Saclay. Forte réserve sur le tracé sous Voisins le Bretonneux. Risques : nuisances sonores lors des travaux, du passage des véhicules, déstabilisation des édifices construits sur terrain argileux, vibrations émises par les véhicules du métro, perturbations électromagnétiques des résidences. Péril pour les maisons déjà consolidées avec des micropieux. Revoir le tracé plus à l'est.	
Mail 1382	X																X		<b>M PATPARI</b> : Palaiseau. Approuve la mise en place de cette ligne nécessaire pour desservir les grands centres. Il faut permettre aux habitants des quartiers de Palaiseau d'accéder à leur travail. Nécessité de construire la gare de Camille Claudel.	
Mail 1383																	R		<b>M. BOICHAIN</b> : ce métro doit entièrement en souterrain. Ne pas défigurer les paysages et détruire les terres agricoles indispensables.	
Mail 1384																	X		<b>Mme METGE</b> : Pleinement favorable au projet ligne 18. composante essentielle au développement du plateau de Saclay.	
Mail 1385															X		X		<b>ANONYME</b> : Les modalités de cette enquête sont un vrai problème : n'importe qui peut créer autant d'avis sur le projet, et ainsi déformer la réalité des avis, voire noyer d'autres avis sérieux et motivés dans un magma de revendications. En lisant les nombreux avis, on a le sentiment que la clé de la ligne 18 qui concerne des millions de citoyens réside dans les quelques centaines d'habitants de Villiers le Bâcle ou de Camille Claudel... Je ne critique pas leurs revendications, au contraire, mais à voir le nombre de leurs messages, on a le sentiment qu'il dépasse le nombre d'habitants des secteurs mentionnés. J'espère donc que la commission d'enquête saura faire la part des choses et identifier réellement les points clés remontés par les citoyens sur ce projet. L'investissement est pharaonique, utilisons à bon escient l'argent des contribuables. Pour ma part, opposé au passage sous la Bretonnière et favorable à un métro en souterrain au niveau du plateau de Saclay pour préserver la quiétude des habitants et le peu de nature qu'il nous reste. Sans ces deux points, je suis contre la ligne 18 sur sa section Massy Versailles	
Mail 1386															X		X		<b>Mme BOITEL</b> : Garancières. Contre la démolition du centre huit (bâtiment classé au patrimoine religieux du 20 <sup>ème</sup> siècle) comme indiqué par la SGP. Pas de prise en compte de l'impact social. Pas de solution de substitution satisfaisante à la disparition du centre huit, siège de l'église protestante unie de Versailles et ses environs, grands cultes festifs, catéchèse, études bibliques, entraide, scoutisme.	
Mail 1387																	R		<b>M CASSAR</b> : Châteaufort. Commune rattachée au Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse. En tant que simple citoyen je me dois de respecter des règles très strictes notamment en termes d'urbanisme. Comment un projet de viaduc en béton de 7m de haut, de 5 km de long qui va irrémédiablement impacter visuellement cette région peut-il être envisagé par nos pouvoirs publics? Valider un tel projet revient à sciemment abimer un territoire. Pour cette raison que je suis contre le métro aérien.	
Mail 1388																	R		<b>M CASSAR</b> : Etudiant. Châteaufort. Contre le métro aérien sur les communes de Châteaufort et Villiers Le Bâcle. Les niveaux des nuisances sonores créés de jour comme de nuit par un métro aérien vont être insupportables pour tous les habitants. Pourquoi nos villages doivent être les victimes imposées alors que le projet initial prévoyait un enterrement total sur ce territoire? Je le répète donc, je suis totalement opposé à ce métro aérien.	
Mail 1389																	R		<b>Mme PURET</b> : Châteaufort. Les terres vont être massacrées par le métro aérien. Respect de l'environnement pour le futur. Métro aérien est une hérésie. Je n'en veux pas non au métro aérien sur Châteaufort et Villiers le Bâcle.	
Mail 1390																	X		<b>M LETREGUILLY</b> : Etudiant. Oui au métro aérien, possibilité d'arriver rapidement depuis Paris, contribue au développement et rayonnement du futur cluster de Saclay. Les ambitions d'enseignement avec l'université Paris/Saclay et de développement de plusieurs pôles de recherche ne pourront être que pleinement réalisées avec l'arrivée d'un métro.	
Mail 1391							X										R		<b>ANONYME</b> : contre le métro aérien. Nuisances sonores et visuelles. Allez voir la ligne abandonnée et non détruite de l'aérotrain en Beauce entre Artenay et Orléans. Un régal pour les yeux !!!	
Mail 1392							X										R		<b>MALMONT</b> : Villiers le Bâcle. Contre le projet aérien. Incompatible avec l'environnement de Villiers le Bâcle. Projet aberrant, nuisances visuelles, sonores et écologique. Enterrer ce métro est primordial.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1393																	X		<b>Mme LAUR</b> : Massy. Je soutiens pleinement le projet que j'attends avec impatience.	
Mail 1394	X			X													X		<b>M THOUVENEL</b> : Gif sur Yvette. Des questions : qui va exploiter cette ligne : SNCF, RATP, ou autre. Qu'en est-il des liaisons transversales. Une gare est prévue (Orsay-Gif) pour desservir le plateau de Saclay. Qu'est-il envisagé pour les habitants de Wissous, Verrières le Buisson, Linas, Marcoussis, (entre autres) pour venir par la 18 sur le plateau ? Les possibilités de rabattement.	
Mail 1395	X																X	X	<b>ANONYME</b> : Le nouvel écoquartier Camille Claudel à Palaiseau va prendre tout son sens si une station de métro de la Ligne 18 le dessert. N'étant pas prévue au programme initial, le surcoût de cette gare supplémentaire ne sera acceptable que si elle est implantée juste au niveau de la jonction entre la partie enterrée venant de Massy et la partie aérienne sur le Plateau de Saclay. Je suis pour la Ligne 18 qui va permettre de desservir efficacement le Plateau de Saclay, et également pour le tronçon aérien prévu.	
Mail 1396									X								X	X	<b>M ALLAIGRE</b> : Cressely. Ancien animateur du centre huit, mesure l'impact et l'utilité sur les plans spirituel, culturel et humain pour Versailles. Lieu de vie de la communauté protestante avec ses cultes et ses nombreuses activités (catéchisme, jeunesse, scoutisme, entraide, alphabétisation, chorale, club de l'âge d'or etc.). Communauté très vivante et active, indépendamment des convictions de chacun, un apport certain à la vie collective en matière de réflexion, de dynamisme social et d'engagement. Espace ouvert sur la cité et les problématiques contemporaines, notamment par l'organisation de conférences, débats ou tables rondes sur des sujets d'intérêt général très variés, mais aussi par l'accueil de groupes et associations qui y bénéficient pour leurs propres activités, réunions ou ateliers d'un cadre commode, bien situé et polyvalent aux locaux fonctionnels et multiples. Trouver ailleurs un lieu équivalent pour tout cela paraît fort improbable. C'est pourquoi il est très important que son intégrité soit préservée par tous les moyens et des solutions alternatives imaginées (en souterrain par exemple) pour les aménagements nécessaires à la réalisation du projet envisagé.	
Mail 1397																	X		<b>ANONYME</b> : La réussite du Cluster Paris/Saclay, un des plus grands projets en France pour le développement économique et la création de nombreux emplois à forte valeur ajoutée dont nous avons besoin pour nos enfants, est directement corrélée à la qualité des transports en commun qui seront mis en place. Une Ligne de métro reliant directement Paris via Orly ou Massy semble un outil indispensable pour structurer le réseau des transports en commun et participer à l'attractivité du territoire. Pour la mise en service au plus tôt de la Ligne 18, afin de limiter l'usage des véhicules personnels. Les difficultés vont réellement débuter en 2018, lors de la livraison des premiers très grands chantiers en cours.	
Mail 1398		X															R		<b>M SALAT</b> : Voisins le Bretonneux. Oui au projet mais pas sous les habitations de Voisins le Bretonneux.	
Mail 1399		X						X	X								R		<b>M DUBOIS</b> : Voisins le Bretonneux. non au passage sous les habitations de Voisins le Bretonneux. ne pas ruiner la qualité de vie des habitants.	
Mail 1400																	X		<b>M RIZZO</b> : Chatenay-Malabry. Futur étudiant sur le plateau de Saclay. Metro essentiel pour tous les déplacements	
Mail 1401							X											X	<b>M COUDER</b> : Invite ceux qui prétendent qu'une augmentation sonore de nuit de 3 DB est « acceptable » à venir essayer de passer la nuit aux environs d'une telle production sonore. Déjà un triplement de route (2X2voies + TCSP) sur le CD 36, incitant à fermer portes et fenêtres par jour de beaux temps pour être au calme, imaginer l'impact sonore (et nerveux) que provoquera un métro aérien ! Les vendeurs de pilules du bonheur et autre déstressant, ou les vendeurs de protections acoustiques vont se frotter les mains. mais le trou de la sécurité sociale n'est pas près de se refermer. Un autre trou serait mieux : celui qui permettra d'enterrer le métro ! Avis défavorable à la ligne 18 pour cause de pollution sonore !	
Mail 1402							X	X										X	<b>ANONYME</b> : Orsay. Avis défavorable au projet. Sacrifice des terres agricoles, nuisances sonores et visuelles.	
Mail 1403							X	X										X	<b>Mme DELOSME</b> : Suis venue habiter cette région pour être tranquille, sans bruits de ville, me promener au milieu des bois, des champs et des chevaux. Si j'avais préféré vivre à côté d'une quatre voies et un métro aérien, ce n'est pas à Villiers le bâcle que je serais venu	

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
																			vivre. Obsession de toujours vouloir étendre le bruit, la pollution, sans aucun avantage pour les riverains en plus est inadmissible. Laissez-nous tranquille!	
Mail 1404							X	X									R		<b>Mme IDIR</b> : Saint Aubin. Refus de voir le paysage coupé par des piles de béton vouées aux tags et autres insalubrités et réclame la prise en compte du droit au paysage, comme il est reconnu en Europe et en France. 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. N'accepte pas le bruit lancinant et assommant de rames de métro passant à 80km/h toutes les 2 mn nuise à la santé des riverains. Dégradation visuelle des espaces naturels, pollution sonore DEFAVORABLE au projet du métro aérien.	
Mail 1405															X		X		<b>M BOVE</b> : Villiers le Bâcle. La SGP nous promettait un métro enterré, aujourd'hui il devient un aérien, un trajet d'Orly -Versailles en 30 minutes, aujourd'hui on supprime la gare d'Orly, la desserte du CEA Saclay et ses quelques 2.500 employés et ses 6.000 visiteurs par jour, aujourd'hui la Gare CEA Saint-Aubin est également supprimée, de desservir Saint-Quentin Université, cette gare tombe également à l'eau au grand dam de milliers d'étudiants, d'aller jusqu'à la Défense, elle n'en parle même plus. Entendu dire que le PNR de Chevreuse pourrait empêcher le métro de passer sur ses terres, que les monuments historiques pourraient empêcher le métro de passer à proximité de certains lieux protégés. Bref, quelle va être la prochaine galère de ce projet ? Son abandon ? Ne comprends même plus l'utilité publique de cette ligne 18. S'il s'agit de construire un métro de 5 kilomètres pour seulement déplacer quelques étudiants et chercheurs de Massy à Saclay, il y a le TCSP pour ça. testé et ravi (bus articulé de bonne capacité, bonne cadence, pas de bouchon). Donne un avis défavorable à ce projet. Pense sincèrement qu'il y a bien mieux à faire que ce demi-projet.	
Mail 1406																	X		<b>Mme HOFFMANN</b> : Wissous. Favorable au projet ligne 18.	
Mail 1407	X			X														X	<b>M BECHU</b> : L'Hay les Roses. Peu de station pour cette future ligne 18 et de connections avec les lignes actuelles type RER. Pourquoi n'est il pas dans des zones plus denses en habitation et aller dans des zones moins peuplées où il faudra surement que les usagers prennent leurs propres moyens (véhicule) pour venir dans les stations de la ligne 18.	
Mail 1408															X	X			<b>M FRANKLIN</b> : Versailles. Favorable à la ligne 18 indispensable pour le développement économique, la recherche et la mise en synergie des acteurs de demain. Réserves: respecter le CENTRE 8, lieu culturel et culturel. Maintien du centre 8, A défaut reconstruction sur place du CENTRE sous réserve: d'améliorer le fonctionnement de la ligne C, maintien des 2 stations Satory et Versailles Chantiers, prévoir l'ajustement nécessaire de la face sud de la gare de Versailles pour maintenir le CENTRE 8.	
Mail 1409									X									X	<b>M LEFEUVRE</b> : Versailles. Projet plus politique qu'orienté au service de la personne. Semble ne pas respecter l'environnement et doit procéder à l'expropriation de biens culturels. Beaucoup trop de points restent dans le flou ! Est-ce de l'obscurantisme volontaire ???	
Mail 1410	X						X										X		<b>M COHEN</b> : Gif sur Yvette. Ligne 18 nécessaire pour désenclaver le sud-ouest de la région Ile de France, avec les implantations de l'Université Paris/Saclay et de nombreux logement sur le plateau. En revanche, il a été décidé, pour des raisons de coût j'imagine, de ne pas enterrer cette ligne sur toute sa longueur, et de ménager une partie aérienne. Cette partie aérienne longe des zones habitées (Villiers le Bâcle, Châteaufort...) et constitue une nuisance, sans contrepartie de la possibilité d'utiliser ce métro. En effet, il n'y a aucune station entre CEA St Aubin et St Quentin Est. Les habitants de cette zone devront continuer à utiliser des transports supplémentaires pour rejoindre ces stations. Souhaite que soit examiné la possibilité d'ouvrir une ou deux stations sur le tronçon CEA St aubin - St Quentin Est.	
Mail 1411																	X		<b>M GRAVELEAU</b> : Palaiseau. Accord à 100% avec l'arrivée de la ligne 18.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1412		X					X	X										X	<b>M RENAUX</b> : Villiers le Bâcle. Avis défavorable. Métro sur pylône, sur rails, nuisance sonore. Déterioration du paysage et environnement.	
Mail 1413																		X	<b>ANONYME</b> : Avis défavorable. Rappel des propos de M Péresse	
Mail 1414																	R	X	<b>M GAILLARD</b> : Amélioration des transports en région parisienne est une nécessité. Mais faut-il dégrader l'environnement des habitants ayant fait le choix de vivre dans des villages afin d'être au calme et loin des nuisances sonores et visuelles telles qu'un métro aérien!!!! ENTERREZ ce métro sur toute la ligne 18, Avis DEFAVORABLE dans l'état actuel du projet	
Mail 1415																		R	<b>ANONYME</b> : Châteaufort. Avis DEFAVORABLE : Souhaite un métro enterré	
Mail 1416																		X	<b>M PERVES</b> : Bures sur Yvette. Le CES de l'agglomération de Saclay, avait émis un avis quasi unanime en faveur de la ligne 18, seule en mesure de faire face au développement du plateau, qu'il s'agisse des activités ou des lieux de vie, avait également soutenu la demande du Conseil de développement de Saint-Quentin de voir la ligne prolongée dès que possible vers Versailles le long de la D36. Le projet présenté répond à ces demandes bien qu'avec un calendrier malheureusement décalé de près de 5 ans. Le CES avait également pris position en faveur d'un arrêt au niveau de Camille Claudel, indispensable en raison d'une urbanisation importante L'objectif de 2024 doit désormais être maintenu car la circulation est déjà saturée et le bus en site propre ne peut avoir ni le même débit, ni le même rythme de circulation. La décision de retenir une option aérienne sur le plateau est cohérente avec la volonté de maîtriser le niveau d'investissement et de privilégier la rapidité de mise en exploitation. Cette remarque est d'autant plus importante que les incertitudes sur le coût de la solution enterrée sont bien plus grandes. Cette option est prise suffisamment tôt pour être prise en compte dans les plans locaux d'urbanisme du plateau, sans préjudice sensible pour les habitants actuels. Elle est également cohérente avec la volonté affichée de préserver l'agriculture sur le plateau car laissant libre circulation aux engins agricoles Le CES avait également recommandé la réalisation d'une liaison légère entre le RER B dans la vallée au niveau Orsay et le plateau, du type câble par exemple. Je porte donc un avis très favorable sur ce projet en insistant sur la priorité qui devrait être donnée au tronçon Massy/Christ de Saclay qu'il devrait être possible de réaliser dans un délai plus court d'un ou deux ans.	
Mail 1417																		R	<b>M BENZAHRA</b> : Saint Aubin. OK pour le métro mais enterré, protégez/préservez au maximum le paysage et l'environnement campagnard.	
Mail 1418								X										X	<b>M CHOPARD</b> : Villiers le Bâcle. Avis Défavorable : conserver le droit au paysage.	
Mail 1419																		X	<b>ANONYME</b> : Français. Un crédit vous engage et doit être remboursé, vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager. Je ne suis pas en mesure de rembourser ce nouvel achat donc j'émet un Avis Défavorable pour ce projet	
Mail 1420							X	X										X	<b>Mme CHOPARD</b> : Villiers le Bâcle. Avis défavorable. je ne veux pas des nuisances sonores et visuelles. Je veux conserver mon droit au paysage.	
Mail 1421																		X	<b>ANONYME</b> : Avis favorable.	
Mail 1422								X										X	<b>Mme CHOPARD</b> : Villiers le Bâcle. Avis défavorable. Mon cadre de vie va être dégradé ainsi que mon environnement.	
Mail 1423								X										X	<b>M CHOPARD</b> : Villiers le Bâcle. Avis Défavorable : Veux conserver son droit européen au paysage	
Mail 1424																		X	<b>M COUDERC</b> : Avis défavorable. Coût d'entretien de la partie aérienne sur une durée de 80 années trop onéreuse. Est-ce bien raisonnable ? Quitte à investir sur 80 années, autant enterrer la partie aérienne.	
Mail 1425																		X	<b>ANONYME</b> : Non à ce projet avec une partie de métro en aérien. il ne gênera que les vaches. Dixit un certain ex Maire, ex Ministre qui a des gares supplémentaires au projet ??? D'où un Avis Défavorable pour ce projet	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1426																	X	X	<b>Mme FROTIER DE BAGNEUX</b> : Très choquée qu'un lieu de culte ancré depuis si longtemps dans la communauté protestante de la région soit menacé de disparaître. Cela me semble réellement mépriser cette communauté.	
Mail 1427								X										X	<b>M CHOPARD</b> : Villiers le Bâcle. Avis défavorable, COMMENT PEUT-ON ACCEPTER CA ??? Sur 5 km, la SGP veut faire passer le métro de la ligne n°18 en aérien, passant au-dessus des terres agricoles, coupant ainsi des zones migratoires de nombreuses espèces, jouxtant plusieurs sites classés, gâchant un paysage unique de campagne à 13 km de Paris ! Cette pollution visuelle et sonore concerne principalement les communes de Saclay, Saint-Aubin, Châteaufort et Voisins le Bretonneux, communes en lisière ou faisant partie de la Haute Vallée de Chevreuse.	
Mail 1428								X										X	<b>Mme CHOPARD</b> : Villiers le Bâcle. Avis défavorable. Veux conserver son droit européen au paysage. Sur 5 km, la SGP veut faire passer le métro de la ligne n°18 en aérien, passant au-dessus des terres agricoles, coupant ainsi des zones migratoires de nombreuses espèces, jouxtant plusieurs sites classés, gâchant un paysage unique de campagne à 13 km de Paris ! et allant jusqu'à changer la réglementation de l'ASN - l'Agence de Sécurité Nucléaire - pour faire admettre le principe d'une gare à Saclay !!! Les conséquences de ce changement de réglementation, si il y en a seront malheureusement connues trop tard !	
Mail 1429								X									R		<b>Mme MODICA</b> : Saint Aubin. Agricultrice. Affirme avec force et détermination son avis défavorable au métro aérien sur le plateau. Construction est aux antipodes de toutes les préconisations formulées dans le grenelle de l'environnement. Barrière de béton de 9 mètres de haut espacés tous les 25 mètres. Stop la faune nécessaire au bon fonctionnement de l'agriculture. Propagande, les agriculteurs du plateau n'ont jamais eu aucunes réunions avec la SGP refusant même de les recevoir. 5 villages traversés par ce projet y sont totalement opposés, (environ 6000 habitants). La SGP nous traite comme des moins que rien par ce que nous osons dire qu'augmenter le budget de 300 M€ pour protéger notre environnement c'est peu de chose. Et en effet, qu'est-ce que 300 M€ sur une échelle de 80 d'amortissements partagés entre 3525124 foyers fiscaux (chiffre Insee de 2012)? Je vais vous le dire : 1.06 €/an et pendant 80 ans par contribuable payant l'impôt en ile de France. Une vraie affaire d'état, n'est-il pas ?	
Mail 1430																	R		<b>M MOREL</b> : Châteaufort. Les économies réalisées par la non construction des trois gares Orly + CEA + Saint-Quentin Université (UVSQ) vont-elles être réaffectées à l'enfouissement du métro sur la portion Gif - St-Quentin ? Cette idée ne viendrait probablement pas naturellement à l'esprit de la SGP, mais Monsieur le Président de l'enquête publique, ce type de suggestion est totalement de votre ressort. En effet, compte tenu du nombre d'avis défavorables vis-à-vis du métro aérien, il me paraîtrait justifié d'ajouter à vos conclusions Monsieur le Président, une recommandation forte (voir une réserve) visant à réaffecter le budget non consommé par les 3 gares en faveur de l'enterrement de la ligne 18 sur sa portion la plus critiquée (5 km). La SGP veut livrer rapidement sa ligne 18, alors l'annulation de ces 3 gares lui donne l'opportunité de financer - sans dépasser son enveloppe budgétaire - l'enfouissement de la ligne 18 sur le tronçon GIF. St Quentin. En résolvant ce conflit qui l'oppose aux habitants du plateau de Saclay, la SGP pourrait même envisager un démarrage rapide des travaux sans avoir à craindre une action en justice ou des blocages par des zadistes. PS : On parle également d'une petite économie au niveau du quartier de la Bretonnière car la courbe du métro serait raccourcie de 500 mètres. Or un tunnelier creuse 3 km par an, donc la SGP économise 2 mois de travaux, ce qui n'est pas négligeable	
Mail 1431							X	X									R		<b>M PETITJEAN</b> : Non au métro aérien. Trop de bruits, espaces verts détruits, paysage urbain imposé. Merci pour nos enfants.	
Mail 1432															X		X		<b>ANONYME</b> : 30Md€ à échéance 2030. Le métro du Grand Paris coûtera 9 Md€ de plus que prévu. En janvier 2011, le coût du "Grand Paris Express" est estimé à 20,5 Md€. En janvier 2012, estimé à 25,5 Md€. En janvier 2013, continu à grimper à 29,6 Md€. En 2015, la SGP souhaite rester sous les 30 Md€ et commence à rogner sur les coûts au détriment de la qualité. En 2016, on ne compte plus en € mais en années de retard. Déjà 2 à 3 ans de retard pour la ligne 15, et compte tenu des tensions sur la ligne 18, on peut estimer le retard à 5 ans et plus. Arrêtons donc le massacre. La volonté politique de cette ligne 18 est uniquement de desservir le Cluster Paris/Saclay. Qu'on fasse un Tram-Train écolo et sans bruit sur ce secteur OK, mais certainement pas un métro lourd. Il est utopique et probablement inutile de vouloir relier Orly à la Défense. Avis défavorable / Avis déplorable	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1433																				<b>ANONYME</b> : A lire les avis positifs au sujet de la ligne 18, il est possible de s'imaginer que le plateau de Saclay est un désert, loin de toute communication, loin de toute route. De pauvres mais brillants étudiants sans voiture n'auraient alors que leurs pieds pour accéder au savoir.... Il faut que les étudiants et les enquêteurs publics regardent de plus près le projet. En effet, le plateau de Saclay est en reconstruction complète depuis plusieurs années déjà et des lignes routières (2x2 voies pour les voitures), 1x2 voies pour les vélos, 1x1 voie pour les piétons ainsi qu'une ligne de bus en site propre (TCSP potentiellement transformable en Tramway) sont en cours de réception. Les lignes de bus vont sous peu desservir toutes les grandes écoles du plateau, les entreprises, les pépinières talentueuses, etc. En outre, le vélo vient en complément et est un bon mode écologique de transport qui permet d'accéder facilement aux résidences étudiantes aux abords du plateau et aux nouvelles en cours de construction sur le plateau. Les étudiants ne viennent ni d'Orly, ni de Versailles mais d'Orsay ou de Paris. Depuis que les feux tricolores sont en fonctionnement et que les camions de chantier se sont éloignés un peu plus à l'ouest et l'est du plateau, le trafic routier s'est normalisé. Le plateau de Saclay possède donc toutes les connections nécessaires pour son développement ainsi que les moyens de transport en commun nécessaires. AVIS DEFAVORABLE à la ligne 18 dans son ensemble car elle n'est pas nécessaire au grand projet de l'Etat qu'est la création d'un grand pôle scientifique à l'échelle de Shanghai. Non au métro sur le plateau de Saclay
Mail 1434	X		X												X	X				<b>ANONYME</b> : Le projet de métro ligne 18 répond à un besoin fortement lié avec le développement du plateau de Saclay. De nombreuses entreprises et écoles s'installent sur le plateau, et de nombreuses autres viendront à l'avenir. Cette concentration permet de construire un pôle dynamique et compétitif. C'est pourquoi, les transports se doivent d'assurer la mobilité interne au plateau ainsi que les accès vers les autres pôles parisiens (Versailles/la défense, secteur de Rungis, et aéroport d'Orly pour la mobilité internationale). D'un point de vue personnel, de nombreuses habitations s'élèvent pour accompagner ce développement. Il est à prévoir que de nouvelles familles arrivent et doivent trouver le moyen de se déplacer pour travailler sur le plateau ou ailleurs dans Paris ou sa banlieue. Le réseau routier est de plus en plus difficile sur le plateau et il faut soulager cette pression. L'avenir n'étant pas de favoriser l'usage des véhicules personnel, les réseaux de transport en commun doivent être une priorité. Enfin, habitant du quartier Camille Claudel, envisager une gare supplémentaire permettrait d'assurer la mobilité d'une masse importe de population, notamment en considérant la phase 2 des travaux à venir.
Mail 1435																	X			<b>ANONYME</b> : Quel gâchis financier. Je suis défavorable à ce projet.
Mail 1436																	X			<b>ANONYME</b> : Non au métro. Le projet est très laid et mal conçu. Je suis contre ce projet.
Mail 1437																	X			<b>ANONYME</b> : Personnellement, je suis sûr que le plateau de Saclay sera insupportable entre le bruit des avions et le métro aérien. En l'état du projet, j'y suis défavorable.
Mail 1438																	X			<b>M MAURICE</b> : Très favorable à l'implantation de la ligne 18. L'arrivée de nombreux établissements, comprenant des entreprises, des grandes écoles et universités, va considérablement augmenter le flux de personnes sur le plateau. La circulation doit de ce fait être adaptée à cette augmentation de population. Et les étudiants et les personnels, voire même les habitants, seront certainement heureux d'être à 30 minutes environ de Paris intra-muros. Par ailleurs, la constitution d'un pôle mondial d'excellence au niveau scientifique nécessite des infrastructures à la hauteur, notamment en matière d'accès à Paris et aux aéroports. En ce sens, la connexion avec Orly me semble une bonne chose.
Mail 1439																	X			<b>ANONYME</b> : Inconcevable qu'un tel projet voit le jour. Comment pouvez-vous justifier la création d'un nouveau transport supplémentaire qui plus est à 10 m de hauteur. Assez !!! Arrêtez de nous infliger de telles horreurs. Très défavorable à ce projet, espère qu'il sera vite abandonné
Mail 1440																	X			<b>ANONYME</b> : Développez les transports existants car cela sera toujours moins cher que de payer onze gares. Mettez plus de nus et faites en sorte qu'ils soient opérationnels. Je suis contre cette gabegie. Je suis très défavorable à ce projet.



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1441							X	X										X	<b>ANONYME</b> : Villiers le Bâcle. Avis défavorable !!! Consternée par le projet. Comment ose-t-on encore aujourd'hui en 2016 envisager de détruire encore et toujours cette belle nature, ces terres agricoles, pour construire encore et toujours de telles abominations (je pense à ces piliers de béton de 9 m de haut) ? Habitante d'un des villages concernés. Je suis totalement opposée à ce projet ne serait-ce que pour la pollution sonore et visuelle qu'elle va engendrer, sans parler des désagréments pour nos agriculteurs (qui va nous faire manger à l'avenir ???).	
Mail 1442		X																R	<b>ANONYME</b> : un métro SACLAY, pourquoi pas ? mais qui aimerait avoir des piliers devant ses fenêtres ? qui pense l'environnement ? qui pense la pollution visuelle et sonore ? ..... SVP, enterrez-le !	
Mail 1443		X																R	<b>M. ROBERT</b> : Non aux Economies de bouts de chandelle (relativement la somme globale investie), non ce projet idiot : faisons passer ce métro en souterrain, et je serai fier de l'emprunter lorsqu'il sera réalisé !	
Mail 1444		X																R	<b>Mme ROBERT</b> : Je suis fermement opposée ce que, pour des raisons d'économie financières, ce métro soit arien au lieu d'être enterré.	
Mail 1445								X					X					X	<b>M. FAUX</b> : Ayant pris connaissance de l'enquête sur la ligne 18 produite par "Europe Écologie les verts" je suis consterné par le maintien de ce projet coûteux au regard de la faible fréquentation prévue sur cette ligne. Je suis opposé ce projet qui dénaturera également le paysage agricole.	
Mail 1446		X	X				X		X							X	R	<b>Mme LEFEVERE</b> : Bien que plutôt favorable la ligne 18 qui permettra un développement local économique et social, je ne peux que m'inquiéter de son tracé actuel, particulièrement à Voisins le Bretonneux dans le quartier de la Bretonnière. Les maisons ont été construites sur des terrains argileux (anciens marécages) avec des fondations qui ne sont pas adaptées ce type de sol. De plus l'expropriation des tréfonds interdira les ouvrages futurs de consolidation. Et bien évidemment les dommages sur les maisons intervenus après le percement du tunnel ne seront certainement pas pris en compte par les assurances. Je m'étonne aussi de voir la ligne 18 passer <b>sous le groupe scolaire</b> des 40 arpents qui n'est même pas répertorié dans le document de l'EUP. Les risques d'effondrement mettent 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. Concernant les bruits et vibrations, les études de la SGP sont basées sur des constructions avec fondations et dalles au premier étage. Or dans le cas de nos maisons, la dalle flottante, directement au contact du sol est un récepteur qui multiplie fortement la perception des vibrations (rapport surface des fondations/surface dalle). Sans compter que 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 et 15 m sous les maisons. Pour les maisons posées sur micropieux dans le fuseau d'étude, le tunnel est susceptible de passer à 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. La proximité d'ouvrages d'art sur le parking de la Sochata-Safran et dans la coulée verte provoquera des nuisances de bruit dues aux systèmes de ventilation fonctionnant 24 H sur 24 car les distances sont insuffisantes. Quant aux perturbations électromagnétiques dues au courant permanent d'alimentation traction du métro (1500 Volts), et des antennes des systèmes de guidage automatiques et de transmission de données, étant donné la faible profondeur du tunnel sous les maisons (15m), je crains que la présence permanente de courant haute tension et les rayonnements ne perturbe la santé des habitants et des enfants. De plus l'existence d'une servitude sur les tréfonds 15m sous toutes les maisons situées dans le fuseau d'étude interdira l'installation de systèmes de chauffage écologiques à base de géothermie dans le cadre de la transition énergétique. Enfin, la présence du tunnel sous les maisons aura inmanquablement un impact patrimonial. La SGP garantit dans son étude que les prix immobiliers vont augmenter avec la proximité immédiate d'une gare du métro, mais pas pour les maisons directement impactées par un tunnel faible profondeur et des nuisances de bruit et vibrations ou la proximité avec les ouvrages d'art. En tout état de cause la plus-value éventuelle sera effective à la mise en service de la ligne 18, et après constat de l'absence de nuisances, c'est-à-dire au-delà de 2030. Dans l'immédiat la suspicion des acheteurs conduira inmanquablement une dépréciation immobilière.		

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1447		X											X				X		<b>ANONYME</b> : je suis contre ce projet car trop couteux et inutile	
Mail 1448	X																X		<b>M. MICARD</b> : Avec le développement du nouveau quartier et l'arrivée de milliers de personnes, il faudrait penser mettre une gare pour le quartier Camille Claudel. Cela permettrait le désenclavement de tous ces habitants et désengorgerait le RER B j bien plein.	
Mail 1449																	X		<b>ANONYME</b> : j'émet donc un AVIS DEFAVORABLE ce projet.	
Mail 1450		X															X	X	<b>ANONYME</b> : Je donne donc un avis TRES DEFAVORABLE tant qu'il n'y aura pas eu conciliation et donc engagement d'une construction souterraine du métro sur le plateau de Saclay.	
Mail 1451								X									X	X	<b>ANONYME</b> : Non et Non au métro, qu'il soit arien ou pas ! Cette bonne terre agricole ensevelie !!! ça suffit. On mange quoi dans le futur? Tout pour ces étudiants soit disant d'élite.... Quant aux chercheurs qu'ils arrêtent de trouver des technologies qui suppriment des jobs. C'est cela le progrès promis. Les bus roulent vide toute la journée. !!! Nous ne sommes pas venus sur le plateau de Saclay il y a 40 ans pour trouver ça !!!	
Mail 1452	X	X																X	<b>M. HURE</b> : La destruction du Centre 8 serait une perte sévère pour la vie culturelle de la Ville de Versailles.	
Mail 1453		X																X	<b>ANONYME</b> : En phase avec la Présidente du Conseil Général d'Ile de France et du syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) : ENTERREZ CE METRO. AVIS DEFAVORABLE	
Mail 1454																X	X		<b>M. DEVINOY</b> : Je suis en faveur de : - une solution économique - qui puisse se mettre en place rapidement Il faut soulager les passagers du RER B qui n'en peuvent plus des délais, des pannes et des incidents, sans compter qu'une fois arrivés la gare du Guichet, il faut encore attendre un car pour monter sur le plateau de Saclay. Il faut également améliorer le service sur le RERC entre Massy et Versailles. Pratiquement : - mettre en circulation le bus en site propre sur le plateau de Saclay au plus tôt et si possible avant fin 2016. Il me semble que tout est prêt - envisager dans la foulée de le remplacer par un tram si le nombre de voyageurs est trop important pour un service par car. Toutefois, actuellement et aux heures auxquelles je le pratique de temps en temps, il n'y a pas grand monde dans la ligne 9 entre Jouy et le plateau du Moulon	
Mail 1455		X											X					X	<b>ANONYME</b> : Non aux économies de bouts de chandelle, il y aura un siècle pour amortir le coût des travaux. Enterrez ce métro sur le plateau de Saclay et vous pourrez compter sur le ralliement de nombreuses personnes (si tant est que ce projet soit économiquement viable). AVIS DEFAVORABLE	
Mail 1456		X											X					X	<b>Mme PERNOT</b> : Je ne vois pas l'intérêt du métro entre Saclay et Versailles Les bus en ligne propre sont largement suffisants Beaucoup trop cher	
Mail 1457		X																X	<b>ANONYME</b> : enterrez ce métro sur le plateau de Saclay. AVIS DEFAVORABLE	
Mail 1458													X		X			X	<b>ANONYME</b> : Mettez en œuvre des projets moins coûteux (et réellement utiles). AVIS DEFAVORABLE	
Mail 1459								X					X					X	<b>ANONYME</b> : Je suis par contre certain que ce projet constitue un gouffre financier et qu'il va complètement dénaturer mon environnement. AVIS DEFAVORABLE	
Mail 1460		X																R	<b>Mme BRETTE BOUREAU</b> : AVIS DEFAVORABLE AU METRO AERIEN	
Mail 1461								X	X				X					X	<b>ANONYME</b> : Un coût estimé 2,7 milliards d'euros et qui ne risque pas d'être revu la baisse dans les années à venir. En tant que contribuable je refuse que mon argent soit dilapidé de la sorte alors que des solutions plus adaptées, moins onéreuses et plus respectueuses de l'environnement existent. AVIS DEFAVORABLE.	
Mail 1462	X	X																X	<b>ANONYME</b> : Je soutiens la demande d'ajout d'une station supplémentaire desservant le quartier Camille Claudel Palaiseau.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires			
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1463	X	X															X			<b>M.SAVANPHOM</b> : Le quartier Camille Claudel se développe. J'aimerais voir une station supplémentaire desservant le quartier Camille Claudel Palaiseau.	
Mail 1464		X						X	X									X		<b>ANONYME</b> : J'ai choisi de m'installer sur le plateau de Saclay pour offrir un environnement agréable et paisible mes enfants. Je ne veux pas de piliers devant nos fenêtres. Je veux pouvoir encore entendre les oiseaux. je veux pouvoir manger le bon pain bio du plateau. Comment la SGP pense-t-elle pouvoir nous imposer ce projet pharaonique et inutile et - cerise sur le gâteau - le financer avec nos impôts ??? AVIS DEFAVORABLE	
Mail 1465		X																X		<b>ANONYME</b> : ENTERREZ LE PROJET ! Avis défavorable	
Mail 1466		X					X										X	R	X	<b>M. JOYEUX</b> : nous subissons quotidiennement les nuisances du grand Paris depuis plus d'un an, me concernant je n'ai jamais demandé l'urbanisation de mon cadre de vie, je le subit, l'immense majorité de nos doléances/remarques ont été ignorées de votre part, ayez au moins la clairvoyance de prendre en compte celle qui consiste a enterrer le métro et non pas le mettre sur pylônes, je ne vais pas vous écrire la longue liste des nuisances apportées si ce métro par malheur restait comme dans vos plans en aérien. Toutes les communes/mairies qui sont impactées par ce trajet ne veulent pas de ce métro en aérien, pour une fois allez-vous tenir compte de l'opinion publiques des gens qui sont directement concernés !	
Mail 1467								X	X								X		X	<b>ANONYME</b> : Il faut vraiment être un technocrate ou un politicien pour oser défendre un tel projet au 21ème siècle, au mépris de toute considération des citoyens, toute considération environnementale (vous savez, le "bien vivre ensemble" ...) et sans le moindre bon sens. Pourquoi ne pas investir (beaucoup moins) pour améliorer l'existant ? Avis défavorable	
Mail 1468		X						X											X	<b>ANONYME</b> : Pas d'économie au détriment des riverains du plateau de Saclay. Enterrez ce métro. AVIS DEFORABLE	
Mail 1469	X																X		X	<b>ANONYME</b> : Monsieur le Président de la commission d'enquête, la désinformation est visiblement forte telle que portée par le projet de la SGP. J'ai lu au moins 300 400 avis, et je suis consterné de voir que de très nombreuses personnes pensent que la ligne 18 va permettre de relier Paris au plateau de Saclay. Les vérités doivent être rétablies en rappelant que la ligne 18 va d'Orly à Versailles, mais sans gare à Orly, ni Saclay, ni Saint-Quentin, et qu'en plus de cela tous les habitants du plateau sont contre un tracé aérien. Je suis CONTRE LE PROJET.	
Mail 1470	X	X						X									X	R		X	<b>M.et Mme BRISSON</b> : La ligne 18 qui relie Orly à Versailles a pour vocation l'amélioration du transport des usagers de banlieue ce qui, de prime abord est une excellente idée. Cette ligne 18 sera inscrite dans le paysage pour de nombreuses décennies. Sur l'ensemble de cette nouvelle ligne la majorité du parcours est en souterrain. Pour des raisons probablement économiques, il a été décidé qu'une partie de ce parcours serait en aérien sur le plateau de Saclay. Je pense que cette décision est une décision à courte vue. Cette solution a les désavantages suivants : 1) Nuisances visuelles 2) Nuisances sonores. Doit-on sacrifier le cadre de vie et la tranquillité des riverains sur l'autel de l'argent? 3) A court terme les pylônes seront tagués 4) Nous sommes sur un plateau, a-t-on mesuré l'impact par temps de grands vents? sera-t-on obligé d'arrêter le trafic? Donc pour toutes ces raisons, la solution de cette partie aérienne n'est pas satisfaisante. Autre point : Le nombre de gares sur l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines me semble bien insuffisant,
Mail 1471		X																	X	<b>ANONYME</b> : ENTERRONS CE METRO !!! AVIS DEFAVORABLE	
Mail 1472		X							X								X		X	<b>ANONYME</b> : Au vu des graves dangers aux biens et aux personnes, nous demandons la Commission d'enquête de prononcer un avis défavorable au passage du tracé sous les habitations du quartier de la Bretonnière et la verticale du groupe scolaire des 40 arpents (enfants de 3 10 ans). Il est demandé la commission d'enquête de préconiser le déplacement du tracé à l'extrême Est de la zone de travaux, hors des zones habitées.	
Mail 1473																	X		X	<b>ANONYME</b> : Bref, le projet ne sert rien. Je suis donc DEFAVORABLE au projet 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 1474		X														X	X		<b>M. JEAN</b> : Je suis contre le tronçon entre Saclay et Versailles car il dessert une zone très peu peuplée, qui a des moyens de transport qui fonctionnent. De plus, il induit de graves problèmes (nuisances dues au métro aérien, passage sous des maisons), donc c'est même pire qu'inutile. Donc farouchement opposé ce projet dans sa partie ouest	
Mail 1475								X									X		<b>M. POISSON</b> : Beaucoup ici utilisent l'argument de l'environnement pour critiquer le projet: mais les transports en commun ne sont-ils pas justement pour aider au respect de l'environnement en réduisant les transports en voiture? Voici donc ma réponse à ces gens 1) Nous sommes en Ile de France, pas en Creuse. Si vous teniez absolument ne jamais voir de transport en commun à côté de chez vous, il fallait acheter votre villa en Creuse au fond des bois. Vous êtes en Ile de France, à 15km de Paris: il faut assumer, ou déménager... 2) Qu'est-ce qui est pire pour l'environnement: un métro aérien ou des embouteillages monstres, une autoroute blindée Je préfère le métro aérien et qu'il n'y a pas de crasse de diesel et de pneu chez moi... Après chacun ses goûts, c'est clair. Bref quand on achète sur Paris ou proche banlieue, il ne faut pas après se plaindre que des rails de métro se construisent à proximité.	
Mail 1476		X															X		<b>M. FONTAINE</b> : je suis défavorable à ce projet sous cette forme et je trouve injuste que certaines communes obtiennent l'enfouissement du métro et pas Châteaufort à l'entrée du Parc Naturel	
Mail 1477																X	X		<b>M. FONTAINE</b> : ce projet fait doublon avec le TCSP, avis défavorable VOIR1475	
Mail 1478		X															X		<b>Mme GIANNOTTI</b> : Faire cette ligne (18) ne me semble pas inutile mais il faut qu'elle soit souterraine.	
Mail 1479													X					X	<b>M. FONTAINE</b> : je crois qu'il faut d'abord penser améliorer les RER B et C avant de se lancer dans un projet dont on sait d'avance et qu'il ne sera pas rentable. avis défavorable VOIR 1475 et 1476	
Mail 1480		X						X										X	<b>M. FONTAINE</b> : Pas de métro aérien sur les meilleures terres agricoles de la région. avis défavorable VOIR 1475 1476 1479	
Mail 1481		X															X	X	<b>ANONYME</b> : Je suis défavorable à un métro aérien pour la ligne 18. N'oubliez pas qu'une entreprise, labo, école etc. peuvent déménager tout moment en fonction de ses priorités, et dans ce cas que fera-t-on du métro?	
Mail 1482		X					X							X			X	X	<b>M. TELLIER</b> : nous tenons exprimer notre refus du projet présenté dans sa version actuelle pour les raisons suivantes : - comme beaucoup dans le quartier de la Bretonnière, nous serons amenés à court terme, à consolider les fondations de notre habitation. Le projet actuel, s'il est maintenu, nous empêchera purement et simplement la sécurisation de nos biens. - le passage en souterrain compte tenu de la proximité de la gare, générera des nuisances aussi bien sonores que vibratoires (remontée du tunnel vers la surface). Cette proximité de la surface du tunnel aura un impact significatif sur la tenue des structures d'habitations, posées sur des dalles flottantes et un sol argileux. - le quartier actuellement très calme, va subir durant les travaux et une fois la ligne en exploitation une dégradation sonore significative avec un impact financier négatif pour le quartier. - l'absence de parking sur le projet des gares, va forcément poser le problème du stationnement "sauvage", faudra-t-il que nos enfants marchent sur les routes pour éviter les stationnements sur les trottoirs. - N'y a-t-il pas suffisamment de grands axes routiers et d'espaces hors zones d'habitations pour faire passer un tel projet, afin de limiter les nuisances de tous genres ?	
Mail 1483																	X	X	<b>M. BENOIT</b> : je salut ce futur projet de transport mais il ne faut surtout pas oublier des parkings de capacités suffisante et GRATUIT pour les usagers	
Mail 1484	X	X						X									X	R	X	<b>M. DULAC</b> Idem mail 1470
Mail 1485																	X			<b>M. GRANDJEAN</b> : Favorable la ligne 18 dans la mesure où elle desservira un territoire en devenir

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 1486																	X		<b>Mme. MAUXION</b> : je suis favorable cette ligne de métro qui permettra de joindre Orly plus facilement pour les habitants des Yvelines et nous permettra d'éviter de prendre notre voiture et de polluer	
Mail 1487																	X		<b>Mme VILA</b> : Je dis oui pour le développement d'une ligne de transport rapide qui relie Orly Saint-Quentin mais le projet doit utiliser les nouvelles technologies en matière de bruit et de design pour préserver le bien être des résidents.	
Mail 1488		X						X										X	<b>M. SIGNORET</b> : NON au projet du métro 18 en aérien ! Défigurer l'un des plus beaux coins de la région parisienne avec des pylônes de 10m de haut et le tout sur 14 km ? Dans quel genre d'esprit une telle idée a-t-elle pu germer ? AVIS DEFAVORABLE	
Mail 1489		X					X	X									R		<b>Mme GALEA</b> : Contre le métro aérien, pour la solution originelle du métro enterré. Contre la pollution sonore du métro aérien sur rails, pour ne pas aggraver les nuisances sonores cumulatives avec la route CD 36 en deux fois deux voies et l'aérodrome de Toussus. Contre la pollution visuelle du métro aérien, pour le respect de notre environnement semi rural et fragile.	
Mail 1490													X				X		<b>M. RAFFARD</b> : Les travaux pour la création de cette ligne vont impacter pendant de nombreuses années les circulations en surface. Il s'agira donc d'organiser les travaux afin de minimiser ces nuisances, en particulier pour les circulations actives (piétons, cyclistes) qui sont les grands perdants sur d'autres chantiers du Grand Paris Express. Certes, l'ouvrage aura une durée de vie en dizaines d'années, mais il s'agit de ne pas oublier les années que dureront sa construction et des engagements forts doivent être pris et suivis pour conserver aux piétons et cyclistes la sécurité et le confort de leurs itinéraires.	
Mail 1491							X	X									X		<b>Mme PIERRE</b> : Notre ville se détériore de plus en plus la moindre parcelle est transformée en béton au détriment de la nature. Nous avons la chance d'avoir un bel environnement près de Paris. Orsay bénéficie du RER ce qui est amplement suffisant. Qui pense la faune la flore? Je suis attristée de constater qu'Orsay se transforme et perd tout son charme. Alors, STOP au métro!!!	
Mail 1492		X					X	X								X		X	<b>Mme CAUDAL</b> : Un métro aérien sur le plateau serait contraire au projet initial. Il semblerait que le projet souterrain soit trop cher? pourquoi le serait-il pour notre secteur alors qu'il est admis ailleurs! De plus ce projet aérien restera polluant à tous niveaux (atmosphérique, visuel, sonore etc...) Enfin le Plateau de Saclay est souvent balayé par de grands vents...quelles en seront les conséquences?	
Mail 1493	X																X		<b>Mme ESTEVES</b> : Il faut développer les transports sur l'ensemble de l'île de France et permettre aux habitants de banlieue de ne pas être obligés de passer par Paris pour faire quelque kilomètre et atteindre la ville d'à côté. Une bonne solution pour désengorger nos routes également. De plus, habitante de Wissous, j'aimerais avoir la possibilité d'avoir une station qui puisse enfin s'arrêter dans cette ville. D'où mon oui favorable la ligne 18 et un arrêt sur Wissous. Wissous est une ville ou tout passe (TGV, RER C...) mais rien ne s'arrête, nous sommes totalement solos. Un exemple, nous touchons les pistes d'Orly mais pour se rendre à l'aéroport, il faut se rendre sur Antony en bus et prendre ensuite l'Orlyval (9 euros le billet par ailleurs). Au total 30 min 45 min de trajet pour 10 min en voiture.	
Mail 1494	X																X		<b>M. DE SAINT POL</b> : Une gare desservant le quartier Camille Claudel Palaiseau devrait être prévue pour permettre de pallier les insuffisances de transport public dans ce secteur	
Mail 1495								X									X		<b>M. HUBERT</b> : AVIS DFAVORABLE Je veux conserver mon droit européen au paysage	
Mail 1496							X									X	X		<b>ANONYME</b> : Les gares pour les grandes communes (qui en sont pourvues) Les nuisances de tout ordre pour les petites qui verront passer (de très près) un métro qui ne s'arrêtera pas chez eux. AVIS DEFAVORABLE.	
Mail 1497		X														X	X		<b>M. MONTBEYRE</b> : Nous avons besoin de transports de proximité : des lignes de bus qui permettent d'aller d'une ville de banlieue une autre ville de banlieue, sans avoir à passer par Paris (exemple : Antony-Chilly Mazarin, 10 min en voiture, plus d'une heure par les transports en commun). Des transports au-delà de 20h00 pour faciliter la mobilité des usagers. La ligne 18 ne semble pas répondre à ces besoins. Sur la commune d'Antony, nous avons la ligne automatisée Orlyval, le RER B dont 4 stations sur la ville, le RER C (une station). Ce sont les fréquences qui doivent être développées et un gros travail sur la régularité des rames. Plutôt que d'ajouter une ligne qui va, par ailleurs, avoir un impact négatif sur les terres fertiles du plateau de Saclay, il vaudrait mieux travailler sur la rénovation des lignes	

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
																				existantes, renouveler un matériel vétuste et repenser les conditions de fonctionnement de la ligne B du RER : le réseau sud est régulièrement impacté par les dysfonctionnements du réseau nord. Avant qu'il y ait connexion entre le réseau RATP et SNCF, l'ancienne Ligne de Sceaux fonctionnait très bien. C'est depuis la liaison RATP/SNCF que voyager sur la ligne B est devenu un cauchemar ! Par ailleurs, concernant la ligne 18, toutes les précautions seront-elles prises ? Le sous-sol sera-t-il sondé sérieusement sur la totalité du trajet ? L'IGC a-t-il été consulté ? Le tracé de la ligne 18 va impacter de nombreuses propriétés construites, en zone pavillonnaire notamment. Quelles garanties seront données aux propriétaires en termes de sécurité ?
Mail 1498																X	X			<b>ANONYME</b> : Mardi 9 février 2016 : « La circulation des lignes de tramway T5 et T6 est interrompue ce mardi cause des vents violents, indique le réseau RATP ». Et ils ne sont pas perchés à 10 mètres de haut ! A méditer. AVIS DEFAVORABLE
Mail 1499		X					X	X								X	R			<b>Mme GALEA</b> : Contre la partie aérienne de la Ligne 18. - nuisances sonores dramatiques pour les riverains, - importante détérioration visuelle des sites de Villiers-le-Bâcle et de Châteaufort (+ taggagé attendu et inévitable des piliers), - partie aérienne beaucoup plus exposée aux risques terroristes que la partie enterrée (ex. plasticage d'une pile...), - risques d'accidents en chaîne accrus dans un contexte deER6VOK circulation simultanée très proche des 2 doubles voies routières, du métro aérien sur piles, et de la ligne de bus en site propre
Mail 1500		X						X										X		<b>Mme ROY</b> : AVIS DEFAVORABLE Habitante du plateau de Saclay je suis CONTRE le projet tel qu'il est présenté aujourd'hui. Pourquoi changer les données : il devait être enterré et comprenait 4 gares. Il est aérien sur le plateau et 11 gares sont maintenant présentes. Et tout ça pour faire plaisir quelques grandes villes ..... Je veux garder mon droit au paysage donc encore NON au projet.
Mail 1501							X	X										X		<b>M. CHEMARDIN</b> : Etudiant sur le futur campus du plateau de Saclay je suis opposé à la création de la ligne 18 qui ne sera d'aucune utilité pour la liaison vers Paris et qui va détruire un environnement de qualité ou il fait bon, pour l'instant, étudier. La liaison est-ouest doit se faire l'aide du TCSP dont la capacité peut être augmentée si besoin. AVIS DEFAVORABLE
Mail 1502						X											X	X		<b>ANONYME</b> : Des transports rapides (type TCSP), fréquents et fonctionnant sur des créneaux horaires élargis suffiraient au bonheur des riverains. Nullement besoin de ce métro qui n'est autre qu'une opération immobilière de grande échelle déguisée ! AVIS DEFAVORABLE
Mail 1503																	X	X		<b>Mme QUERE</b> : Petite information aux personnes qui penseraient que la ligne 18 les rapprochera de Paris : Ligne 18 CEA Saint Aubin Chatelet Les Halles => 38 min RER B Le Guichet Chatelet Les Halles => 37 min AVIS DEFAVORABLE
Mail 1504		X					X	X										R		<b>M. BRUN</b> : Je suis opposé au passage aérien de la ligne 18 entre Châteaufort et Villiers le Bâcle. Cette solution va fortement dégrader l'environnement des habitants (visuel, bruyant).
Mail 1505		X																R		<b>M. COYETTE</b> : Je suis contre le projet de ligne 18 tel que présenté dans l'enquête publique avec sa portion aérienne de 14 km. 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 en contrepartie de passer 14,5 km de la ligne en aérien contre l'avis des communes et des habitants concernés. Au nom de l'égalité des riverains de cette future ligne 18, moi qui habite Villiers-le-Bâcle, je refuse de payer les conséquences de ces sept cadeaux sans lesquels le plateau de Saclay ne serait pas impacté. Oui au métro souterrain, non au métro aérien.
Mail 1506		X					X											R		<b>M. COYETTE</b> : Je suis contre le projet de métro aérien. Je suis contre les nuisances sonores que vont engendrer des rames de métro montées sur des roues en fer associées à des rails fer et passant à plus de 100 km/h toutes les deux minutes par sens de circulation à 100 mètres des habitations de Villiers-le-Bâcle ou Châteaufort. La SGP annonce un impact modéré dans son dossier d'enquête publique en insistant sur une augmentation de 3 dB la nuit qui semble minime la SGP se garde bien de préciser qu'une différence de 3 dB correspond un doublement du bruit !

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1507		X														X	R		<b>M. PADIOLLEAU :</b> Avec le développement du plateau de Saclay, la mise en place de la ligne 18 a un sens. Mais quelle idée de faire passer ce métro en aérien qui va générer des nuisances sonores et dégrader le paysage. Par ailleurs entre le CEA de St Aubin et St Quentin Est, il n'est prévu aucune station. Ce n'est pas acceptable. Il aurait été intéressant d'ajouter une station dans le haut de Châteaufort avec une interconnexion avec la ligne de BUS entre St Rémy et Versailles. Dans l'état actuel du projet, je suis DEFAVORABLE.	
Mail 1508		X														X	X		<b>M. PREVOST:</b> Dans l'état actuel je suis contre la ligne 18 en Aérien il me paraît tout à fait envisageable de desservir toute la partie du plateau de Palaiseau Saclay en aménageant des liaisons entre les gares RER et le TCSP	
Mail 1509																X	X		<b>M. VOITELLIER :</b> 1) Tronçon Saint Quentin Versailles chantiers Le plus cher en investissement de toute la ligne : En tant que contribuable on ne peut qu'être plus que réservé. Ne pourrait-il pas y avoir un autre tracé pour cette portion et utiliser les trouées ferroviaires existant j entre Versailles et St Quentin ? 2) Dimension de la gare GPE : La gare SNCF de Versailles Chantier enregistre un trafic de 64 000 voyages / jour. Il est prévu que la nouvelle gare GPE génère un trafic supplémentaire de 35 000 voyages / jour ; l'emprise prévue actuellement est quatre fois plus faible. La question est donc de savoir si en définitive compte tenu de trafic attendu cette gare GPE n'est pas sous dimensionnée. 3) Impact sur le quartier de la rue porte de Buc : un engorgement Actuellement le flux de voyageur accédant à la gare SNCF par la rue de la porte de Buc est évalué 4 000 voyages /jour ; il en est prévu près de 9 fois plus. L'exiguïté de la sortie ne constitue-t-elle pas un risque en matière de sécurité ? En outre l'absence de largeur de la rue empêche toute dépose de voyageurs, et reprise des flux par d'autres transports publics routiers. En outre il n'est prévu aucune zone de parking alors qu'il est inévitable que des riverains plus ou moins éloignés seront amenés à prendre leur véhicule personnel pour rejoindre cette gare. Il en découlera une saturation du quartier et des nuisances pour les établissements hospitaliers se trouvant à proximité sans compter les nuisances pour les riverains. Qu'est-il prévu pour résoudre ces difficultés En définitive un coût exorbitant, un sous dimensionnement de la gare et de fortes nuisances sur le quartier ne peuvent que conduire une demande de révision du projet en vue d'une nouvelle localisation.	
Mail 1510	X															X	X		<b>M. WALLAERT :</b> En tant qu'étudiant de l'Université Paris Saclay et futur étudiant du quartier du Moulon, il me sera absolument nécessaire d'avoir un moyen de transport rapide, peu cher et facilement accessible pour pouvoir me rendre à Paris pour diverses raisons : professionnelles, familiales ...	
Mail 1511																X	X		<b>ANONYME :</b> projet inutile je suis contre ce projet	
Mail 1512												X				X	X		<b>ANONYME :</b> projet inutile et beaucoup trop coûteux. je suis contre ce projet	
Mail 1513		X						X									R	X	<b>ANONYME :</b> LE METRO AERIEN VA DENATURER NOTRE BELLE CAMPAGNE ! je suis contre ce projet qui va gâcher le paysage vous ne voulez pas l'enterrer, et bien je suis contre	
Mail 1514																X	X		<b>ANONYME :</b> Je travaille sur le plateau de Saclay et les transports sont suffisants Améliorez ceux existants, cela coutera moins cher et tout aussi efficace je suis défavorable	
Mail 1515		X															R		<b>M. COYETTE: VOIR 1505 1506</b> Je suis contre le projet de métro aérien. Je refuse de voir les paysages du plateau de Saclay balafrés par un viaduc monté sur 600 piliers voués aux tags et autres incivilités. Messieurs de la SGP, imaginez vos 600 piliers de béton et votre parapet de 14,5 km de long recouverts de tags traversant une zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) protégée par le décret n2013-1298 du 27 décembre 2013 ou le parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse et passant à proximité de bâtiments classés ! Avez-vous entendu parler du droit au paysage qui est bel et bien reconnu en Europe et en France (loi n 93-24 du 8 janvier 1993). Si vous n'êtes pas convaincus, allez voir les piles du pont nouvellement construit sur la N118 pour le TCSP : couvertes de tags en moins	

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 an ! Alors par pitié, enterrez ce métro sur le plateau Saclay comme cela était prévu initialement ou abandonnez le projet de ligne 18
Mail 1516							X	X										X		<b>ANONYME</b> : Il sera intolérable de souffrir de ces nuisances sonores et visuelles <b>ARRETEZ LE MASSACRE !! JE SUIS DEFAVORABLE A VOTRE PROJET</b>
Mail 1517		X														X	R	X		<b>M. BINBENET</b> : Non au métro sous le quartier de la Bretonnière. Non la servitude sur le tréfonds du quartier de la Bretonnière Oui, aux énergies renouvelables par la géothermie Non au sacrifice de ce quartier
Mail 1518																		X		<b>M. REYNARD</b> : considère que ce sera une nette amélioration des conditions des transports en IDF.
Mail 1519	X	X																	X	<b>M. PUTIGNY</b> : souhaite que le tracé passe par le quartier Camille Claudel avec une gare à ce niveau compte tenu du nombre d'habitants (10 000)
Mail 1520	X																		X	<b>M. FABRY</b> : idem mail 1519
Mail 1521		X					X												R	<b>M. DHONDT</b> : contre le passage en aérien en raison des pollutions visuelles et sonores
Mail 1522		X																	X	<b>M. LAGARDE</b> : 1 La partie nord devait concerner la ville nouvelle de Saint Quentin en Yvelines. Après moult hésitation elle choisit de plonger sous la minière, renouvelant le vieux projet d'ouvrage merveilleux proximité Challenger. Projet précédent que le président Mitterrand avait placé sous son coude. 2 L'utilité de la partie Sud participe de la mode du surdimensionnement quand on ne sait que faire. On prétend concentrer tout ce que le désert français compte de mirages, et on compte sur l'effet cafeteria. Vieille pensée étatique, magique, restée respectable pour l'avenir: on n'a rien sans rien. 3 Le bouclage enfin est contestable, quoique mais le mal paraisse petit. Le plateau de Saclay a perdu son intérêt au 17 <sup>ème</sup> siècle, quand les Hollandais de Louis XIV l'ont aplani, aplati, en ont fait l'éponge de Versailles, supprimant sa campagne avec bosquets et étangs sous couvert d'assainissement. Je regrette l'ourlet sauvage, que le nouveau projet rase préférentiellement. L'intérêt est de faire crier les écologistes pour cet endroit plus que pour d'autres: ceux-ci pensent que préserver le labour est déjà préserver une possibilité de nature. Cela n'empêchera pas le plateau d'être grignoté de tous côtés et de l'intérieur par les Picrochole d'Hôtel de Ville.
Mail 1523																			X	<b>ANONYME</b> : Il y a déjà le bus express 91-05 alors NON à la ligne 18
Mail 1524		X					X	X				X							R	<b>ANONYME</b> : avis défavorable pour le métro aérien, nuisances visuelles et sonores. De plus, le climat de Saclay est rude par rapport aux vallées, températures basses, vent et risque de verglas, risque des perturbations répétées sur la ligne.
Mail 1525		X					X	X	X										R	<b>M. Mme BROUANT</b> : défavorables au passage de la ligne sous la Bretonnière et Madison Garden en raison des risques de dégradation de leur habitation (fissures, décollement de carrelages...) réticents également quant aux vibrations provoquées par le passage des rames.
Mail 1526		X					X	X											R	<b>ANONYME</b> : idem mail 1525
Mail 1527		X					X	X								X			R	<b>M. GARNIER</b> : idem mail 1525 avec une crainte supplémentaire quant perturbations dues aux courants alternatifs d'alimentation traction du métro et des antennes des systèmes de guidage automatiques; vu la faible profondeur prévue pour le tunnel cette présence permanente de courant à haute tension peut perturber la santé des habitants.
Mail 1528	X	X					X												R	<b>ANONYME</b> : favorable globalement mais avec deux réserves: -refuse le viaduc, souhaite une gare à Camille Claudel compte tenu du nombre croissant de la population du quartier et la saturation des bus existants. - préconise une tranchée couverte (moins chère qu'un tunnel) qui pourrait servir au passage des lignes à haute tension et/ou le futur TCSP
Mail 1529		X		X			X	X											X	<b>M. VILLETTE</b> : Le plateau de Saclay est déjà défiguré, cette "poche de nature" disparaît peu à peu sous le béton...d'entreprises et d'écoles qui délaisseront leurs locaux devenus trop onéreux dans une quinzaine d'années. Préconise plutôt de réhabiliter l'existant et de mettre en place un système renforcé de navettes de bus jusqu'au 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 1530	X						X									R		<b>M. JEANNEAU</b> : préconise le métro en souterrain pour ne pas enlaidir le paysage	
	Mail 1531	X					X		X								R		<b>M. FERÉY</b> : favorable dans son ensemble mais opposé au passage sous la Bretonnière : fragilité du sol, nuisances sonores servitude de la SGP sur leur tréfonds.	
	Mail 1532	X					X	X									R		<b>M. TEYSSIER</b> : idem mail 1525	
	Mail 1533	X															R		<b>ANONYME</b> : NON au métro aérien	
	Mail 1534	X	X				X										X		<b>Mme HUBERT</b> : avis défavorable, nuisances sonores, double emploi avec le site propre.	
	Mail 1535	X															X		<b>M. HATIER</b> : défend l'intérêt général s'inscrit en faux contre ceux qui demandent un tunnel : »si ces gens réfléchissaient t un peu, ils sauraient que le passage d'une galerie cylindrique cimentée sous les habitations renforcerait un terrain meuble, et non pas l'inverse....	
	Mail 1536	X					X	X										X		<b>M. GAZENGEL</b> : nuisances sonores et visuelles dans une région préservée.
	Mail 1537	X	X																X	<b>M. KORTEN</b> : projet surdimensionné ne répondant pas aux attentes des usagers. Préconise pour le plateau de Saclay l'évolution du TCSP ou l'extension d'une ligne directe incluant le RER C s'impose.
	Mail 1538	X					X										X	X		<b>ANONYME</b> : Avis défavorable au projet car impossible de se rendre compte de son impact réel en termes de bruit, vue, nuisances du fait que le dossier présenté est partiel.
	Mail 1539				X														X	<b>ANONYME</b> : Où se trouvent les parkings associés aux différentes gares ?
	Mail 1540				X								X				X	X		<b>ANONYME</b> : Avez- vous réalisé des simulations de l'ensemble des mouvements de personnes sur la zone d'implantation de la ligne 18? Quel est l'impact du trafic routier en provenance du sud ou du Nord ? car il est peu probable que les personnes arrivant de zone comme celles de Rambouillet, Chartres, Etampes, Méréville, Evry, voire du Nord de Paris délaissent leur voiture sur un parking 3 km de leur lieu de travail pour prendre un métro.
	Mail 1541	X	X										X					X		<b>ANONYME</b> : S'il est accepté une gare dans le Quartier Camille Claudel, ce sera donc que la raison invoquée de manque d'argent pour enterrer le métro sur toute la ligne est fausse. De plus qu'est-ce donc que 250 M sur quelques 3 milliards ?
	Mail 1542	X						X									X	X		<b>ANONYME</b> : Les technologies proposées pour cette ligne18 sont archaïques. Il existe des technologies peu bruyantes, avec moins d'entretien, maintenance.
	Mail 1543	X						X	X									R		<b>ANONYME</b> : idem mail 1525
	Mail 1544	X															X	X		<b>ANONYME</b> : se réfère aux interviews de Jean NOUVEL pour donner son avis défavorable : ce grand architecte s'est dit déçu qu'un projet où les architectes avaient eu carte blanche pour se mettre en marge des schémas directeurs, et de toute la mécanique technocratique de l'urbanisme " pour qu'au final "ce projet se transforme en une ligne de métro".
Mail 1545	X								X								R		<b>M. BUSCHIAZZO</b> : s'oppose au passage de la ligne sous la Bretonnière	
Mail 1546	X						X	X									R		<b>M. COYETTE</b> : idem mail 1525 souhaite retour au projet initial tout en souterrain	
Mail 1547	X						X	X									X		<b>M. THIERRY</b> : nuisances sonores et visuelles	
Mail 1548	X							X								X			<b>ANONYME</b> : reverrait sa position si métro enterré.	
Mail 1549	X						X	X									X		<b>ANONYME</b> : idem mail 1547	

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 1550	X	X											X				X		<u>ANONYME</u> : Au départ il y avait 3 gares et un métro enterré. maintenant il y a 11 gares et plus d'argent pour enterrer le métro. nous devons subir votre non-respect du budget initial et tous les inconvénients que cela implique	
Mail 1551																	X		<u>ANONYME</u> : Enfin des transports en banlieue !	
Mail 1552		X						X										R	<u>ANONYME</u> : les habitants ne sont pas contre l'amélioration des transports mais ne veulent pas du bétonnage sur le plateau donc du métro aérien.	
Mail 1553	X	X					X	X								X		X	<u>M. ARDILLON</u> : bien qu'intéressant, le projet ne tient pas compte de toutes les notions d'environnement notamment entre ST Aubin et Magny les Hameaux à proximité d'un parc naturel relativement préservé. L'intéressé préconise l'étude de la réalisation d'une ligne non pas en tunnel mais en semi-enterré (il y aura plus d'emprise au sol mais le viaduc sera aussi contraignant) qui aurait l'avantage de limiter les pollutions sonores et visuelles. En se projetant vers l'avenir une gare supplémentaire entre St Aubin et Satory lui semble nécessaire.	
Mail 1554		X						X										R	<u>M. AUBERT</u> : contre le métro aérien, il est inconcevable de penser morceler les terres agricoles qui viennent d'être sanctuarisées en 2012	
Mail 1555		X														X		X	<u>M. VANDAME</u> : Pourquoi la SGP ne fait pas chiffrer par un cabinet extérieur le cout d'une tranchée ouverte puis rebouchée pour y mettre au-dessus l'élargissement du CD 36 en profitant justement de ces travaux d'élargissement ?	
Mail 1556		X					X	X								X		R	<u>M. ROUSSEAU</u> : nuisances sonores et visuelles pour les habitants de Châteaufort. Pourquoi ne pas envisager de le faire passer plus loin des villages, dans les champs ? Pourquoi ne pas envisager un autre type de métro non sur rail et moins bruyant ?	
Mail 1557		X					X	X				X						R	<u>M. DUPONT</u> : Outre le passage au voisinage de zones résidentielles et les inconvénients qu'il ne manquera pas de générer, l'analyse des risques liés un déraillement d'une rame (accident vraisemblable : cf. Brétigny) sur le poste EDF ou une installation du CEA (3 installations nucléaires se situent proximité de la RD 36) a-t-elle été approfondie et soumise l'expertise d'experts du domaine tels que l'INERIS, l'IRSN ou l'ASN ?	
Mail 1558	X	X																X	<u>ANONYME</u> : non au projet tel qu'il est présenté actuellement ; pourquoi 10 gares au lieu de 4 initialement ?	
Mail 1559		X											X					R	<u>ANONYME</u> : contre le métro aérien ; pourquoi la SGP ne l'enterre pas de Saclay à Satory vu qu'il ne va au-delà de St Quentin ; quel en serai le cout sachant qu'il est gagné quelques kms? Les agriculteurs seraient prêts à céder quelques hectares pour cela et les bouches d'aération tous les 800 mètres doivent être possibles.	
Mail 1560																	X		<u>M. THROUARD</u> : très bon projet à lancer rapidement, avantages métro automatique, voie sur pylônes minimisant l'emprise au sol	
Mail 1561		X						X										X	<u>ANONYME</u> : oui au développement des transports en commun non au métro aérien ; Je refuse de payer les erreurs de la SGP qui n'a pas cessé en 5 ans de chercher à vendre sa solution et uniquement sa solution, et de léguer cet amas de béton aux générations futures	
Mail 1562		X						X										R	<u>M. PETIT</u> : ce métro doit être enterré. Pensons aux générations suivantes que diable.....laissons leur au moins un environnement visuel agréable.	
Mail 1563		X					X	X										R	<u>M. ESPALLIOUX</u> : idem mail 1547	
Mail 1564	X	X																X	<u>Mme BRION</u> : intéressée par la ligne 18 qui supprimerait les bouchons sur la D36 ; déplore qu'un arrêt ne soit pas prévu près de Safran/Tech entre le CEA et St Quentin ; en conséquence tant qu'il n'y aura pas d'arrêt à Magny les Hameaux l'intéressée continuera à utiliser son véhicule ce qui lui semble contraire aux objectifs de la ligne 18.	
Mail 1565		X					X	X										R	<u>M. LOUDOT</u> : le métro doit être enterré sur toute sa longueur.	
Mail 1566		X						X										X	<u>ANONYME</u> : OUI au développement des transports en commun / NON au métro aérien	
Mail 1567		X																R	<u>ANONYME</u> : contre le passage sous la Bretonnière	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1568		X															R	<b>M.BROUANT</b> : idem mail 1567 tracé alternatif sous le golf	
Mail 1569	X	X					X	X									X	<b>ANONYME</b> : En acceptant d'ajouter 7 gares au tracé initial, la SGP contraint désormais les habitants du plateau de Saclay supporter 14 km d'immondes piliers en béton, tout cela pour préserver son budget. Que l'on revienne alors au projet initial : 4 gares et 1 tracé 100% enterré. OUI au métro souterrain / NON au métro aérien	
Mail 1570																	X	<b>M. LECUYER</b> : on a un besoin primordiale d'avoir la ligne 18 en aérien jusqu'à Versailles Le plateau de SACLAY regroupant de nombreuses entreprises et centres de recherches dans les Nanotechnologies, il nous faut un moyen de transport ne pénalisant pas les activités par des vibrations et permettant nos clients venant du monde entier de nous rejoindre dans les meilleures conditions possibles.	
Mail 1571		X															X X	<b>M. BOUGRAINVILLE</b> : trouve ce projet très intéressant tout en suggérant qu'une liaison rapprochant les Yvelines du Val d'Oise serait d'une grande utilité pour faciliter les longs trajets.	
Mail 1572	X	X															X	<b>Mme. MARIANNE</b> (habitante de Nogent/marne) : ce projet va priver les familles protestantes d'un lieu de culte et de réunion et d'action sociale. Nous vous prions de considérer que la spiritualité et l'entraide sont aussi importantes que les lignes de transport en commun, et qu'un projet qui en tiendrait compte seraient nécessaires	
Mail 1573		X						X									X	<b>M. MARTIN</b> : défavorable en l'état : tronçon aérien situé dans la zone ZPNAF, frontière du parc de la vallée de Chevreuse, château de Villiers le Bâcle, sites protégés alentour. Ce projet va l'encontre des enjeux de notre nouveau siècle.	
Mail 1574		X					X	X									R	<b>M. DUPREY</b> : contre le passage sous la Bretonnière, sols argileux, risque de fissures, nuisances sonores, perte de la jouissance des tréfonds par la servitude ; souhaite un tracé plus à l'Est.	
Mail 1575	X	X																X	<b>ANONYME</b> : Le parcours ne semble pas pertinent l'ouest : - le plateau de Saclay et le Technocentre ont sans doute besoin d'une gare, mais il semble plus pertinent de continuer vers Saint Quentin ouest, Maurepas, Plaisir plutôt que repartir vers Versailles qui est déjà très bien desservi en train/RER. Comment Versailles Chantiers peut accepter plus de trafic (passagers, bus, voitures,...) alors que la gare de Saint Quentin peut l'absorber beaucoup plus facilement. Si le besoin est de raccorder Satory cela pourrait se faire vers St Quentin
Mail 1576	X																X	<b>M. SIMONNOT</b> : la destruction du centre huit serait une perte sévère pour la vie culturelle de Versailles	
Mail 1577								X									X	<b>M. BEZY</b> : Nécessité de prévoir une desserte pour assurer le transport entre la vallée (Orsay) et le plateau. Quid de de la préservation des terres agricoles? le mitage du plateau par une urbanisation trop importante ne répond pas aux orientations de la CCP21 Par ailleurs l'amélioration du trafic sur le réseau RER B semble prioritaire et répond plus aux besoins des habitants que la ligne 18	
Mail 1578	X	X															X	<b>ANONYME</b> : Pour toutes les personnes qui sont pour un viaduc en aérien sur le plateau de Saclay' je pense que leur réaction ne serait pas la même si ce même viaduc était visible de leur jardin .....à méditer. Donc NON au projet tel que présenté aujourd'hui. Revenez au projet initial soit 4 gares et le métro enterré sur tout son trajet ou faites payer les communes à qui une gare sur leur demande leur a été accordée	
Mail 1579						X		X									X	X	<b>M. MOREAU</b> : Je pense que la ligne 14 va ouvrir le champ à une augmentation importante de l'habitat dans la zone paris sud-ouest, en particulier dans le secteur sud de Versailles et sur le plateau de Saclay. Cette région jusqu'à aujourd'hui préservée va être exposée à une urbanisation forte. Le poumon sud de la capitale, va ainsi être condamné à subir le même sort que les banlieues proches de Paris avec leur congestion infrastructurelle. La ligne 18 va défigurer la région dédiée jusqu'à aujourd'hui à la culture offrant des espaces absolument vitaux permettant un mix agriculture/industrie assez équilibré. La région sud n'est pas préparée à accueillir une population supplémentaire importante en nombre sans sacrifier énormément en qualité de vie pour ses occupants actuels. On assiste déjà aujourd'hui par l'exploitation outrancière des forêts d'agrément par l'ONF et d'autres travaux empiétant de façon importante sur la nature à une dégradation de l'espace vital. Plus devient insupportable, d'où mon vote égoïstement négatif. Je ne veux pas cautionner un quelconque projet ayant pour objectif une augmentation de la concentration en région parisienne,

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 1580		X						X									X		<b>ANONYME</b> : AVIS TRES DEFAVORABLE!!!! Je suis contre le massacre des terres agricoles du plateau de Saclay par le métro en aérien. Hérésie visuelle sur 14kms...NON MERCI. De grâce, ENTERREZ ce fichu métro.	
Mail 1581						X	X									X	X		<b>M. MOREAU</b> : AVIS DEFAVORABLE : Idem Mail 1579	
Mail 1582						X	X										X		<b>Mme MOREAU</b> : AVIS DEFAVORABLE. Je suis contre ce projet qui va participer à l'augmentation de la population habitant en zone sud de Versailles et sur le plateau de Saclay et contribuer à une congestion au niveau des accès et de l'urbanisme. Ceci entrainera de nombreux dommages sur la nature, les cultures existantes encore dans cette zone, la faune et la flore et bien sûr la qualité de vie de cette région qui est actuellement un des poumons de la banlieue parisienne Il est évident aussi qu'il va défigurer une région qui est réputée pour son charme aux portes de Paris. Je suis donc totalement opposée à ce projet	
Mail 1583		X					X	X								X	X		<b>Mme MOULIN</b> : JE SUIS CONTRE LE MÉTRO AÉRIEN. JE SUIS VENUE VIVRE A LA CAMPAGNE POUR ÉVITER LES NUISANCES. VOUS DÉGRADEZ NOTRE CAMPAGNE POUR UN PROJET DE TROP GRANDE AMBITION QUI SE SOLDERA PAR UN FIASCO. LA LIGNE DE BUS EST SUFFISANTE POUR L'IMPORTANCE DU TRAFIC	
Mail 1584		X														X	R		<b>ANONYME</b> : La ligne 18 est certes nécessaire au développement de Saint Quentin en Yvelines et du plateau de Saclay, mais je suis opposée au tracé actuel. En effet, il est de passer sous les quartiers de la Bretonnière et Madison Garden à Voisins le Bretonneux. Plusieurs maisons ont déjà subi des dommages suites à différentes périodes de sécheresse, les fondations ont été consolidées et elles présentent une certaine fragilité. Il serait judicieux de faire passer cette ligne sous des terrains non construits alentour.	
Mail 1585								X								X	X		<b>M. MOULIN</b> : JE SUIS CONTRE UN PROJET QUI VA DÉGRADER NOTRE ENVIRONNEMENT POUR UN PIÈTRE RÉSULTAT. VOUS AGISSEZ SANS CONCERTATION ET N'AVEZ AUCUN RESPECT POUR NOTRE AVIS. VOUS SACCAGEZ NOTRE CAMPAGNE AVE UN TOTAL MÉPRIS. UN TEL CHANTIER N'EST ABSOLUMENT NÉCESSAIRE. AMÉLIOREZ DONC CE QUI EXISTE DÉJÀ	
Mail 1586		X						X									R		<b>M. SMITH</b> : Oui au métro mais NON AU METRO AERIEN. Préservez nos champs et notre tranquillité, merci!	
Mail 1587		X						X										X	<b>Mme FORT</b> : J'habite Châteaufort depuis plus de 30 ans et le manque de transport a toujours été un problème pour mes trois garçons MAIS là avec ce projet il n'y a aucune amélioration pour nous Castelfortains et en plus nous devrions supporter cette construction hideuse!!!! donc NON au métro aérien!!!	
Mail 1588							X	X										X	<b>Mme HERVE</b> : Je suis DEFAVORABLE au projet actuel de la ligne 18 !! J'habite Châteaufort depuis 37 ans, nous avons fait construire notre maison, qui sera à 100 m à vol d'oiseau du futur viaduc !! Je suis fière d'habiter ce petit village agréable entouré de villes moyennes mais aussi de champs et de forêts du golf pour se promener et surtout oublier les villes les zones urbaines les ponts les voies ferrées ...Nous allons nous retrouver avec ce projet avec de grands axes autoroutiers, des piliers aériens pour ce métro qui seront vite tagués, le BRUIT et toutes ces nuisances. Tout cela pour avoir accepté des gares supplémentaires sur certaines villes gratuitement au gré de communes qui vont n'avoir que les désagréments et qui n'ont rien demandé. Ne faisons-nous pas partis du parc naturel de la vallée de Chevreuse et de Versailles ???	
Mail 1589				X		X											X		<b>ANONYME</b> : Je suis pour la ligne 18 allant d'Orly à Versailles. Cette ligne doit avoir peu de stations, pour permettre un accès très rapide aux aéroports internationaux, atout indispensable au développement du cluster technologique mondial qui démarre sur le site de l'OIN. Elle doit être interconnectée avec un TCSP (Tram?) à haute fréquence et avec un réseau de pistes cyclables et allées piétonnières qui permettront au plus grand nombre de laisser leur voiture au garage sans souffrir d'un temps de transport trop long. C'était me semble-t-il le projet initial. L'opportunité d'un téléphérique entre ligne B et les plateaux (Moulon/Ulis) est intéressante pour alléger le trafic routier vallée-plateaux et pour désenclaver encore plus les zones d'emplois vers les zones d'habitation autour de la ligne B, mais pas plus, et ne répondra pas aux besoins prévus à terme. Au total, si la réalisation globale ligne 18+transports locaux est bien faite elle peut devenir un exemple de transition énergétique/écologique. Je ne crois pas qu'un métro aérien soit aussi polluant que le prétendent ses opposants, et peut même être esthétique.	

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
																			J'en ai fréquenté dans d'autres zones du monde, et ce qui compte c'est la qualité de réalisation en termes d'aspect, de bruit, d'emprise au sol. Un Tram ou métro de surface mal conçu peut être bien pire, une tranchée prendrait beaucoup de place au sol, et construire un métro sous-terrain est une solution extrêmement coûteuse qui condamnerait le projet en période de crise durable. Mais bien sûr, je ne rejette pas d'autres solutions réalisables, et il faudra garantir des choix techniques de qualité. Notre pays a besoin de retrouver une vitalité économique sur d'autres solutions qu'une industrie polluante à bas niveau de qualification, ou il nous faudra changer totalement de mode et niveau de vie. Le projet de cluster technologique autour du plateau de Saclay est un atout unique pour développer cette vitalité autour de solutions scientifiques qui devraient peu impacter et même améliorer la qualité de vie actuelle sur le plateau de Saclay, en particulier sur l'aspect transport automobile. Si ce n'est même plus réalisable, alors réparons nous à changer très vite et drastiquement de mode de vie.	
Mail 1590								X									X		<b>M. HERVE</b> : NON AU PROJET ACTUEL SUR NOTRE COMMUNE !!! J'habite Châteaufort depuis 37 ans, j'ai 3 enfants nous avons galéré pour les transports mais nous l'avons choisi !!! Nous voulons que notre village reste village et ne pas le dénaturer avec ce projet pour les soi-disant grandes villes qui veulent une gare et ne nous concertent pas C'est ODIEUX!!	
Mail 1591								X									X		<b>Mme HERVE</b> : J'ai passé tout mon enfance à Châteaufort. Suis sur Versailles maintenant mais je viens à Châteaufort toutes les semaines pour me ressourcer à la campagne loin du bruit et d'un paysage de champs et forêts ! NON AU PROJET ACTUEL qui va dénaturer le village nous en avons besoin !!	
Mail 1592		X															X		<b>ANONYME</b> : La réussite du cluster de Paris/Saclay, avec ses très nombreuses créations d'emplois à la clé, dépend pour beaucoup de l'arrivée du métro Ligne 18. Les nouvelles implantations de Laboratoires de recherche et d'établissements d'enseignement supérieur, vont harmonieusement s'insérer dans un cadre agro-forestier de grande qualité. qu'il faut absolument montrer à tous ceux qui se rendront sur le Plateau de Saclay par le métro. La Ligne 18 doit être aérienne sur le tronçon prévu. N'ENTERRONS PAS LES CHERCHEURS !!	
Mail 1593		X														X		X	<b>Mme FROMENT</b> : Bonne idée mais qui a 15ans de retard. Avoir relié Orly à Antony au lieu de la gare TGV de Massy a été une ineptie. Quoi qu'il en soit, les choses avancent et c'est l'essentiel. Que le haut de Massy soit enfin desservi est une bonne chose mais quid de Massy Vilaine où côté limite de Verrières et d'Igny, il n'y a aucun moyen de transport pratique. Traverser le parc avec une valise pour aller prendre un bus est une aventure. Il faudra également penser à de gros travaux de rénovation pour les RER B et C. Bien cordialement	
Mail 1594	X															X		X	<b>M. COLLEEMALLAY</b> : J'ai récemment appris que le Centre Huit, à côté de la Gare des Chantiers, pourrait faire l'objet d'une démolition... Il me semble que cette éventualité pourrait être reconsidérée, en vue de sauver ce Centre, si important pour l'activité culturelle et sociale, non seulement de ce quartier, mais aussi de Versailles, elle-même. C'est le seul endroit, en dehors du Palais des Congrès à disposer d'une salle de grande taille pour les conférences, non seule œcuménique, bien sûr, mais traitant aussi de sujets de sociaux. Il a l'avantage de disposer d'un parking adéquat, ce qui n'est pas courant sur Versailles. Dans le plan de développement prévu de cette zone, il se semble qu'il serait judicieux de reconsidérer la place accordée à la future façade de la gare... Peut être également, considérer un déplacement de quelques mètres, afin de préserver ce lieu hautement important pour la communauté, non seulement protestante (je précise que je ne suis pas protestant moi-même), mais pour l'intérêt général.	
Mail 1595						X	X								X		X		<b>M. ou Mme ANQUETIL</b> : Je suis contre la construction de la ligne 18 : - Elle entraînerait une urbanisation du plateau ce qui est dommageable pour les entreprises agricoles encore en place - Elle serait nuisible pour la faune et la flore sur un des plus riches plateaux de la région - Il serait beaucoup moins coûteux de rallonger la ligne C du RER	
Mail 1596						X	X					X			X			X	<b>M. ANQUETIL</b> : Il s'agit d'un projet de métro : - très coûteux et économiquement déficitaire. - source d'urbanisation accrue sur le Plateau. - ne répondant pas aux besoins de ceux qui viendront travailler sur 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
																				- n'apportant aucun gain de temps aux habitants. - négligeant des alternatives plus utiles et moins coûteuses. - nuisible à l'agriculture dans sa pérennité sur le plateau. - difficilement compatible avec la ZPNAF. - néfaste à l'environnement.
Mail 1597	X														X			X		<b>M. LAFONT</b> : Au vu du développement urbain de Palaiseau, il est indispensable de prévoir une gare supplémentaire à moindre coût (car se situant au passage du souterrain à l'aérien) pour assurer l'articulation entre Polytechnique et Camille Claudel.
Mail 1598		X																X		<b>M. MARTIN</b> : Je suis CONTRE le passage en sous-sol sous le quartier de la Bretonnière à Voisins le Bretonneux. Les tracés alternatifs envisagés en réunion de concertation avec les habitants de la Bretonnière ne semblent pas avoir été étudiés. Le passage sous la Bretonnière, avec les dégâts qu'il va provoquer aux habitations à cause de la nature du sous-sol, reviendra probablement plus cher qu'un tracé partiellement aérien ou en sous-sol le long de l'avenue de l'Europe.
Mail 1599	X														X			X		<b>ANONYME</b> : Tout à fait opposée à la disparition du Centre-Huit de son lieu actuel
Mail 1600		X													X	R				<b>M. DWORNIK</b> : Habitant Voisins le Bretonneux dans le quartier de la Bretonnière et membre du Collectif Bretonnière Ligne18, créé en août 2015 qui compte plus de 400 membres, je suis POUR la ligne 18 mais CONTRE le tracé actuel qui passe sous les maisons du quartier de la Bretonnière. En effet les risques liés au passage sous les maisons sont insuffisamment pris en compte alors qu'il serait possible de décaler de quelques centaines de mètres à l'est pour les éviter. Je suis également CONTRE le fait d'avoir une servitude de tréfonds pouvant à l'avenir compliquer excessivement ou empêcher d'éventuels travaux de consolidation des maisons. Travaux déjà réalisés sur certaines maisons et pouvant s'avérer nécessaire de par la nature changeante des sols du quartier de la Bretonnière. Je suis enfin très inquiet d'un manque de places de parking autour de la Gare Saint Quentin Est, résultant d'une étude insuffisante et ne tenant pas compte des comportements des futurs usagers de la gare. Le risque est que les voitures venant des villes du sud de Voisins viennent engorger le quartier de la Bretonnière.
Mail 1601		X													X	R				<b>M. et Mme PETITPRETZ</b> : Résident depuis 1984 du quartier de la Bretonnière, dans une maison située dans le fuseau d'étude du passage souterrain de la ligne 18, je voudrais contribuer aux demandes de la SGP et l'aider à éviter de futurs sinistres. - le nombre d'arrêtés reconnaissant l'état de catastrophe naturelle (mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols), 9 de 1991 à 2008 sur la commune de Voisins, rend dubitatif sur le "fait" que la SGP considère la Bretonnière comme une zone à faible aléa pour le retrait gonflement des argiles de surface. - malgré cet élément rassurant..., et comme c'est le cas pour beaucoup d'autres résidents, des dommages importants ont affecté notre habitation et conduit à une reprise sous œuvre acceptée par notre assurance en 2008, comportant entre autre la pose de 26 micros pieux extérieurs descendus à 13 m de profondeur. <u>Question:</u> Qui peut assurer avec une faible marge d'incertitude, qu'il n'y aura aucune conséquence du passage du tunnelier à proximité de ces structures?, que si ce trajet était maintenu, bruits et vibrations transmis par ces micro pieux ne détérioreraient pas de façon irréversible la qualité de vie des habitants? On rappelle que dans les sept engagements de la SGP figure l'anticipation des risques naturels. Nous ne sommes pas opposés à l'aménagement, à la transformation de notre cadre de vie dans une région qui doit être dynamique et attractive, mais le problème majeur qui nous concerne ne permet pas de le valider. La prise de risque de maintenir un tracé souterrain à la Bretonnière apparaîtrait irresponsable, d'autant qu'il existe d'autres possibilités dépourvues de conséquences graves sur l'habitat.
Mail 1602		X													X	R				<b>M. ou Mme CHAMY</b> : Oui au projet de ligne 18 mais pas à n'importe quel prix !! SVP évitez de passer sous les habitations et l'école de la Bretonnière !!! Parmi les dommages envisageables : - Risques physiques et physiologiques pour nos enfants (vibration donc déconcentration, fatigue etc...)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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
																				- Impact sur les maisons qui, comme voies le savez, reposent sur sol argileux et instable, - Des nuisances compte tenu de la fréquence du métro automatique sur des rails est prévue) - Un droit de servitude auprès de la société du grand Paris sur leur sous-sol, donc une sous-évaluation des biens à la revente, etc... Déplacez le tracé !! 400 m sous le Golf le long de la 2x2 voies
Mail 1603	X															X		X	<b>Mme FORGET</b> : Membre de la communauté protestante de l'Église Réformée de France, je suis attachée à l'action menée par le Centre 8, situé 8 rue Porte de Buc, 78000 Versailles. Ce Centre, outre les réunions liées à la pratique du culte, catéchisme, etc., a aussi une mission sociale auprès de personnes en difficulté, alphabétisation. Il semble qu'il soit menacé d'expropriation par le projet de la ligne 18 et son activité doit être préservée.	
Mail 1604		X					X	X										X		<b>M. HULNE</b> : Avis défavorable car je ne souhaite pas avoir une construction sur pylône qui dénature le paysage en face de chez moi.
Mail 1605																		X		<b>Mme HULNE</b> : Ce projet va inévitablement engendrer des nuisances sonores et visuelles, notamment devant la commune de Villiers le Bâcle. J'y suis donc défavorable.
Mail 1606		X														X	R			<b>ANONYME</b> : Nous ne sommes pas opposés à la ligne 18 mais nous sommes contre son passage sous les maisons du quartier de la Bretonnière qui inclut la résidence Madison Garden. En effet, le sous-sol n'est pas adapté au percement d'un tunnel et au passage d'un métro compte tenu des nombreux problèmes répertoriés dans les maisons (fissures, glissement des dalles...). Il existe un trajet alternatif plus court d'environ 420 mètres et donc moins cher et sans impact pour des maisons. Pour rappel, ce trajet alternatif concerne le trajet envisagé au départ.
Mail 1607		X					X	X										R		<b>Mme CONVARD</b> : Je ne suis pas opposée à la création de la ligne 18 mais je suis totalement opposée au projet de passage en aérien entre Saclay et Magny Les Hameaux. Pourquoi une telle différence de traitement entre ce tronçon et le reste de la ligne 18 ? Ce projet défigurera le paysage pour de nombreuses années et générera beaucoup de nuisances, sonores entre autres, pour les habitations des alentours. Il faut préserver au maximum les espaces verts pour nous, mais surtout pour les générations futures et ne pas tout sacrifier pour des raisons financières. Il faut se donner les moyens de construire une ligne 18 qui apportera plus d'avantages que d'inconvénients, aujourd'hui mais aussi demain.
Mail 1608	X															X		X		<b>Mme TANGUY</b> : Je suis contre la solution proposée d'emplacement de la gare de la ligne 18 pour Versailles chantiers sur l'emplacement du Centre Huit. 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 à la location, conférences, vie de quartier). L'enquête publique ne propose pas de solution de substitution satisfaisante à la disparition du Centre Huit, alors qu'il est le siège de l'Église protestante Unie de Versailles et ses environs, le centre paroissial où ont lieu les grands cultes festifs, la catéchèse, les études bibliques, l'entraide et le scoutisme, rendant impossible l'exercice de ce culte par rapport à l'importance de notre communauté. Le bâtiment a été classé au titre du patrimoine religieux du 20ème siècle. Le Centre Huit (communauté protestante) et nos sœurs diaconesses forment une communauté indissociable. A noter l'aspect pratique de venir au Centre Huit avec la proximité de la gare Versailles Chantiers.
Mail 1609		X					X	X										X		<b>Mme HULNE</b> : Un édifice bétonné, en hauteur, de surcroît, qui dénature le paysage. Le bruit du métro tout au long de la journée voire de la nuit, en plus de celui des avions. Le tout, presque sous mes fenêtres... Non ! Je suis contre ce projet envahissant. Laissez-nous vivre paisiblement !
Mail 1610		X					X	X										X		<b>ANONYME</b> : Non à la dégradation du paysage et de la tranquillité à Villiers-le-Bâcle, à cause d'une construction en "aérien", à deux pas du village. Dans ces conditions, j'émet un avis défavorable.
Mail 1611	X																R			<b>M. ROGOFF</b> : Nous ne sommes pas opposés au 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
																				<u>Question</u> ? pourquoi aucune station entre Saclay et St Quentin. il y a de nombreuses entreprises sur le tracé. SOCHATA (Châteaufort,) Magny les hameaux, Guyancourt) HILTI, SNECMA, Golf National, Technocentre Renault. Des centaines de personnes travaillant sur ces sites, et qui pourraient prendre ce transport pour éviter les voitures et réduire le trafic. Sommes-nous juste encore une fois oubliés.
Mail 1612		X						X								X	R			<u>M. ou Mme GUYOT</u> : Je ne suis pas contre le projet de ligne 18 mais je suis absolument contre le tracé proposé sous les maisons de la Bretonnière et de la Closerie de Voisins le Bretonneux. En effet il existe largement la place pour éviter de passer sous les habitons : Passage sous le golfe ou quasiment personne ne sera dérangé. Ce tracé est plus court et la courbe moins prononcée ce qui est favorable à tous les points de vues. Rappel que les maisons de ce quartier sont très fragilisées car le sous-sol est instable et beaucoup ont déjà subi des dégâts. De plus des nuisances sonores dues aux vibrations lors du freinage et dans la courbe en tunnel car rails et pas pneus - Il existe un autre tracé alternatif plus direct donc moins coûteux, évitant cette zone habitée soutenue par les habitants, les collectifs de défense des riverains et les usagers. Ce métro aérien sera la balafre dans le paysage du parc national, pour au moins 50 ans avant qu'il ne soit refait en passage sous terrain. C'est évident. Donc éviter de gaspiller de l'argent et du terrain et faite le directement en tunnel de Saclay à Satory.
Mail 1613	X															X		X		<u>M. ou Mme DELAFARGUE</u> : Je ne vois pas l'intérêt d'augmenter la taille des locaux au niveau de Chantiers, entraînant par cela la destruction d'un lieu d'accueil et d'échanges culturels et cultuels
Mail 1614		X						X								X		X		<u>M. ou Mme LHEMANN</u> : Je ne suis pas trop pour le projet de ligne 18 mais je suis contre le tracé proposé sous les maisons de la Bretonnière et de la Closerie de Voisins le Bretonneux. Il existe un autre tracé qui est à l'évidence celui qui aurait dû être spécifié pour éviter de passer sous les où personne ne sera impacté. Ce tracé est plus court / le virage moins serré ce qui est favorable au cout, moins de nuisances et évite en plus les maisons de Voisins le Bretonneux. Alors POURQUOI ne pas le choisir ? Ce métro aérien sera horrible et prend du terrain dans le paysage du parc national, faite le passer pour un surcout minimum en sous terrain comme cela avait été prévu en 2011. Il n'y a que des avantages comme cela.
Mail 1615	X															X		X		<u>ANONYME</u> : Je reprends à mon compte les observations faites précédemment au sujet du Centre Huit à Versailles, à côté de la gare des Chantiers : j'ai déjà pu y suivre plusieurs conférences tout à fait intéressantes. Idem mail 1608
Mail 1616		X						X					X					X		<u>ANONYME</u> : Il existe un autre tracé alternatif plus direct donc moins coûteux, évitant cette zone de la Bretonnière habitée par les habitants, et soutenue par les collectifs de défense des riverains et les usagers. Passage sous le golfe ou personne ne sera dérangé. La logique tout simplement Ce tracé est plus court et la courbe moins prononcée ce qui est favorable à tous les points de vues. De plus ce métro aérien sera la honte des responsables car il balafre le paysage du parc national, pour au moins 40 ans. car il est évident qu'il sera refait en passage sous terrain. Faites bien pour une fois au lieu de gaspiller de l'argent et du temps donc en tunnel depuis Saclay jusqu'à Satory pour un peu plus de coût mais avec la meilleure solution pour l'avenir. Cette solution satisfait à toutes les critiques des habitants, ça peut compter, non? Pensez-y car vous serez responsables devant les générations à venir
Mail 1617	X															X		X		<u>M. ou Mme MORDANT</u> : Nous avons besoin du Centre 8: trouvez une solution pour le maintenir!
Mail 1618	X															X		X		<u>Mme DENEUX</u> : Je serais consternée que le Centre 8 soit détruit sans solution de rechange sur Versailles, avec tout ce qu'il apporte: vestiaire pour les démunis, ventes de charité, conférences bien variés, lieu d'échange, d'ouverture, d'accueil, en plus d'être un lieu paroissial pour Versailles (et les environs). Nous espérons que tout sera mis en œuvre pour préserver ce lieu, qui est aussi lié aux Diaconesses et au centre de soins palliatifs, tellement réputé.
Mail1619	X															X		X		<u>M. DENEUX</u> : Je ne peux imaginer que le Centre 8 soit détruit sans solution de rechange sur Versailles, avec tout ce qu'il apporte: vestiaire pour les démunis, ventes de charité, conférences bien variés, lieu d'échange, d'ouverture, d'accueil, en plus d'être un lieu paroissial pour Versailles (et les environs). Pourvu que tout soit mis en œuvre pour préserver ce lieu, qui est aussi lié aux Diaconesses et au centre de soins palliatifs, tellement réputé.



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1620		X						X											X	<b>ANONYME</b> : Je suis opposée au viaduc aérien sur le plateau de Saclay. Il est effectivement nécessaire d'améliorer les liaisons entre banlieues mais nous devons aussi préserver notre environnement. Le plateau de Saclay est agricole et pas encore trop bétonné; gardons son identité.
Mail 1621		X																	X	<b>Mme HILLION</b> : Que la Région bouge enfin et s'occupe sérieusement des transports en commun, tant mieux. Mais que pour ce faire on déplace le CENTRE HUIT, sans offrir de solution correcte de relocalisation, c'est inadmissible. Ce lieu est précieux, central, facile d'accès, récemment rénové. On peut y accéder en voiture pour les conférences du soir (nous n'avons plus de bus à partir de 21 H et sommes donc obligés d'utiliser nos véhicules personnels). Nous manquons déjà à Versailles de piscines, de théâtre, de cinéma d'art et d'essai, de lieux conviviaux d'une manière générale, alors laissez-nous notre CENTRE HUIT.
Mail 1622		X															X			<b>M. DESTEXHE</b> : Je trouve le projet superbe et ambitieux, mais pas assez. La Ligne 18 est essentielle au nouveau campus de Paris/Saclay. Cette nouvelle université ne pourrait pas survivre sans avoir une connexion rapide aux aéroports de Paris (cette connexion prend 2 heures actuellement pour CDG, ce qui est juste ridicule.) Je pense que, vu que cet investissement concerne un moyen de transport qui sera utilisé intensément pendant de nombreuses années, il faudrait réaliser le tracé en sous-terrain. (mais comment le financer?)
Mail 1623		X										X				X	X			<b>ANONYME</b> : Je suis contre ce métro enterré et surtout contre le métro aérien .Projet imbécile, gâchis d'argent, il n'y aura jamais grand monde, donc inutile. Sauf aux heures de pointe, les cars des TPSP sont entièrement vide toute la journée; L'état est spécialiste des projets qui coutent une fortune et ne servent à rien!!!!
Mail 1624		X														X		X		<b>M. FAVELIN</b> : Je suis complètement défavorable au tracé sous La Bretonnière. Comment peut-on imaginer un tracé qui met en danger les fondations de toutes les maisons de La Bretonnière construites sur un terrain argileux, Je pense qu'il est complètement inconséquent de ne pas mettre en place un tracé alternatif le long du golf, viable et sans risques pour tous riverains. Je tiens à préciser que cette zone pavillonnaire est une zone fragile, car tous les pavillons sont déjà impactés suite aux différentes sécheresses que nous avons subies, cela a provoqué un nombre important de fissures qu'un tunnel tracé ne peut qu'accentuer. Prendre le risque de mettre en danger tous ces bâtis et la vie de ces habitants est contre-productif pour l'acceptation du projet. Les assurances habitation ne couvrent pas ces nouveaux risques et la vie des habitants risque d'être bouleversée par ce tracé juste en dessous d'une école et .un espace de vie.
Mail 1625		X														X		X		<b>M. FAVELIN</b> : Idem mail 1624
Mail 1626		X														X	R			<b>M. LOLLIOZ</b> : j'ai rencontré M. le commissaire enquêteur Fabien GHEZ, le samedi 2 avril 2016 ; notre échange concernant l'enquête a été intéressant .Mes remarques lui ont été formulées pour être constructives, échange positif. Personnellement, ancien Maire de Magny les hameaux pendant 24 années, je connais bien le projet depuis son origine. Initialement la ligne 18 était totalement enterrée pour des raisons fonctionnelles et protectrices pour l'environnement. Puis les demandes de création de gares par certaines communes ont fait augmenter notablement l'enveloppe budgétaire ... d'où la création du projet de métro aérien pour rester au mieux dans l'enveloppe financière régionale ... Le métro est une nécessité, à concevoir d'une façon intelligente : gérer c'est prévoir positivement pour le bien de tous comme pour les futures générations. En conséquence, s'obstiner pour des raisons financières du moment à créer le métro aérien est une aberration pour l'avenir. Le plus sage, serait de patienter pour cette tranche afin d'avoir les moyens financiers pour ne pas dégrader l'avenir pour les nouvelles générations !!!
Mail 1627	X															X		X		<b>ANONYME</b> : Le centre huit est un espace trop "ouvert" pour imaginer le détruire
Mail 1628	X															X		X		<b>M. BOVE</b> : J'ai fait le gros effort de prendre la parole ce vendredi dans l'amphithéâtre de Supélec mais la SGP a soigneusement évité de répondre à ma question. J'ai également posé cette question le lendemain lors de la permanence de Villiers-le-Bâcle mais ici encore pas de véritable réponse. J'aimerais donc savoir ce qu'il adviendra du budget de la gare CEA St-Aubin ? A Supélec j'ai tout de même appris que cette gare fera l'objet d'une nouvelle enquête publique. Mais puisque cette gare n'est plus dans la présente enquête ligne 18, il est important

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
																				de savoir si son budget sera "mis en séquestre" pour être réattribué à la prochaine enquête ou bien si son budget reste attaché à l'enveloppe budgétaire de l'actuelle enquête telle qu'elle nous a été présentée à Supélec ? - Si le budget de cette gare est déduit de l'actuelle enquête, quel sera le montant exactement déduit ? On annonce que le coût d'une gare est de l'ordre de 80 millions d'euros, mais cette gare était prévue pour être multimodale avec des mesures conservatoires pour accueillir des rames de 60 mètres. Ce qui pourrait grever le budget actuel d'environ 100 millions d'euros. Déjà que beaucoup estiment que le budget de la ligne 18 est sous-évalué, la qualité des ouvrages et des finitions risquent donc de fortement en pâtir. - Inversement si le budget de cette gare CEA St-Aubin est conservé dans l'actuel projet ligne 18, serait-il possible que Monsieur le Président de la commission d'enquête inclut une RÉSERVE dans ses conclusions pour que cette somme soit allouée à l'enterrement de la ligne 18 sur le second tronçon Gif/St-Quentin-en-Yvelines ? Monsieur le Maire de Villiers-le-Bâcle ayant calculé qu'il n'y avait que 4,5 km entre Saclay et Châteaufort et que le coût pour enterrer la ligne 18 sur ces 4,5 km représentait justement 100 millions d'euros. La boucle serait ainsi bouclée.
Mail 1629	X							X								X		X		<b>Mme HOARAU</b> : Selon la loi du Grand Paris du 3 juin 2010, est instaurée une Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière: ZPNAF= 2300 hectares de terres agricoles y sont réservées. Cette surface est somme des parcelles cadastrales cultivées, non d'un seul tenant. Le projet implique une emprise foncière non précisée, incompatible avec la sanctuarisation de ces parcelles. L'espace agricole serait ainsi amputé et fragmenté. Planter au-dessus de parcelles cultivées un viaduc muni de piliers tous les 25m entrave le travail des agriculteurs. Ces travaux détruisent les écosystèmes fondement de l'agriculture. Ils entraînent un risque de rupture de drain agricole. La vocation du Plateau de Saclay, dont les terres sont au nombre des plus riches d'Europe, est parfaitement conforme aux engagements de la COP 21. Ses productions sont indispensables aux 13M d'habitants prévus à proximité. Dès à présent, de nombreux habitants sont en lien avec les producteurs en vente directe, circuits courts, et bien d'autres activités.
Mail 1630	X											X						X		<b>Mme WILMART</b> : L'Etat a pris le parti de mener cette ligne 18 le plus loin possible pour un budget donné, d'où la nécessité d'une partie de la ligne en aérien, ce qui va gâcher le paysage et l'environnement sonore des habitants actuels et à venir... et cela pour des dizaines d'années...Ne serait-il pas plus sage de faire un métro sous-terrain jusqu'à Saclay seulement (pour le budget initialement alloué à toute la ligne) ? Plus tard, quand la nécessité d'avoir un transport commun par métro (en plus des bus en TCSP déjà prévus) sera avérée (ce qui n'est pas le cas à ce jour, ni démontré pour 2030), il y aura d'autres moyens financiers pour terminer la ligne 18 jusqu'à Versailles, voir Nanterre. SOYONS SAGES !!!
Mail 1631	X														X			X		<b>Mme ARNAUD</b> : Pour avoir bénéficié, à plusieurs occasions de différentes manifestations culturelles et de formations, je serai vraiment déçue que les locaux de ce centre ne soient plus fonctionnels. De plus plusieurs jeunes mamans que je soutiens ont été heureuses de bénéficier des ventes de vêtements, "solidaires" qui y sont organisées. Il n'y a pas longtemps encore des rencontres de réflexions dans le domaine de la santé ont été très intéressantes.
Mail 1632							X	X	X									X		<b>ANONYME</b> : Non à la dégradation de notre cadre de vie. Si nous avons choisi de venir acheter une maison à Villiers Le Bâcle c'est pour sa tranquillité. Que deviendra la valeur immobilière de notre maison avec un métro qui passe sans s'arrêter et qui en plus représenterait une nuisance visuelle et sonore. J'émet donc un avis DEFAVORABLE
Mail 1633								X							X		X			<b>ANONYME</b> : Habitants de Villiers le Bâcle, nous sommes contraints par un Plan Local d'Urbanisme qui empêche de faire n'importe quoi. Ce projet de Métro ne respecte en rien ces règles et viendrait saccager les terres agricoles du Plateau de Saclay. AVIS DEFAVORABLE
Mail 1634						X										X				<b>ANONYME</b> : AVIS FAVORABLE. Ce projet permet de poursuivre le développement des villes du Sud de Paris.
Mail 1635	X														X			X		<b>M. PELET</b> : Habitant du quartier Camille Claudel à Palaiseau, je considère qu'une station est nécessaire au niveau de ce quartier, la ligne devant passer à proximité sans arrêt, à mi-distance entre les 2 stations Massy-Palaiseau et Palaiseau et plus éloignées entre elles que la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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
																				moyenne. Il est indispensable de prévoir une gare à proximité du nouveau quartier Camille Claudel à Palaiseau compte tenu de l'augmentation significative de la population (2000 logements). Surtout, une telle gare contribuerait à désengorger les lignes RER B et C complètement saturées et permettraient d'éviter des embouteillages importants aux heures de pointes dans le quartier.
Mail 1636													X					X		<b>M. ALDEA</b> : D'après tous les avis et les rapports que j'ai pu regarder, cela semble un autre projet pharaonique et décorellé de la réalité économique et des vrais besoins des gens qui travaillent sur le plateau. Alors qu'on peine dans les labos à avoir du papier à mettre dans les imprimantes, voilà encore un gouffre qu'on pourra admirer pendant les années à venir par les fenêtres de nos bureaux sur le plateau. Améliorer l'infrastructure existante, trouver des solutions raisonnables par rapport au niveau de voyageurs envisagés d'ici 20-30 ans? Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué.
Mail 1637						X											X			<b>M. LEGRAND</b> : Très bonne initiative pour désengorger les routes et faciliter l'accès aux entreprises du plateau de Saclay. Cela favorise aussi le développement des villes comme Massy et Palaiseau. Je suis tout à fait favorable à ce projet !
Mail 1638		X														X		X		<b>M. ou Mme SERRANO</b> : Habitant la Bretonnière, je suis contre le tracé actuel qui prévoit de passer sous les habitations de ce quartier. La nature du sol a fait que les maisons ont bougé suite à la sécheresse de 2003. Je tiens à signaler que ma maison a été endommagée (lézardes, affaissement de la dalle) et qu'il a fallu procéder à de lourds travaux de consolidation par injection. Je suis favorable à un décalage du tracé pour éviter les zones habitées. Par ailleurs, il faut prévoir à proximité de la gare des parkings adaptés.
Mail 1639						X											X			<b>ANONYME</b> : Avis très favorable. La ligne 18 est un atout qui s'additionne à la gare TGV et la station RER B et C de Massy Palaiseau. Avec un deuxième arrêt à Massy Opéra, c'est un moyen d'accès à la culture rapide, écologique, qui enlève les problèmes de stationnement. Enfin c'est une change pour Massy sur le économique et notamment de l'emploi. Beau projet au service des citoyens.
Mail 1640	X															X		X		<b>M. ou Mme AVOT</b> : Nous souhaitons la conservation du Centre 8. Merci beaucoup
Mail 1641	X	X														X	R			<b>ANONYME</b> : Un projet de transport en commun pour faciliter les déplacements est certainement nécessaire mais ne doit pas se faire au détriment de la population ni de la nature. Il y a eu suffisamment de constructions anarchiques au vingtième siècle avec, par exemple des grandes barres que l'on démolit peu à peu. Je m'attacherai en particulier à la préservation : - de l'environnement en construisant le métro en souterrain dans les zones habitées ou dans un site protégé comme les environs de la vallée de Chevreuse. - du centre huit à Versailles dont l'action est de première importance pour la vie sociale locale. Il existe déjà un passage pour rejoindre la gare depuis la rue de la porte de Buc. L'empiètement de cette gare est suffisamment important ainsi.
Mail 1642	X															X		X		<b>M. ou Mme GILBERT</b> : Une station dans le quartier Camille Claudel est nécessaire pour soulager les infrastructures routières de cette zone
Mail 1643	X															X	X			<b>ANONYME</b> : AVIS DEFAVORABLE Pour les raisons suivantes : - Il est urgent désormais que les ingénieurs et les décideurs trouvent des solutions pour ne plus sacrifier de terres agricoles en France (y compris en région parisienne), de ne plus défigurer les paysages, de choisir et trouver des innovations qui respectent la nature et les habitants. - D'autre part, la destruction programmée du centre Huit est un désastre pour le quartier des Chantiers à Versailles. C'est un haut lieu du quartier sur le plan culturel, œcuménique, culturel, humain (lieu de dialogue et d'action sociale), depuis longtemps. Sa localisation est essentielle près de l'hôpital de Claire Demeure géré par les diaconesses de Reuilly. Cela forme un ensemble indissociable pour l'activité de l'Eglise protestante (et plus largement pour tous ceux qui cherchent la paix : pour les mouvements inter religieux, la lutte contre les pauvretés de toutes sortes : vestiaires, alphabétisation, intégration des étrangers, service d'entraide..) et facilement accessible par les moyens de transport. C'est donc un ensemble qui ne doit pas être amputé. Dans un quartier de passage, c'est comme un phare au milieu

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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'une mer agitée. Je ne suis pas protestante, mais je reconnais que le rayonnement de ce centre est largement reconnu et apprécié depuis de nombreuses années par tous au-delà du quartier et de toute confession. Merci de trouver une solution qui préserve ce lieu, pour lequel de coûteux travaux de rénovation ont d'ailleurs été entrepris récemment.
Mail 1644	X															X		X		<b>M. ou Mme TESSIER</b> : Je m'oppose très vivement à la fermeture du Centre Huit. De confession protestante, je fréquente ce lieu de culte très régulièrement et ce d'autant plus que c'est là que se retrouvent les enfants dans le cadre de l'école biblique et de la catéchèse. C'est un lieu unique pour cette communauté protestante à laquelle j'appartiens, le temple de Versailles étant très petit et sans aucune capacité d'accueil. C'est donc au centre huit que se déroulent les grandes fêtes religieuses de l'année, permettant aux paroissiens d'être tous réunis. Mais le centre huit ça n'est pas que cela. Ce sont aussi des cours d'alphabétisation, de l'aide aux démunis, des conférences interreligieuses et la proximité avec la communauté des diaconesses. Il n'est pas imaginable de nous priver de ce lieu.
Mail 1645		X					X										R			<b>ANONYME</b> : OUI à la ligne 18 mais NON au passage sous les habitations du quartier de La Bretonnière de Voisins le Bretonneux. Dans le tracé actuel, le tunnel passe sous le GROUPE SCOLAIRE des 40 arpents (c'est le seul établissement scolaire dans ce cas). Le passage des métros sous l'école et les vibrations associées auraient obligatoirement des répercussions sur nos enfants et le bon fonctionnement de l'école. Merci de penser à nos enfants et de prévoir un nouveau tracé qui évite le quartier (des solutions de nouveaux tracés existent).
Mail 1646		X															R			<b>ANONYME</b> : FAVORABLE au projet mais en modifiant le tracé pour éviter le quartier de la Bretonnière à Voisins le Bretonneux. Le quartier est sur un terrain argileux et des maisons ont déjà été consolidées avec des micropieux. Le percement du tunnel risque de perturber les nappes et d'assécher encore plus les argiles. Avec l'expropriation des tréfonds, nous n'avons aucune certitude sur l'autorisation de faire installer des micropieux, si nécessaire. Un autre tracé est possible en évitant les habitations du quartier.
Mail 1647		X																X		<b>ANONYME</b> : J'habite le quartier de la Bretonnière à Voisins le Bretonneux, quartier sous lequel doit passer la ligne 18 selon le tracé. Avec la faible profondeur du tunnel, nous craignons de subir en permanence le courant haute tension et que les rayonnements n'aient un impact important sur notre santé et celle de nos enfants. Je suis favorable au projet mais en évitant notre quartier.
Mail 1648		X					X										R			<b>ANONYME</b> : Les prix de l'immobilier vont augmenter avec la proximité d'une nouvelle gare mais pas pour le quartier de la Bretonnière à Voisins le Bretonneux, directement impacté par le passage d'un tunnel à faible profondeur sous les maisons et par les nuisances de bruit et de vibration. OUI au projet mais NON pour le tracé actuel sous le quartier de la Bretonnière à Voisins le Bretonneux. D'autres tracés sont possibles très facilement et en évitant les zones habitées. Merci d'étudier un autre tracé en enlevant du fuseau d'étude le quartier de la Bretonnière.
Mail 1649	X															X		X		<b>Mme DEBOICHET</b> : Je souhaiterais que cet agrandissement, disproportionné, soit revu à la baisse afin que le centre huit soit préservé. Ce centre chrétien est très actif et apporte un soutien important à de nombreuses personnes. C'est un centre d'ouverture et d'accueil si rare. Préservez-le !
Mail 1650	X															X		X		<b>Mme GENIN</b> : En tant que citoyens, nous sommes très attachés au Centre 8, rue de la Porte de Buc à Versailles, qui offre de nombreuses et précieuses manifestations tout au long de l'année. La vie culturelle, associative et sociale qui s'y déroule est d'une grande richesse pour la collectivité et le vivre ensemble. Nous ne pourrions supporter que ce Centre soit détruit ou rétréci... Merci de votre attention et compréhension.
Mail 1651	X															X		X		<b>Mme GENIN</b> : Idem mail 1650
Mail 1652	X															X		X		<b>M. ou Mme SEREY</b> : Je ne comprends pas et je n'accepte pas que l'on trouve de la place pour la construction de la cathédrale des Mormons, mais que le centre 8 (chrétien) soit réduit. Les décideurs s'attachent plus à l'argent qu'aux besoins et souhait des habitants locaux. A qui cela profite-t-il ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1653	X																		X	<b>M. DAUMAS</b> : Si le projet est intéressant, il doit rester raisonnable à la fois dans les bouleversements au sein des villes autour des gares remaniées et financièrement pour les contribuables que nous sommes. En tant que Versaillais et utilisateur quotidien du RER, je trouve que la nouvelle gare de Versailles chantiers est particulièrement disproportionnée et son ampleur démesurée aura des conséquences irréversibles sur son environnement immédiat. Il semble qu'il est temps de repenser ce schéma destructeur et aux capacités probablement surdimensionnées. Le nombre d'utilisateurs de cette gare ne va pas augmenter de façon exponentielle et une croissance plus modeste qu'envisagée serait à la fois le gage d'une dépense publique raisonnable et aurait la vertu de ne pas exproprier un certain nombre d'associations des bâtiments avoisinants. Lorsqu'un projet public prévoit de déloger un certain nombre d'entités sans proposer de solution de remplacement correcte, il est temps de faire une pause et de repenser complètement l'affaire. La salle de conférence du centre 8 est la deuxième plus grande de Versailles et elle serait rasée sans compensation adéquate? J'ose espérer que ceci n'est qu'une rumeur infondée. On sait où les projets pharaoniques ont mené les pharaons.
Mail 1654	X																		X	<b>M. CAMPION</b> : le Centre Huit doit être préservé
Mail 1655								X											X	<b>ANONYME</b> : considère devoir se soumettre à un règlement stricte en ce qui concerne l'urbanisme ; alors comment peut-on accepter un métro sur pylône de 10 mètres de haut. Donc je dis non, je suis défavorable au projet.
Mail 1656																	R			<b>Mme. SCHMITT</b> : Non au métro sur pylônes. Il sera une nuisance visuelle, sonore et une perte de terrains cultivables
Mail 1657							X	X												<b>M. DOUCET</b> – Président de l'association « Activités Massy-Europe (AME) » en tant qu'association regroupant les entreprises du Parc d'activités MASSY-EUROPE, nous sommes favorable à cette ligne, qui permettra de favoriser le développement économique de la région. Il faut toutefois penser aux transports terminaux vers les zones industrielles.
Mail 1658								X										R		<b>ANONYME</b> : beaucoup de contraintes existent pour construire sur le plateau ; et par un coup de « OIN » on voit arriver un serpent de métal roulant. Il faut l'enterrer.
Mail 1659	X																		X	<b>ANONYME</b> : la ligne 18 est pour moi indispensable, tout comme une gare à « Camille Claudel » à Palaiseau. Ce quartier vient d'être créé avec actuellement 2000 logements et sera certainement amené à s'étendre. Il a besoin d'être desservi directement pour que les habitants puissent rejoindre rapidement la gare de Massy-Palaiseau et la gare de Versailles.
Mail 1660				X															X	<b>M. THOUVENIN</b> : il s'inquiet ne pas voir mentionné la création de parkings près des nouvelles gares, en particulier à Massy Opéra. Il est possible de transformer des surfaces existantes de parkings proches de la gare en leur ajoutant des niveaux souterrains ; cette opération devrait faire partie du projet.
Mail 1661																X			X	<b>ANONYME</b> : il pense que c'est une bonne mesure à détruire le Centre Huit à cause de la vétusté de ces locaux
Mail 1662																			X	<b>ANONYME</b> : Arrêtez de construire, laissez-nous respirer
Mail 1663		X																	X	<b>ANONYME</b> : idem mail 1120
Mail 1664								X												<b>M. DUTILLOY</b> : Je suis contre le passage en aérien de cette ligne sur le plateau de Saclay. Cela va défigurer le paysage.
Mail 1665								X										R		<b>M. THEROND</b> : Enterrer la ligne 18 serait un compromis acceptable pour le plateau de Saclay, ainsi rendu à son espace naturel à l'origine
Mail 1666																			X	<b>ANONYME</b> : Je suis grandement favorable au développement des transports en commun mais contre ce projet en l'état. Je pense que les priorités devraient aller à l'amélioration du fonctionnement des lignes de RER existantes, et à la multiplication des liaisons « douce » de type TCSP voire Tramway sur les trajets de banlieue à banlieue
Mail 1667	X																		X	<b>M. VOLCLER</b> : idem mail 1133

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 1668							X	X									R		<b>Mme. FORESTIER</b> : contre le métro aérien et ses nuisances mais pour l'augmentation des modes de transports en commun. Donc pour la ligne 18 du métro en souterrain, qui devrait permettre de supprimer le passage du CD36 à 2 fois 2 voies, autre source de nuisances importantes pour les riverains et pour les 2 voies pour le site propre.	
Mail 1669	X																	X	<b>M. BESNARD</b> : je ne comprends pas pourquoi une gare n'a pas été retenue pour desservir le nouveau quartier Camille Claudel à Palaiseau. Près de 2000 logements pourraient bénéficier pleinement de cette ligne de transport en commun, soulageant ainsi le réseau routier déjà bien chargé.	
Mail 1670																		X	<b>ANONYME</b> : Les chiffres avancés par la SGP pour justifier l'installation d'un moyen de transport « Lourd » tel que ce métro ont été contestés par de nombreux experts et par le Syndicat de Transports d'Ile De France (sic). Nullement besoin d'un projet aussi pharaonique alors que d'autres solutions moins onéreuses et dévastatrices pour notre environnement existent.	
Mail 1671	X							X							X	R			<b>M. BRESSY</b> : Cette ligne correspond à un vrai besoin pour les Guyancourtois se rendant à Massy et au-delà à l'aéroport d'Orly, alors que le bus 91-06/10 met 1h30 (!!!!) pour faire SQY-Orly par le chemin des écoliers. En ce sens, l'abandon de la seconde gare ("SQY Université") est regrettable. De même, prévoir un tracé aérien est une économie absurde et constitue une provocation pour les habitants du secteur concerné qui auront raison de s'élever contre ces pylônes disgracieux. Enfin, différer au-delà de 2024 la construction de la dernière portion intéressant Guyancourt et Versailles est une autre économie dérisoire: je souhaite que l'ensemble de la ligne soit mis en service en 2024, et en souterrain intégral.	
Mail 1672	X							X									R		<b>M. CHARLES</b> : La section en aérien de cette ligne 18 est absolument inacceptable ; tout comme l'absence de toute gare entre St. Quentin Est et St Aubin	
Mail 1673	X																	X	<b>M. GRENIER</b> : idem mail 1133	
Mail 1674	X							X										X	<b>M. GILLARD</b> : 1.) propose un repositionnement de la gare du CEA Saint-Aubin à la frontière de Magny-les-Hameaux et Châteaufort ; et très proche de Voisins le Bretonneux Cette gare connectée, permettra : a) D'utiliser le réseau des bus (457, 461, 453, 464), à partir de la station existante sur le rond-point du Golf National- Mérantais et près du Lycée de Villaroy. Réseau de bus qui couvre les villes suivantes : Montigny-le-Bretonneux ; Voisins-le-Bretonneux ; Guyancourt ; Magny-les-Hameaux ; Châteaufort ; CEA Saint-Aubin ; Saint-Rémy lès Chevreuse ; Villiers le Bâcles ; Milon la Chapelle b) De desservir directement les entreprises majeures, à savoir : SAFRAN, le Technopole RENAULT, COLAS, HILTI, Et le GOLF NATIONAL. c) De soutenir la vie des Résidents et l'activité économique du centre de la ville de Magny-les-Hameaux et la Haute Vallée de Chevreuse. 2) Donner mon avis entre une Voie Ferrée Aérienne ou un Souterrain pour réaliser la ligne 18 ? J'ai noté que pour une raison économique, il était prévu d'effectuer la ligne 18 sur le plateau de Saclay par une voie ferrée aérienne, pour les raisons suivantes. Je me pose les questions suivantes : Ne faudrait-il pas voir à plus long terme ? Car demain, les terrains du plateau de SACLAY ne pourront plus être exploités de la même manière et le prix des terrains auront un prix bien moindre.	
Mail 1675		X															R		<b>Mme. RUINET</b> : idem mail 1120	
Mail 1676		X			X			X					X				X	X	<b>TERRE ET CITE Plateau de Saclay</b> : Terre et Cité contribue depuis 2001 à la pérennisation et à la valorisation des espaces naturels du Plateau de Saclay et de ses vallées. Structurée en quatre collèges d'acteurs (élus, agriculteurs, associations, société civile), Terre et Cité est un espace de dialogue.	

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>Terre et Cité rappelle d'abord l'état des surfaces agricoles du Plateau de Saclay, les différentes étapes d'élaboration du schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris et les différents avis rendus sur le projet de la ligne 18 (CGI, Cour des comptes, Autorité Environnementale, STIF).</p> <p>Terre et Cité fait ensuite état du consensus exprimé par les membres de l'association sur les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La préservation de la Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière (ZPNAF)</li> <li>• La préservation voir l'amélioration de la fonctionnalité des espaces agricoles</li> <li>• La préservation du réseau de drainage. Les drains, souvent très anciens, sont essentiels pour garantir la fertilité et le rendement des sols</li> <li>• La résolution des problèmes de circulation actuels pour l'ensemble des acteurs du territoire ainsi que le renforcement des transports publics en commun. Les conclusions des audits patrimoniaux menés par Terre et Cité en 2001-2003 avec le soutien de la Région Ile-de-France et la Caisse des Dépôts et Consignations puis en 2013 avec le soutien de la CAPS, de l'EPPS et de la Région Ile-de-France, faisaient déjà ressortir que le manque de transport et les difficultés de circulation étaient des problématiques majeures sur ce territoire. Certaines études préalables ont fait ressortir une sous-utilisation du métro. Au regard des investissements nécessaires, Terre et Cité a souhaité que l'ensemble des alternatives (tangentielle Sud, Rénovation et renforcement du RER B, renforcer les connexions Nord Sud, etc.) fassent l'objet d'études comparatives.</li> </ul> <p>Terre Cité accorde une attention toute particulière au fait que le grand public ait accès à l'ensemble des informations qui concerne son territoire. On considère qu'il est impossible pour la plupart des acteurs locaux de s'approprier les contenus des milliers de pages. Terre et Cité dénonce l'absence d'un travail de synthèse. Il serait en ce sens possible de s'inspirer des travaux du GIEC qui proposent 4 types de résumés techniques pour les différents publics concernés.</p> <p>Terre et Cité étant un espace de dialogue entre différentes catégories d'acteurs, on indique ensuite la position de chacun des quatre collèges concernant le projet de la ligne 18 du métro du Grand Paris :</p> <p><u>Avis du collège des agriculteurs</u></p> <p>Exprime son appréhension que le projet de ligne 18 soit un préambule pour une urbanisation importante du Plateau de Saclay. Les investissements envisagés sont très lourds au regard de l'état des finances publiques, et on craigne que, malgré tous les engagements et les démentis actuels, on fasse valoir un jour que l'importance des investissements consentis nécessite de revenir sur certains engagements, notamment en ce qui concerne la ZPNAF de Saclay.</p> <p>Lors de son intervention publique à l'événement de lancement du programme LEADER le 30 septembre 2015, Pierre VELTZ, alors Président-Directeur Général de l'EPPS, avait mis en question la nécessité de juxtaposer entre Saclay et Saint-Quentin le doublement de la RD 36, une ligne de métro, un TCSP et des pistes cyclables. Le collège agriculteurs de Terre et Cité doute fortement de la nécessité de l'ensemble des projets prévus dans leur forme actuelle. Cette juxtaposition, très consommatrice en foncier, peut aussi laisser craindre des difficultés de circulation pour les engins agricoles.</p> <p>Il leur semble que, de manière plus générale, la question de l'organisation des transports en commun devrait être réfléchi et articulée de manière globale sur le Plateau de Saclay. Si le métro est amené à se faire sur le Plateau de Saclay, il doit être enterré, avec peu de gares.</p> <p><u>Avis du collège associations</u></p> <p>Le collège « associations » demande, en premier lieu, une analyse réelle des besoins, segment par segment, en moyens de transport, dans l'axe Est-Ouest (Massy - St-Quentin) et dans la direction Nord-Sud vers les vallées de l'Yvette et de la Bièvre. Cette analyse doit comprendre des calculs de flux (y compris voitures) incluant les heures de pointe et en se projetant sur 10 ans, voire 30 ans. Le collège « associations » demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des études sur les alternatives à une ligne de métro (TCSP plus fréquent ou tramway),</li> </ul>	

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>- des études sur le potentiel des lignes existantes : liaison St-Quentin-Massy via Versailles par le RER C ou par le futur tram-train Versailles-Evry</p> <p><u>Avis du collège des élus</u></p> <p>Demande comme les autres collèges un renforcement des systèmes de transport du Plateau de Saclay sans une remise en cause de la ZPNAF ; et une réflexion sur mise en place de nouveaux moyens de transport dans un cadre global.</p> <p>Il faut également éviter les accumulations trop importantes de nouvelles voies de circulation sur le Plateau. Le doublement prévu du CD 36 pourrait être remplacé par des ouvrages plus ponctuels, moins gourmands en surface. L'évolution du TCSP en Tramway est une option qui doit être étudiée. Si le système de transport en commun retenu est un métro, il faut qu'il soit enterré pour supprimer les pollutions visuelle, sonore et vibratoire d'une ligne aérienne.</p> <p><u>Avis du collège société civile</u></p> <p>Le collège société civile s'est prononcé contre le projet de métro pour la partie Massy-Versailles et pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le coût de la ligne 18 et que divers organismes ont émis des avis réservés ou défavorables</li> <li>- la fréquentation attendue est assez faible, et que la rentabilité ne pourra être assurée que par une urbanisation massive le long de la ligne</li> <li>- l'ensemble est dangereux pour la préservation de l'agriculture sur le plateau, contraire à l'esprit de la ZPNAF, et défigurera le paysage définitivement (en contradiction avec la Charte de l'Urbanisme Européen).</li> <li>- il existe des alternatives mais qui n'ont pas fait l'objet d'études détaillées:</li> </ul> <p>a) Prolonger la tangentielle Sud passant par la vallée de la Bièvre du Tram Train Massy- Evry-Versailles Chantiers</p> <p>b) Rénovation et renforcement du RER B</p> <p>c) Tram train le long de la RD 36 (transformation du TCSP)</p> <p>d) Créer des connexions nord-sud (téléphériques urbains notamment, et des bus en site propre Les Ulis-Orsay-Bièvres-Vélizy et Chevreuse-Châteaufort-Buc-Versailles).</p>
Mail 1677																				<u>Mme. COTTE</u> : idem mail 1659
Mail 1678								X									R			<u>M. ARDOIN</u> : ce projet est une bonne chose pour la commodité de transports. Cependant je suis contre la ligne aérienne. Coûtera-t-elle vraiment moins cher? En tout cas elle détruira totalement l'environnement et préludera à terme à l'arrêt de l'activité agricole et donc une urbanisation trop massive (on l'a vu avec les villes comme Viroflay, Vélizy etc.). D'après certains experts, il semblerait que des partenariats public-privé permettraient de diminuer les coûts d'une construction et exploitation souterraine.
Mail 1679	X							X										X		<u>ANONYME</u> : défavorable car aucune gare entre Saint Aubin et St. Quentin et contre le viaduc aérien
Mail 1680		X																R		<u>Mme. LAVIGNE</u> : idem mail 1120
Mail 1681																		X		<u>M. BARBEDIENNE</u> : je viens travailler tous les jours à Saclay ; j'espère vraiment que ce projet verra le jour
Mail 1682																		X		<u>M. GIRARD</u> : Cette ligne de métro limitera du CO2 en réduisant le trafic automobile et du temps en évitant des embouteillages
Mail 1683																		X		<u>M. GHARBI</u> : Je vis sur Paris et je travaille à Palaiseau. Le transport me prend en moyenne 2h par jour. Je suis pour la construction de la ligne 18
Mail 1684																			X	<u>ANONYME</u> : avis défavorable - Ce projet bafoue notre droit au paysage
Mail 1685		X																	R	<u>Mme. RUINET</u> : idem mail 1120
Mail 1686								X											R	<u>M. MINET</u> : Des transports en commun de qualité s'imposent. Mais pourquoi diantre une solution aérienne sur ce plateau de Saclay, qui



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	
																			défigure cette vaste zone encore verte		
Mail 1687																X	X		<b>M. COSTE</b> : Handicapé, je rejoindrai le C2N en voiture		
Mail 1688																	X		<b>ANONYME</b> : Le métro est indispensable pour que le plateau de Saclay soit un lieu propice à la mixité entre centres de recherche, industriels high-tech et universitaires. C'est un lieu unique en France qui se doit d'être connecté à Paris, à ses aéroports et ses gares pour que les étrangers, les salariés et les étudiants s'y retrouvent. La ligne 18 sera la		
Mail 1689								X									R		<b>Mme. CAMER</b> : contre le métro aérien		
Mail 1690								X									R		<b>M. FORT</b> : contre le métro aérien		
Mail 1691								X										X	<b>ANONYME</b> : contre le métro aérien		
Mail 1692	X																		X	<b>M. LEGEAY</b> : idem mail 1133	
Mail 1693								X											X	<b>ANONYME</b> : contre le métro aérien	
Mail 1694								X										R		<b>ANONYME</b> : contre le métro aérien	
Mail 1695																			X	<b>ANONYME</b> : défavorable à ce projet ; améliorez les transports en place	
Mail 1696							X	X											X	<b>ANONYME</b> : Après les avions, le métro. Non aux nuisances sonores et visuelles	
Mail 1697							X												X	<b>ANONYME</b> : Je suis contre ce projet : Nos maisons vont se fissurer avec votre métro.	
Mail 1698													X						X	<b>M. SAUSSOL</b> : Je ne souhaite pas la construction d'un métro qu'il soit aérien ou souterrain. Par contre la construction d'un tramway en site propre au lieu d'autocars sur le dit site serait beaucoup plus économique	
Mail 1699		X																	R	<b>ANONYME</b> : idem mail 1120	
Mail 1700																			X	<b>M. PASQUELIN</b> : Soyons à la fois moderne et écologiques. Nos voitures polluent, les accès entre Saclay et SQY sont saturés.	
Mail 1701																			X	<b>Mme. BIANCHINI BURLOT</b> : Je suis pour le projet de d'extension du réseau de transport prévu par la SGP et de la ligne 18 en particulier. Il est nécessaire que Versailles Chantier soit une gare d'interconnexion sur le nord du 92 et vers le sud, en particulier sur le plateau de Saclay.	
Mail 1702																		X	X	<b>M. BOVE</b> : Le Parisien vient de relayer l'information comme quoi François Durovray (Président du Département) renonçait à la construction du TCSP prévu le long de la RD36. L'enquête publique de la ligne 18 doit être suspendue et le dossier d'enquête doit lui impérativement être modifié en intégrant cette nouvelle donnée territoriale. Avec ou sans le TCSP, l'enquête ligne 18 n'a plus du tout le même sens ! Je vous remerciais de bien vouloir prendre contact le plus rapidement possible avec le Préfet de la Région pour suspendre l'enquête publique ainsi qu'avec Monsieur François Durovray qui devra se justifier sur ce choix. En effet le TCSP est un projet très populaire parmi les habitants du Plateau alors qu'à l'inverse le métro ligne 18 est majoritairement critiqué. De plus le TCSP desservirait rapidement le plateau alors que la ligne 18 n'arriverait qu'en 2030 au minimum.	
Mail 1703		X																	R	<b>ANONYME</b> : idem mail 1120	
Mail 1704																			X	X	<b>M. PALLANDRE</b> : vite s'il vous plait, sinon le transport sur Saclay Orsay sera un véritable enfer

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1705	X																		X	<b>Mme. COPPIN</b> : idem mail 1133
Mail 1706															X		X			<b>ANZIEU</b> : considère qu'il n'y avait pas eu de concertation avec le public en amont du projet. Il faudra justifier le métro bien avant sa construction
Mail 1707							X	X									X			<b>Mme. VENET</b> : contre le métro aérien
Mail 1708	X																		X	<b>Mme. HUMBERT</b> : idem mail 1133
Mail 1709	X																		X	<b>ANONYME</b> : idem mail 1133
Mail 1710		X																	X	<b>M. DE PERCIN</b> : idem mail 1120
Mail 1711												X							X	<b>M. ROLLAND</b> : Je peux comprendre l'intérêt de desservir le futur Cluster Paris/Saclay, mais permettez-moi de mettre en doute l'utilité publique du tronçon Saclay - Saint-Quentin-en-Yvelines. Tous les jours je passe par la départementale 36 (RD36) et je vous assure que 7 voitures sur 10 prennent la direction de la N118 (une partie vers Paris et la majorité vers Courtabœuf par le sud) parmi les 3 voitures restantes, 2 s'arrêtent au CEA et la dernière voiture poursuit son chemin vers Palaiseau. La Société du Grand Paris pourrait-elle rendre publiques ses modélisations du trafic routier sur le Plateau de Saclay ? Ses schémas de flux ? Sa méthode de comptage ? Visiblement le seul « vrai » trafic de la Ligne 18 se fera sur la portion Polytechnique / Massy-Palaiseau. Toutefois d'après Google Maps il n'y a que 1 kilomètre entre la gare de Massy-Palaiseau et Polytechnique et que ce seul kilomètre vient tout juste d'être ouvert au TCSP. Ce qui ne rend "pas véritablement utile" la Ligne 18. Je laisse bien entendu le soin au STIF de doubler ou tripler la cadence de ses bus aux heures de pointe. Enfin, la gare d'Orly semble intéressante sur le papier, mais est-elle rentable pour transporter des franciliens - qui comme moi, ne prennent qu'une fois par an l'avion pour les vacances de Juillet-Aout ? Aujourd'hui qui peut prétendre aller QUOTIDIENNEMENT à Orly ? Car la rentabilité de ce terminus ne peut se calculer que s'il y a des déplacements quotidiens. Mais soyons large avec seulement 3.000 personnes par jour en provenance de l'ouest (Versailles + Saint-Quentin + Guyancourt), ce tronçon vers Orly n'est absolument pas rentable. J'ajouterai que cette fréquentation dépendra aussi du prix du billet, car il ne faut pas oublier que l'accès à Orly sera soumis à la taxe d'aéroport ! Donc si le billet ligne18/Orly est aussi cher que celui de l'Orlyval, alors ce dernier tronçon risque d'être très faiblement emprunté surtout par des étudiants
Mail 1712								X										X		<b>M. BIEUZENT</b> : Le projet de métro de la ligne18 en aérien sur le Plateau de Saclay est absolument inacceptable ! Le moins que l'on puisse dire, c'est que les concepteurs de la ligne 18, pour la partie concernant son passage sur le Plateau de Saclay, ont fait abstraction des recommandations de la convention européenne du paysage qui s'applique à tous les états européens.
Mail 1713																	X			<b>M. GUILLOUX</b> : Après avoir été étudiant sur le Plateau de Saclay, j'y travaille désormais. L'arrivée du métro marquera une étape majeure pour sa desserte : bien que la desserte par bus ait été améliorée aux heures de pointe, elle reste un point noir et les bus sont déjà quasiment saturés alors que le plateau est amené encore à se développer
Mail 1714						X	X										R			<b>M. LEGRAND</b> : Je suis pour la ligne de métro mais contre la portion en aérien. Dégradation du paysage, nuisance sonore, le bruit va se propager sur des kilomètres. Si encore la voie était enterrée, je ne dis pas en souterrain, mais seulement dans une tranchée.
Mail 1715							X										R			<b>ANONYME</b> : je suis pour le développement économique du pôle Paris/Saclay, mais je suis contre le métro en aérien.
Mail 1716	X																		X	<b>M. RAMAROMANANATOANDRO</b> : idem mail 1133

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1717								X									X		<b>Mme. LAUZEILLE</b> : contre le métro aérien	
Mail 1718																	X		<b>M. CAUCHETIER</b> : pour le métro qui remplacera utilement les transports individuels	
Mail 1719								X									R		<b>M. CAGNAT</b> : contre le métro aérien	
Mail 1720	X																	X	<b>M. NODE-LANGLAIS</b> : idem mail 1133	
Mail 1721															X		X		<b>ANONYME</b> : Avis défavorable pour ce projet de ligne 18 qui ne respecte pas les contraintes liées aux différentes entreprises, laboratoires de recherche pour lesquels le projet global est fait.	
Mail 1722				X			X											X	<b>M. BEAUTIER</b> : Le projet de métro Ligne 18 souffre de trois carences qui le rendent inacceptable en l'état à mes yeux. D'abord il constitue un déni à l'esprit du décret de protection de la ZPNAF du Plateau de Saclay, en voulant hérisser des pylônes supportant une voie aérienne dans un paysage patrimonial. La seule façon de concilier cette protection et ce métro est l'enfouissement. Ensuite, le projet ne s'engage pas assez formellement à ne pas servir de prétexte à ne pas moderniser et renforcer simultanément (et en urgence) la ligne B du RER, qui est sursaturée. Enfin, le projet ne s'engage pas non plus à ne pas autoriser l'abandon, ou le report, des projets indispensables de liaisons novatrices (notamment collectives) entre le plateau et les vallées, condition d'une bonne insertion des divers éléments et populations du "cluster" dans les communes qui les supportent et sans laquelle ces nouveaux quartiers ne seraient jamais que des corps étrangers sans qualité de vie. Ces trois conditions importantes n'étant pas actuellement explicitement garanties, je me prononce défavorablement au projet de métro aérien mal relié au contexte du Plateau de Saclay.	
Mail 1723											X						X		<b>ANONYME</b> : Il n'est pas présenté de solutions valables pour garantir la sécurité/sûreté des installations nucléaires restant sur le site (ORPHEE, réacteur encore en fonctionnement, Ex-CISBIO qui produit des radioéléments pour la médecine, et bien d'autres encore).	
Mail 1724		X					X										R		<b>ANONYME</b> : oui au métro souterrain, non au passage sous le quartier de la Bretonnière	
Mail 1725	X																	X	<b>Mme. DELMOTTE</b> : idem mail 1133	
Mail 1726							X										R		<b>M. RIQUIER</b> : contre le métro aérien	
Mail 1727						X	X				X						R		<b>M. RIQUIER</b> : Je suis d'accord sur le principe d'un métro. Par contre je suis absolument contre le principe de ce métro aérien de surcroît limité au tronçon Saclay – Châteaufort. On parle d'un surcoût de 265M€ sur ce tronçon ? Nous attendons la démonstration. Ce surcoût doit être ramené au coût global de la ligne ce qui représentera moins de 0.01% du montant ; le moindre avenant de travaux dépassera ce montant. L'économie est là pour compenser l'accroissement du nombre de gare en Essonne par rapport au projet initial au nom de l'utilité publique pour certains et pas pour d'autres Le paysage d'un des rares espaces verts et agricole restant sera détruit pour 100 ans. Pourquoi les risques de perturbations magnétiques sont-ils regardés pour les entreprises limitrophes et pas pour les particuliers? Safran serait plus exposé que Châteaufort ? Le niveau de bruit annoncé est de 60db ce qui ne respecte pas les réglementations en vigueur. On parle de sécurité et ce métro aérien passe auprès du CEA qui est une zone à risque ?	
Mail 1728						X	X				X						R		<b>Mme. RIQUIER</b> : idem mail 1727	
Mail 1729		X															R		<b>M. GOUNET</b> : idem mail 1120	
Mail 1730							X										R		<b>M. RIQUIER</b> : idem mail 1727	
Mail 1731		X															R		<b>Mme. GOUNET</b> : idem mail 1120	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1732		X															R	<b>M. GOUNET</b> : idem mail 1120	
Mail 1733															X		X	<b>ANONYME</b> : La ligne 18 est-elle vraiment nécessaire ? Faut-il encore densifier la région parisienne avec cette ligne qui va (peut-être) diminuer le trafic automobile. Donc non à cette ligne ! Consacrons plutôt cet argent à désenclaver ou équiper certaines régions de France ce qui permettra à leurs habitants d'y rester pour y vivre	
Mail 1734																	X	<b>M. PALANQUE</b> : favorable ; le TCSP et la ligne 18 me semblent indispensables et complémentaires car ces 2 moyens de transport n'ont pas les mêmes objectifs. - Le TCSP doit pouvoir desservir le maximum de zones de peuplement et d'habitation (prendre les gens au plus proche de chez eux pour leur permettre de rejoindre facilement les zones commerciales ou d'alimentation quotidienne, un point d'interconnexion avec d'autres lignes de transports régionaux, éventuellement leur lieu de travail (en local et tout proche), - La ligne 18 doit être prévue comme une ligne de transport rapide, et à haut débit aux heures de pointe, reliant des zones bien définies et à assez grandes distances : aéroports, pôles emploi, points d'interconnexions de grandes lignes de transport (TGV, RATP, RER, etc.) Le plateau de Saclay est incontournable avec au moins 2 ou 3 stations. Par contre tout n'est pas résolu si l'on veut rendre cette future métropole encore plus attrayante et accessible. Nécessité de compléter à très court terme, ces 2 moyens de transport, avec des liaisons complémentaires entre les « cités dortoirs » comme Orsay, Les Ulis, la région d'Evry/Corbeil, la vallée de Chevreuse avec le plateau de Saclay.	
Mail 1735																	X	<b>M. PALANQUE</b> : ne partage pas les arguments des agriculteurs contre le métro aérien. Il ne considère que les engins agricoles qui utilisent une énergie à base de pétrole comme de grands émetteurs de CO2 et de particules. Et la production du plateau concerne des cultures céréalières destinées à l'exportation ; il n'y a pas de zones maraîchères sur le plateau.	
Mail 1736															X	X		<b>M. PALANQUE</b> : L'enquête publique semble essentiellement orientée vers les habitants des zones traversées et ne me semble pas prendre en considération les questions que se pose la grande majorité de la population qui désire prendre les transports en communs pour relier sa zone d'habitation à son lieu de travail. Pourquoi ne pas mener des réunions publiques, avec débat, dans les grandes entreprises pour connaître l'opinion des principaux utilisateurs potentiels de ces nouveaux moyens de transport ?	
Mail 1737																	X	<b>M. PALANQUE</b> : Pour ma part, je suis contre la solution enterrée, car prendre le métro, tous les jours, n'est pas une partie de plaisir et pouvoir admirer le paysage, la nature et avoir de la lumière me semble beaucoup plus agréable que de rester confiné dans le noir. Pourriez-vous donner une fourchette de surcoût d'une ligne enterrée ?	
Mail 1738				X													X	<b>M. PALANQUE</b> : Je pense que la gare de CEA-Saint Aubin pourrait s'appeler gare CEA-Saclay, vu son implantation au Christ de Saclay. D'autre part, j'espère que le projet prévoit des parkings suffisamment importants et gratuits autour des gares de la ligne 18 afin d'encourager la population à prendre ce transport en commun. En revanche il me paraît inutile d'en faire autant au niveau des arrêts du TCSP, qui sert davantage de « cabotage » Faire le maximum pour tenir le planning et la mise en service au plus tard 2024 pour la tranche allant jusqu'au CEA	
Mail 1739	X																R	<b>M. DURAND-DELACRE</b> : idem mail 1133	
Mail 1740				X	X													X	<b>ANONYME</b> : contre une ligne qui relie les campagnes entre elles, il faut privilégier la liaison Saclay – Paris. La liaison avec Paris est bien nécessaire, voir le fort trafic sur la N118 ! Si vous voulez que les gens ne prennent pas la voiture, proposez donc une ligne qui leur sera vraiment utile ! Imaginez-vous d'ores et déjà la galère pour pouvoir prendre cette ligne 18 : prendre toute la ligne 14 puis encore changer. Améliorez les lignes qui offrent la liaison directe avec Paris, RER B et C, qui ont une grande marge d'amélioration et de service pour assurer le transport des potentiels voyageurs.

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
																				Si on veut vraiment une ligne de métro, pourquoi pas prolonger la ligne 12 ? Cette ligne connaît une fréquentation faible et a peu de problème. La prolonger vers Saclay est une chance pour elle de se moderniser et d'adopter de nouveaux trains. Le prolongement imaginable serait : Mairie d'Issy, Issy RER, Clamart - Place de Garde - T10, Vélizy 2 - T6, Bièvres - Tram Express Sud, Saclay
Mail 1741													X					X		<b>ANONYME</b> : en 2030 les coûts de construction seront dépassés et la gare CEA St Aubin ne sera pas réalisée
Mail 1742		X															R			<b>M. TONDO</b> : idem mail 1120
Mail 1743								X					X					X		<b>M. BENIT</b> : constate les besoins de transport en augmentation sur le plateau de Saclay. Il existe des lignes de RER, et d'autres moyens pourraient être utilisés (bus, le renforcement de lignes existantes, création de nouvelles, de funiculaires ou téléphériques). La ligne 18 est « surdimensionnée par rapport aux besoins » et les coûts évalués très élevés. Les surfaces agricoles du plateau de Saclay sont déjà très diminuées, il faut tenir compte « du mode de vie des générations à venir ». la circulation des agriculteurs serait très largement entravée par les aménagements prévus, risquant de condamner leur activité.
Mail 1744								X					X					X		<b>M. PECCINI</b> : coût de financement exorbitant au regard de la rentabilité et de l'utilité de cette ligne. Il existe d'autres moyens de transport à aménager et développer à moindre coût. Ne pas oublier les frais de fonctionnement d'une telle ligne non rentable et la dégradation irréversible de l'environnement.
Mail 1745													X					X		<b>ANONYME</b> : AVIS DÉFAVORABLE, coût pharaonique, il faut améliorer l'existant avec les milliards engagés
Mail 1746		X																X		<b>M. TINAT</b> : beau projet intra IDF sans passer par Paris, va soulager les routes. Regrette « de ne pas privilégier le tout souterrain » même si budgets supplémentaires importants.
Mail 1747																		X		<b>ANONYME</b> : contre ce projet qui va dégrader le plateau de Saclay.
Mail 1748		X					X	X											X	<b>ANONYME</b> : Avis défavorable pour le métro aérien sur un site protégé impliquant le respect de réglementations constructives, comportant des contraintes de construction. Pylônes de béton gigantesques, métro bruyant, pour des raisons de coût.
Mail 1749		X							X										X	<b>M. LARGEAU</b> : contre le passage en sous terrain lotissement de la Bretonnière, car maisons avec dalle flottante et sol argileux. Risque d'aggravation des problèmes existants. Trouver un tracé alternatif passant sous ou au plus près du golf.
Mail 1750	X																	X		<b>M. ZETTWOOG</b> : souhaite « que le Centre Huit soit maintenu là où il est et confirmé en son état et statut ».
Mail 1751																		X	X	<b>ANONYME</b> : totalement opposée au projet, impact négatif, voire fatal, aux exploitations agricoles. Préférer bus en site propre ou tramway, plus adaptées à cette zone, sur les plans écologique et économique.
Mail 1752		X																X	X	<b>M. AVIET</b> : contre le passage quartier de la Bretonnière, raison esthétique, préservation du calme pour les habitants. Leur avis est prioritaire, pourquoi ne les consulter directement ?
Mail 1753		X																X		<b>Mme AVIET</b> : résidant à la Bretonnière, totalement contre ce projet : risque non estimés, remise en cause de la tranquillité du quartier, habitants non consultés.
Mail 1754																		X		<b>ANONYME</b> : Oui pour le projet. Permettra de se rendre sur le plateau de Saclay dans des délais raisonnables, vraie alternative aux déplacements automobiles
Mail 1755		X																	X	<b>ANONYME</b> : opposée au viaduc aérien sur le plateau de Saclay.
Mail 1756								X					X					X	X	<b>M. CAZIN</b> : contre le projet inutile pour lui, coûteux ayant un impact important sur le paysage et l'environnement. Il suffirait d'améliorer la ligne B et travailler sur le bus et sur le tram, moins coûteux, et « éviterait d'avoir un métro cher et à moitié vide pendant 3/4 du temps ».
Mail 1757																		X	X	<b>M. DEFFOIS</b> : AVIS DÉFAVORABLE. OUI a un TCSP beaucoup plus économique, plus esthétique, aussi rapide et respectueux de l'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 1758							X	X									X		<b>M. DEFFOIS</b> : AVIS DEFAVORABLE pour le métro aérien. Va détruire notre environnement, camouflet pour les habitants-riverains venus trouver calme et campagne et vont des nuisances. Pourquoi pas un TCSP avec l'agrandissement de la RD36. Un métro existe à Gif sur Yvette. Il faut un tramway, beaucoup moins cher.	
Mail 1759		X														X	X		<b>M. GUILLAUMET</b> : conteste tracé et conception de ligne 18 (un coup enterré, un coup aérien dans les espaces protégés, un coup sous une résidence). Alors qu'il y a un projet d'agrandissement de la RD36, 2 fois 2 voies, circulations pour les vélos/piétons, un site propre. Un métro passe à Gif-sur-Yvette (moins de 3 km de Villiers), la transformation des bus du site propre en tramway réglera le problème de façon satisfaisante pour tous. NON au métro, OUI à un TCSP.	
Mail 1760								X									R		<b>ANONYME</b> : « l'amélioration des transports en commun est nécessaire pour réduire la circulation automobile », mais « pas au détriment des habitants et des paysages. »	
Mail 1761	X															X		X	<b>M. BAGUENARD</b> : ne comprends pas la destruction du centre 8 à Versailles ni pourquoi la gare ligne 18 « ne peut-elle pas s'insérer dans l'enceinte de la gare des Chantiers » où des espaces sont sous utilisés. Quel impact pour les protestants de Versailles ? N'a pas trouvé dans le dossier d'enquête d'évaluation sociale de la disparition du centre huit, un lieu de vie associative important dans Versailles	
Mail 1762																	X		<b>M. D'ALETTO</b> : AVIS FAVORABLE, en raison du développement du plateau de Saclay, des nécessités de déplacement en résultants « notamment entre les banlieues et vers ORLY » et des efforts nécessaires en terme de rejets de CO2.	
Mail 1763		X					X	X									R		<b>M. BOBLET</b> : vu les nuisances sonores et visuelles engendrées par le passage de la ligne à ciel ouvert, défavorable à moins d'enterrer le métro au niveau du plateau de Saclay.	
Mail 1764							X	X								X	X		<b>M. LEGRAND</b> : DEFAVORABLE au métro aérien, nuisances sonores, proximité du CEA, défense de l'environnement de la vallée de Chevreuse.	
Mail 1765		X					X	X									R		<b>ANONYME</b> : nécessaire d'accompagner le développement mais pas « en sacrifiant le paysage et les habitants qui souffrent de plus en plus quotidiennement du bruit, des agressions visuelles, des agressions de toutes sortes. » NON au métro aérien il faut faire autrement en préservant ces paysages, leurs habitants et le calme. OUI au métro souterrain.	
Mail 1766																X	X		<b>M. JULIEN</b> : DEFAVORABLE au projet. Privilégier le TRAMWAY « beaucoup moins cher et compatible avec la 4 voies envisagées »	
Mail 1767	X																	X	<b>Mme GASSE-HELLIO</b> : le Centre 8 perd son lieu d'accueil présentant de nombreux avantages. Demande d'étudier un nouveau positionnement aussi favorable dans le nouveau projet Versailles Chantiers.	
Mail 1768		X						X									R		<b>Mme BARRE</b> : contre le projet de métro aérien mais favorable au métro enterré. Existence d'une ZPNAF, dont il faut tenir compte pour « sauvegarder le paysage et le bien être individuel et social des populations actuelles et futures ». Il faut enterrer ce tronçon d'environ 4,5 kms, plus respectueux de l'agriculture et de ses besoins et de la qualité de vie des riverains, avec un financement amorti sur du long terme.	
Mail 1769		X					X	X									R		<b>M. BARRE</b> : contre le projet de métro aérien mais favorable au métro enterré. Métro aérien crée de nombreuses nuisances (visuelles, sonores) et incompatible avec la défense de l'environnement du parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse. « Un tronçon d'environ 4,5 kms pourrait facilement être enterré pour un investissement amorti sur plusieurs dizaines d'années ».	
Mail 1770		X															R		<b>M. LACROIX</b> : pour l'enterrement de la ligne 18. Coût est faible par rapport au coût total du projet. (80 centimes de taxes par an et par habitant sur 80 ans)	
Mail 1771	X															X		X	<b>M. CHEVALIER</b> : fermement opposé au projet de déménagement du Centre Huit, haut lieu de rencontres culturelles et inter-culturelles. Il est possible d'adapter le projet de modernisation de la gare des Chantiers en réduisant la largeur des nouvelles voies et la surface du complexe commercial ("pharaonique" et disproportionné). Conserver ce lieu et son rôle précieux et « traiter dignement les Sœurs Protêtantes qui en sont l'âme vivante »	
Mail 1772								X				X	X			X	X		<b>Mme RIVOLIER</b> : contre la création de la ligne 18. Ne répond pas aux besoins de la commune. Privilégier les dessertes locales et améliorer les transports existants (RER B). En plus problèmes de sécurité (proximité de la centrale de Saclay) et massacre l'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	
																				agricole du plateau. Halte au gaspillage des deniers publics.	
	Mail 1773		X				X											X		<b>ANONYME</b> : défavorable au projet pour sa partie aérienne car ajout de nuisances sonores à celles de la nouvelle RD 36 sur la traversée du Plateau.	
	Mail 1774	X															X		X	<b>Mme TINET</b> : « absolument contre la destruction du Centre Huit qui a une vraie raison d'exister avec ses conférences destinées à tout public dans un souci d'ouverture ».	
	Mail 1775																X			<b>Mme POMMIER</b> : très favorable à ce projet, absolument nécessaire pour accompagner l'arrivée des établissements, centres de recherches, entreprises, étudiants et chercheurs qui déménagent sur le plateau. Fluidification des mobilités à l'intérieur de l'Université. Bonnes connexions avec Orly et Massy TGV et Versailles et cohérence avec la haute qualité environnementale des futurs bâtiments. Transports existants insuffisants, non connectés à la vallée ou non aptes à bien desservir les pôles de Palaiseau et du Moulon.	
	Mail 1776																	X		<b>ANONYME</b> : habitant proche de la gare de Lyon, travaillant sur le site de l'Université Paris/Saclay, très favorable à la création de la ligne 18, gain en temps de transport qualité de vie, évitera de prendre la voiture.	
	Mail 1777																	X		<b>M. JOURDAIN</b> : enseignant à l'ENS Cachan qui va arriver sur le plateau en septembre 2018 théoriquement, « impatient que cette ligne de métro soit construite », les bus risquant de vite saturer.	
	Mail 1778																	X		<b>M. LUCOTTE</b> : son laboratoire va déménager sur le plateau d'Orsay, très favorable au projet.	
	Mail 1779																	X		<b>M. BARANGER</b> ? : nécessité d'un transport en commun efficace pour les besoins autour de l'université Paris/Saclay. Avis favorable.	
	Mail 1780		X							X								X		X	<b>M. JEANNICOT</b> : habitant de la résidence "La Bretonnière", conteste vigoureusement le passage sous les maisons de celle-ci, risqué et dangereux. (sol argileux, phénomène retrait-gonflement du sol, dégâts causés aux habitations). D'autres possibilités doivent être étudiées. Considère d'une part que les habitants ont fait l'objet de dissimulations puisque des élus sont informés du projet depuis 2011, d'autre part l'absence d'information des habitants n'ont pas été informés du projet, "les 5 affiches concernées ont disparu".
	Mail 1781																	X		<b>M. TROCLET</b> : favorable au projet « qui nous facilitera grandement la vie. »	
	Mail 1782																	X		<b>M. PLANTEC</b> : ligne de métro pour desservir le plateau de Saclay, indispensable, en raison des développements et des besoins autour du « projet immense qu'est l'université Paris/Saclay... »	
	Mail 1783																	X		<b>M. DUCAROUGE, Association Sauvegarde et Animation de Versailles et Environs</b> : relève « des absences ou des imprécisions dans les documents présentés qui ... ne permettent pas d'avoir une vue globale du projet. » Joint une contribution sur les domaines à préciser, et sur les interrogations et les absences du dossier. : (Absences sur des gares et sur les abords de toutes les gares, Absences de prévisions sur les constructions nouvelles en proximité de ligne, Imprécisions multiples sur Versailles, Etudes de fréquentation non fournies, Concision squelettique des prévisions financières, Autres absences majeures -parcs relais, nouvelle enquête nécessaire, étude de risques-). Une autre contribution dédiée au PLU de Versailles sera communiquée par ailleurs.	
	Mail 1784																	X		<b>IDEM mail 1783</b>	
	Mail 1785								X										X	<b>ANONYME</b> : ne comprend pas le but de ce projet qui « ne fait que dénaturer la nature, n'apporte aucun bien fait pour la population »	
	Mail 1786																	X		<b>M. BENBOUDJEMA</b> : travaillera sur le site de Saclay en 2018 et est pour la construction de cette ligne qui permettra de raccourcir fortement la durée de transport pour les personnes venant sur le site de Saclay, et limiter l'emploi de la voiture. .	
	Mail 1787																	X	X	<b>ANONYME</b> : Avis défavorable pour un métro. Avis favorable pour un TCSP de type Tramway	
Mail 1788																	R		<b>ANONYME</b> : Avis très défavorable à la partie aérienne. Le surcoût pour l'enterrement du tronçon concerné est évalué à 1 ou 2 % du coût total. Quel sera le dépassement réel du budget ?		

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1789																	X	<b>M. PAUL</b> : ligne « absolument nécessaire à la vie du nouveau campus de CentraleSupélec et des autres écoles du Plateau de Saclay. »
Mail 1790																	X	<b>M. JAQUIER</b> : POUR le passage de la ligne 18 sur le plateau de Saclay. le projet CentraleSupélec à Saclay, ne peut se passer d'un tel métro sur le long terme, élément très important pour l'attractivité et le rayonnement du campus au niveau mondial. Je suis donc totalement.
Mail 1791																	X	<b>ANONYME</b> : favorable à la ligne 18 pour rapprocher le plateau de Saclay de Paris, et assurer une croissance pérenne du Plateau.
Mail 1792																	X	<b>M. SHERMAN</b> : idem mail 1790.
Mail 1793																	X	<b>M. GAUTIER</b> : ligne de transport reliant le futur campus de Saclay à Paris nécessaire pour la vie étudiante sur le campus, pour permettre des interactions avec Paris et la vie des étudiants internationaux présents sur le campus.
Mail 1794																	X	<b>ANONYME</b> : très important pour la vie étudiante du futur campus qu'une ligne de métro passe à proximité de Paris/Saclay
Mail 1795																	X	<b>M. POMMIER</b> : ligne indispensable dans le projet du grand Paris et essentielle pour le développement du campus de l'université Paris/Saclay..
Mail 1796																	X	<b>M. GODINEAU</b> : Projet essentiel et d'envergure qui doit voir le jour. Pour dynamiser l'économie locale, pour le bon développement du pôle scientifique de Saclay avec une desserte appropriée, et son positionnement sur le plan international.
Mail 1797		X															X	<b>M. BOURDON</b> : défavorable au tracé actuel avec passage du métro dans un sous-sol argileux sensible au phénomène de retrait/gonflement lors des épisodes de sécheresse.
Mail 1798																	X	<b>M. RAVAUT</b> : importance primordiale d'une ligne de métro vers Saclay, qui améliorera la qualité de vie des habitants du plateau, qui perdent beaucoup de temps pour aller de Saclay à Paris intramuros.
Mail 1799																	X	<b>ANONYME</b> : pour le métro qui « représente une solution moderne, écologique à long terme et rapide pour les usagers », face au besoin de transport des chercheurs et étudiants des grandes écoles qui s'installeront ici et au risque de congestion du trafic et de pollution.
Mail 1800																	X	<b>M. MONSEL</b> : ligne indispensable pour le projet de Paris Saclay et notre compétitivité à l'international. Atout pour le développement de la région et nécessaire pour moderniser nos transports en communs, compte tenu de la difficulté d'accéder au plateau de Saclay.
Mail 1801																	X	<b>M. GOY</b> : ligne 18 indispensable pour la desserte du futur « énorme établissement universitaire... » sur le plateau de Saclay actuellement très mal desservi par les transports en commun. Si aucun réseau de transport d'envergure n'est mis en place l'accès à cette université pour des milliers d'étudiants sera encore plus difficile qu'aujourd'hui.
Mail 1802																	X	<b>M. AYADI</b> : Le réseau du grand Paris est indispensable
Mail 1803																	X	<b>M. CIMETIERE</b> : étudiant en 1 <sup>ère</sup> année à l'école CentraleSupélec, qui va déménager sur le plateau de Saclay. Compte sur le raccord du plateau par les transports en commun pour faciliter déplacements entre école et logement non situé sur le campus. Nécessité, vu les développements prévus sur le plateau, d'avoir accès direct et rapide à la capitale où se situent d'autres écoles. Favorable à la ligne 18.
Mail 1804																	X	<b>M. HELLUY</b> : impératif que cette ligne voit le jour dans les plus brefs délais, ligne absolument essentielle pour irriguer l'université Paris/Saclay, sinon les milliards d'euros investis à travers les IDEX, pour en faire un des piliers français et mondial de l'enseignement supérieur seront gâchés.
Mail 1805																	X	<b>M. VERSCHUEREN</b> : ligne de métro cruciale pour les écoles qui souhaitent s'installer sur le plateau de Saclay. Sans bons services de transport, ce regroupement semble voué à l'échec.
Mail 1806																	X	<b>M. CHURET</b> : projet essentiel au développement du plateau de Saclay, pour tous les futurs étudiants. L'accès direct jusqu'à Paris est primordial



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1807																	X	<b>M. NOBLE</b> : élève à Centrale Paris, futur étudiant sur le plateau de Saclay. Ligne indispensable afin de permettre l'accès à toutes les écoles de l'université Paris/Saclay. Des écoles comme Supelec Gif sont aujourd'hui mal desservies, et tous les élèves ne peuvent avoir un logement proche des écoles, ils ne peuvent accéder facilement aux lieux d'études depuis Paris.
Mail 1808																	X	<b>M. CURINGA</b> : aménagement indispensable aux universités et entreprises implantées sur le plateau de Saclay.
Mail 1809																	X	<b>ANONYME</b> : futur étudiant à CentraleSupelec en 2018 à Saclay, cette ligne de métro est très importante pour avoir un accès efficace et rapide avec le centre de Paris et avoir un accès efficace et rapide avec les alentours immédiats (accès au domicile).
Mail 1810																	X	<b>M. DESMORAT</b> : ligne de métro indispensable pour aller travailler de Paris sur Paris/Saclay, venir les professeurs étrangers, connexion avec Orly primordiale
Mail 1811																	X	<b>ANONYME</b> : Le métro me semble indispensable au rayonnement mondial du plateau de Saclay.
Mail 1812																	X	<b>M. MAGHRAOUI</b> : futur étudiant au plateau de paris SACLAY, ligne 18 permet de rejoindre aisément le campus et éviter de se retrouver sans moyen de transport aucun pour aller à Paris ou aux environs.
Mail 1813																	X	<b>M. ADLER</b> : étudiant à l'Ecole Centrale Paris qui va déménager à Saclay l'an prochain, l'accès à Paris via le métro est primordial pour les futures promotions.
Mail 1814																	X	<b>M. EL ASSAD</b> : création de la ligne 18 indispensable, dans la perspective du développement du pôle scientifique et technologique de Paris/Saclay, avec à terme 20 à 25% de la recherche française, et dont le succès repose entre autres sur la facilité d'accès. La création d'un pôle comparable à celui de la Silicon Valley ne peut se faire sans la ligne 18.
Mail 1815																	X	<b>ANONYME</b> : pour le projet, indispensable pour bien desservir et relier par voie rapide à Paris le plateau de Saclay futur grand hub universitaire et scientifique.
Mail 1816																	X	<b>Mme PORTE</b> : étudiante à Centrale Paris, qui va déménager sur le plateau de Saclay. Primordial d'avoir une ligne de métro pour rejoindre Paris rapidement et sans voiture, les solutions présentes jusqu'à présent (bus) sont très peu pratiques.
Mail 1817																	X	<b>ANONYME</b> : l'université Paris/Saclay a besoin de la ligne 18. Beaucoup d'écoles se sont installées sur le plateau de Saclay comptant sur ce métro, lequel faciliterait la vie de ceux qui travaillent sur le plateau, et rapprocherait les habitants du plateau de l'agglomération parisienne.
Mail 1818																	X	<b>Mme FERRIER</b> : ligne 18 essentielle au bon développement du projet Paris/Saclay, et aussi extrêmement urgent compte-tenu de la situation actuelle des transports en commun sur le plateau. Une grande partie des étudiants de l'École Normale Supérieure de Cachan doit se rendre à Paris plusieurs fois par semaine pour suivre des cours à l'université. Pour le moment il s'agit en réalité uniquement d'un projet « Saclay », c'est le métro qui en fera un projet « Paris/Saclay ».
Mail 1819																	X	<b>M. LEON</b> : étudiant à l'école centrale de Paris qui doit déménager sur le plateau de Saclay, cette ligne de métro est indispensable, tant pour la vie sur le futur campus, que pour tous les habitants de cette zone. Il est prévu d'imbriquer vie étudiante et logements sur le campus, et pour attirer des habitants, il faut que la zone soit reliée aux transports en commun rapides.
Mail 1820																	X	<b>M. NGUYEN VAN</b> : étudiant à l'Ecole Centrale Paris qui va bientôt déménager sur le plateau de Saclay, la mise en place d'un réseau de transport adapté - et notamment de la ligne 18- me paraît une condition nécessaire au bon développement et à la pérennité du plateau, haut lieu de l'éducation et de la recherche.
Mail 1821																	X	<b>M. CALVIN</b> : Un réseau de transport dense et dynamique condition de réussite de l'implantation de nombreuses écoles d'ingénieurs sur le plateau de Saclay.
Mail 1822																	X	<b>M. MANCINI</b> : pour la ligne 18, système de transport efficace, indispensable à la bonne évolution de l'université Paris/Saclay et aux personnes qui travailleront sur le plateau.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1823																	X		<b>M. GHARBI</b> : ligne de métro indispensable au futur premier pôle universitaire en France voir en Europe et aussi nécessaire aux besoins de déplacement rapide des étudiants, généralement sans voitures.	
Mail 1824																	X		<b>M. PICQUARD</b> : Dans le cadre de la construction du plus gros campus étudiant d'Europe sur Saclay, prioritaire de construire cette ligne de métro. Pour les étudiants, les habitants et les entreprises s'installeront sur ce plateau. Sachant que dès 2017 la situation deviendra critique.	
Mail 1825															X				<b>M. DUCAROUGE Association Sauvegarde et Animation de Versailles et Environs</b> : joint un document sur la proposition de modification du PLU de Versailles, constatant que toutes les règles fixant des modalités à respecter dans le PLU de Versailles sont levées, les réalisateurs de la ligne 18 ont toute liberté pour faire ce qu'ils veulent. On ne garde que la prescription « feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif pour garantir une bonne intégration » pour les alignements on ne conserve que « implantée à l'alignement ou respecter un retrait de 1m au minimum » On affirme « le coefficient d'implantation au sol n'est pas réglementé », abandon des distances séparatives entre bâtiments », plus de « retrait des contraintes sur réalisations de parkings pour véhicules ». En zones boisées des constructions « nécessaires » seront possibles...sans précisions et limites sur le nécessaire. Modifications non compatibles avec une gestion normale des règles d'urbanisme qui ouvrent la voie des contestations et des tensions. La rédaction doit être revue.	
Mail 1826																	X		<b>M. MOULIA</b> : souhaite que la ligne qui est essentielle accède au Campus Paris Saclay pour ne pas être isolé de Paris et pour l'attractivité du campus auprès des étudiants étrangers.	
Mail 1827																	X		<b>ANONYME</b> : moyen de transport indispensable pour le plateau de Saclay qui va devenir un pôle scientifique et technologique de grande importance. Nécessaire pour développement et désenclavement de la région. Système de transport bus actuel non viable, les entreprises affrètent leur propre bus (CEA).	
Mail 1828																	X		<b>ANONYME</b> : projet de ligne 18 important pour le campus de Saclay qui facilitera la vie sur place et écologique, en privilégiant les transports en commun.	
Mail 1829																	X		<b>ANONYME</b> : pour la L18 aérienne. L'enterrer coûterait une fortune et ne servirait pas à grand-chose puisqu'elle va traverser essentiellement des terres agricoles. Le métro va servir un grand nombre d'étudiants, de salariés et d'habitants du plateau. C'est une opération d'intérêt national.	
Mail 1830																	X		<b>M. GUY</b> : réalisation essentielle pour lui et tous les futurs étudiants de l'Université Paris/Saclay. Face à une situation de transports rendant complexe les déplacements au sein de l'Île-de-France et vers Paris et congestionnée. Il explique qu'il lui est impossible de faire le trajet du Campus de Supelec vers Paris intra-muros en moins d'une heure voire une heure et demi. Ligne nécessaire pour décongestionner le trafic avec effet environnemental global de la zone.	
Mail 1831																	X		<b>ANONYME</b> : OUI l'emploi, OUI l'éducation, OUI la recherche, OUI la ligne 18.	
Mail 1832																	X		<b>M. FRABOULET</b> : ligne indispensable pour « ne pas tuer dans l'œuf toute vie étudiante », permettre au futur cluster d'être correctement relié à la capitale et faire une zone attractive pour toutes les parties prenantes.	
Mail 1833																	X		<b>M. MARTINET</b> : enjeu de cette ligne important, non seulement pour faciliter l'accès à la ville, mais également pour assurer un rayonnement de l'université Paris/Saclay et du plateau en général. Une connexion rapide entre Paris-Centre et le plateau de Saclay est un atout pour une future ville-campus, rejaillissant sur l'image des futurs ingénieurs français	
Mail 1834																	X		<b>M. RENARD</b> : desserte du plateau de Saclay par une ligne de métro est indispensable à la réussite du pari du cluster technologique Paris/Saclay. La connexion entre le plateau et le RER B semble indispensable.	
Mail 1835		X			X													X	<b>ANONYME</b> : projet à revoir pour enterrer le métro aérien source de nuisances visuelle et sonore, « pour plus d'un siècle... Ayez une vision à long terme!»	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires			
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1836																			X	<b>M. MARTIN</b> : métro pas très utile avec peu d'arrêts et maillage très large. Un seul arrêt sur le plateau. Oblige à utiliser en complément d'autres moyens de transport. Les transports lourds déjà présents, doivent être améliorés. Par rapport à la situation actuelle depuis Paris (RER B+ transport plus léger) pour rejoindre le plateau, la ligne 18 rajoutera une correspondance (RER B+ ligne 18 +bus). Quel gain de temps ? Aucun.	
Mail 1837																			X	<b>M. BUREAU</b> : en école d'ingénieur à l'extérieur de Paris, emprunte régulièrement les transports en commun pour rejoindre la capitale. Ligne allant jusqu'au campus de Saclay est donc primordiale pour tous les habitants, c'est aussi la seule voie d'accès aux diverses gares de Paris et aux deux aéroports.	
Mail 1838																		X	X	<b>ANONYME</b> : On crée une université de 60000 étudiants sur un plateau, et ensuite on envisage éventuellement de la relier par une ligne de métro. Il vaudrait bien mieux améliorer la ligne B que de créer une nouvelle université et une nouvelle ligne. Ce projet ressemble beaucoup à Notre Dame des Landes, dont on découvre d'un coup qu'il était surdimensionné.	
Mail 1839																		X		<b>M. DESVAUX</b> : Cette ligne m'est très utile pour aller travailler	
Mail 1840																			X	<b>ANONYME</b> : habitante du plateau de Saclay, s'est endettée pour l'achat d'une maison, demande aux étudiants qui veulent un métro pour seulement quelques années d'étude de penser aux riverains et de marcher.	
Mail 1841																			X	<b>M. LEGOFF-LATIMIER</b> : ligne indispensable pour toutes les personnes devant se rendre régulièrement sur le plateau, c'est à dire toutes les personnes travaillant dans l'enseignement supérieur et la recherche.	
Mail 1842																			X	<b>Mme DE TALHOUET</b> : étudiante à CentraleSupélec campus de Châtenay, il est indispensable que ce campus soit bien relié Paris, pour l'accueil des étudiants français et étrangers pour lesquels la proximité à Paris est un point important de leur choix. « Un métro reliant Saclay et le centre de Paris révolutionnerait la vision des étudiants » et aurait un impact favorable sur les choix de destination et d'école dans le cadre d'échanges.	
Mail 1843																			X	<b>Mme JUHEL</b> : « réunir autant d'établissements sans ajouter de moyens de transports en commun serait une aberration ». Il faut un accès facile au site pour les réunions internationales qui se dérouleront sur le plateau et éviter qu'elles n'entraînent l'arrivée de plus de voitures, écologiquement non souhaitable. « La ligne de métro est donc indispensable ».	
Mail 1844	X																			X	<b>M. DEBLIC</b> ? : rappelle un des buts du projet, mais est choqué qu'il « entraîne la destruction d'un établissement comme le Centre Huit, dont la raison d'être est de créer du lien social pour améliorer le «vivre ensemble » de notre société. », et s'oppose à ce volet du projet. Il note que la SNCF refuse toute discussion pour construire la gare sur son terrain mitoyen du Centre Huit. En supposant que le meilleur emplacement pour la gare soit celui du Centre Huit, il s'interroge sur ce qui se serait passé s'il y avait eu, à sa place, un bâtiment SNCF : la Société du Grand Paris aurait convaincu la SNCF d'être expropriée. Pourquoi ne le fait-elle pas pour une partie du terrain actuel de la SNCF.
Mail 1845																			X	<b>ANONYME</b> : favorable à la ligne 8 qui passera par Saclay, indispensable à l'arrivée des étudiants, entreprises, centres de recherches et à la volonté de faire de cette zone un pôle de compétitivité. Routes sont déjà complètement saturées aux heures de pointe.	
Mail 1846																			X	<b>ANONYME</b> : accès en transport en commun indispensable pour Paris/Saclay futur pôle Français majeur dans les domaines de l'enseignement et de la recherche qui sera marginalisé sans le métro.	
Mail 1847																			X	<b>ANONYME</b> : ligne très utile pour lui et ses collègues, car son laboratoire déménage de Cachan pour s'installer sur le plateau de Saclay. Depuis leurs habitations, les transports existant pas du tout satisfaisants (bus longs et peu réguliers). De plus des chercheurs étrangers sont invités, ce qui nécessite des liaisons rapide du plateau avec les aéroports parisiens (Orly et Roissy via le RER).	
Mail 1848																			X	<b>M. LECOINTRE</b> : une nouvelle ligne facilitant les déplacements en région parisienne est un plus, et une ligne aérienne peut s'intégrer à un paysage. Etudiant dans l'une des futures écoles du plateau de Saclay, ne pourra en profiter, mais pense qu'elle sera utile pour les futurs étudiants.	

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 1849																X			<b>M. GEOFFROY</b> : la ligne 18 est une véritable nécessité pour le développement du Plateau de Saclay, compte tenu des évolutions et regroupements prévus et du rayonnement international attendu de ce nouvel pôle. Indispensable pour le relier efficacement à la capitale en prenant en compte les contraintes de coût (enterrer le métro est bien trop cher), avec la perspective de l'opportunité de croissance de la région et le développement social associé.
	Mail 1850																X			<b>M. BERCU</b> : il est très important de relier le plateau de Saclay.
	Mail 1851																X			<b>Mme CHAMBRETTE</b> : future étudiante à l'école CentraleSupélec, considère que le développement des réseaux de transports sur le plateau de Saclay est indispensable pour l'avenir du nouveau cluster Paris/Saclay.
	Mail 1852		X															X		<b>ANONYME</b> : défavorable au projet dans l'état, avec sa partie aérienne Saclay Saint-Quentin, « pas loin de chez nous dans un environnement encore un peu préservé » avec des piles tous les 20m.
	Mail 1853																	X		<b>ANONYME</b> : OUI à la L18, le développement économique du Plateau de Saclay en dépend. L'immobilier à proximité des gares est celui qui prend le plus de valeur, donc des opportunités à saisir d'ici 2024.
	Mail 1854																	X		<b>M. DE MAGALHAES GONCALVES</b> : très bonne idée pour pouvoir relier le plateau de Saclay, où se développera l'énorme cluster universités-recherches-entreprises.
	Mail 1855																	X		<b>ANONYME</b> : projet indispensable pour mieux intégrer le plateau avec une ligne assez rapide à Paris, sinon il ne pourra pas y avoir l'un des plus gros technopoles universitaires européens.
	Mail 1856																	X		<b>M. FOLENS</b> : Le passage de la ligne 19 (?) par le pôle universitaire Paris/Saclay est indispensable pour desservir correctement les milliers d'étudiants qui vont y résider, sans temps de trajet trop long.
	Mail 1857		X							X									X	<b>ANONYME</b> : Avis défavorable pour le tracé actuel et au maintien de la servitude du tréfonds à la DUP, aimerions pouvoir conforter les fondations de notre maison s'il en était nécessaire.
	Mail 1858																		X	<b>M. ZIMMERMANN</b> : il est normal de créer un cluster d'universités à Saclay qui élèvera la France au rang de leader mondial pour la formation des ingénieurs. Mais pour qu'il soit attrayant pour les étudiants, le campus Paris/Saclay doit être relié à une ligne de Métro.
	Mail 1859																		X	<b>M. FAVRE D'ECHALLENS</b> : ligne absolument indispensable à la vie des milliers d'étudiants qui habiteront sur le campus de Paris/Saclay, permettant de se déplacer plus facilement, plus rapidement.
	Mail 1860																		X	<b>M. BERAUD</b> : métro crucial pour les étudiants sur le plateau de Saclay. Assurera un accès fluide à ce gigantesque pôle et permettra d'aller à Paris facilement. Projet nécessaire.
	Mail 1861		X						X										X	<b>ANONYME</b> : note que malgré tous les avis positifs pour le projet, de « tant d'étudiants qui ne seront plus en étude à cet horizon », le « métro aérien sera une réalité qui dégradera inéluctablement et durablement le paysage du Plateau. »
	Mail 1862																		X	<b>M. GARNIER</b> : primordial de fournir des infrastructures suffisantes pour accueillir à la fois étudiants et professeurs, rayonner à l'international et faciliter la venue de professeurs extérieurs. Projet vital.
	Mail 1863		X					X	X										X	<b>ANONYME</b> : avis défavorable pour tracé sous le quartier de La Bretonnière. Maison impactée par passage du métro en dessous et puits extraction sur parking Safran. Pollutions atmosphérique et sonore rajoutées à celles de la circulation sur parking de Safran et sur CD 36.
Mail 1864	X	X					X					X						R	<b>M. PAUTET</b> : le projet Paris Saclay, pensé pour être un MIT à la française, n'a pas d'environnement agréable mais des bâtiments déjà construits pas à la hauteur de ces ambitions, et un RIE et ses chambres d'étudiants horribles. Donc est contre le métro aérien et souhaite un métro enterré. On doit et on peut trouver le financement pour respecter les engagements environnementaux. Egalement opposé à l'ajout d'une station supplémentaire, qui peut permettre de financer le métro enterré. D'ici 2025 le réseau de bus très évolué permettra de se déplacer plus facilement que si une station était rajoutée.	
Mail 1865																		X	<b>M. ROUX</b> : ligne 18 INDISPENSABLE au développement du plateau de Saclay. Les étudiants disposent rarement d'un véhicule. Un système de transports en commun efficace vers le centre de Paris est capital.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1866																	X	<b>M. BOGAS-DROY</b> : étudiant d'une école qui déménagera sur le plateau de Saclay trouve ce projet indispensable pour le campus et le devenir l'Université Paris Saclay. Permettra d'ancrer l'université, ses étudiants, intervenants, professeurs dans Paris et de la relier au monde grâce aux accès aux aéroports.
Mail 1867																	X	<b>M. TAITAI</b> : étudiant à l'École Centrale Paris, a pu constater la mauvaise desserte du sud de Paris et le faible nombre des moyens de transport vers Paris « (il n'y a que le RER B à ma connaissance) » et lents. La mise en place d'une ligne de métro desservant les écoles du plateau de Saclay et menant au Sud de Paris est d'autant plus nécessaire que des milliers d'étudiants vont habiter dans cette zone.
Mail 1868																	X	<b>M. VIPREY</b> : nécessaire de faciliter les allées et venues de l'ensemble des acteurs de l'Université Paris/Saclay, et des visiteurs, surtout dans une perspective d'ouverture à l'international. L'Université Paris/Saclay sans ligne de transport en commun, rapide, fiable et peu chère serait une "ruche" également sans ouverture et cette ruche mourra. Avec une ouverture, l'Université Paris/Saclay pourrait être un essor de la recherche française qui permet de soigner, d'apporter des loisirs, des moyens de transport et des réponses aux questions sociales à ses riverains.
Mail 1869																X	X	<b>Mme GROSS</b> : étudiante à CentraleSupélec. En 2017 environ 2000 étudiants se trouveront sur le plateau du Moulon, isolé, très difficilement accessible sans véhicule. Primordial qu'une ligne de bus permette aux étudiants de se déplacer, pour faire des courses puisque les cafétérias sont fermées le soir.
Mail 1870																X	X	<b>ANONYME</b> : souligne que dans le dossier d'enquête la SGP indique que : « Pour que se développe le Cluster espéré, il convient d'offrir, notamment au secteur privé susceptible d'y investir, un moyen de transport efficace ». la terminologie de secteur privé lui fait déduire que la SGP ne souhaite aucunement améliorer les conditions de circulation sur le plateau de Saclay, mais uniquement développer le Cluster Paris/Saclay. Donne « dans ces conditions un avis défavorable à ce projet », car l'argent public ne doit pas servir l'intérêt d'une poignée de grands groupes PRIVÉS qui gagnent des milliards.
Mail 1871		X															R	<b>M. CARO</b> : absolument contre le passage de la ligne 18 sous la zone pavillonnaire de la Bretonnière. Il y a des solutions faciles et non gênantes (sous le golf). Juge que le projet serait utile au dynamisme de la région.
Mail 1872																	X	<b>ANONYME</b> : ligne de métro 18 indispensable, vu les récents aménagements sur le plateau de Saclay et pour les étudiants, qui possèdent rarement une voiture, et les personnels qui y travailleront.
Mail 1873							X	X									X	<b>ANONYME</b> : défavorable au projet de métro aérien, en bordure d'un parc régional. Ne respecte ni le droit des habitants au paysage, ni leur tranquillité, générateur de nuisances et source d'une urbanisation frénétique.
Mail 1874																	X	<b>M. MARTIN ?</b> : métro indispensable pour l'activité académique du plateau notamment la desserte de l'école Centrale Supélec après le déménagement depuis Chatenay-Malabry.
Mail 1875																	X	<b>ANONYME</b> : ligne 18 vitale pour l'Université, car inconcevable qu'elle soit difficilement accessible pour les milliers d'habitants, d'étudiants, de chercheurs, d'enseignants, qui participeront à la vie de ce futur pôle d'excellence Français.
Mail 1876																	X	<b>Mme BOUZDINE</b> : ligne 18 atout incontournable pour la vie sur le futur Campus de Saclay et indispensable pour les étudiants de pouvoir se déplacer facilement et librement en transports en commun notamment vers Paris.
Mail 1877																	X	<b>M. ARZEL</b> : transport très important pour le projet d'Université Paris Saclay et pour donner à la France un lieu d'études supérieures pouvant rivaliser avec les universités américaines. Handicap actuel dans leur travail, dans leurs déplacements pour les étudiants et les enseignants sur le plateau de Saclay, loin de Paris et mal desservi. De même nécessaire compte tenu des logements insuffisants.
Mail 1878																	X	<b>M. SOUCHON</b> : chercheur à l'INRA, rejoindra le plateau de Saclay en 2020. Malgré un environnement scientifique très attractif, l'accès au site du plateau reste un réel verrou. Soutient le projet de la ligne 18 et un accès depuis Versailles utilisable de façon anticipée.
Mail 1879		X															X	<b>ANONYME</b> : projet indispensable au bon développement de l'université et au besoin des étudiants de se déplacer facilement vers l'université et Paris. Déploire qu'une partie soit en pylône aérien, défigurant le paysage. Vu le budget prévu, le rallonger pour préserver

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 panorama est peu cher payé.
Mail 1880																	X			<b>Mme ARNAUD</b> : Avec l'université Paris Saclay, une telle ligne de métro est absolument indispensable pour les déplacements faciles et rapides des étudiants du campus.
Mail 1881																	X			<b>M. PERI</b> : ancien élève de l'Ecole Centrale Paris, aujourd'hui CentraleSupélec. Favorable au projet. Les écoles du plateau sont très mal desservies par les transports en communs et l'accès rapide et simple à Paris est primordial pour l'attractivité du pôle, pour pouvoir concurrencer les plus grandes universités du monde et attirer les chercheurs, les professeurs et les élèves français et internationaux. Des questions écologiques et de tranquillité se posent, mais les élèves des Grandes Ecoles participeront à l'intégration optimale des infrastructures, ce qui a été fait pour Châtenay-Malabry ou Antony.
Mail 1882	X	X														X		X		<b>ANONYME</b> : les avis semblent montrer un match « étudiants » contre « riverains ». La portion OUEST de la ligne 18 qui n'est souhaitée ni par la population ni par plusieurs organismes dont la Cours des Comptes, n'est pas rentable et sera peut-être abandonnée. Il demande si à l'EST, il est bien nécessaire d'aller jusqu'à Orly, en raison de l'existence du RER B, de, la ligne 14 et du TCSP qui y vont, et considère que « a SGP pourrait se contenter de relier Massy à Polytechnique (donc UNIQUEMENT 2 gares), ensuite le TCSP prendrait la relève pour les déplacements locaux » pour un coût de 600 millions au lieu de 3 milliards. Ce qui sauverait le Cluster, satisfierait les étudiants, et les riverains et l'Etat ferait des économies. Cet avis constitue une CONTRE PROPOSITION que la SGP n'a jamais étudiée.
Mail 1883																	X			<b>Mme CHAVATTE-PALMER</b> : directrice de recherches accueillant des étudiants dans son laboratoire, met en avant le manque de transports en communs efficaces et rapides pour aller et venir de Paris, qui réduit l'attractivité pour les étudiants et les pénalise, ainsi que les personnels et étudiants de l'université Paris/Saclay. Ce projet est indispensable.
Mail 1884																	X			<b>ANONYME</b> : impensable de construire le futur campus de Paris/Saclay sans une ligne de transport fiable et rapide, qui sinon serait isolé du monde extérieur. Besoin de cette ligne pour les étudiants et les chercheurs et professeurs. Elle doit desservir vite et au mieux les différents sites d'enseignement et les entreprises, et les futurs habitants.
Mail 1885																	X			<b>M. SHI</b> : Je souhaite que cette ligne soit réalisée.
Mail 1886																		X		<b>M. BOUILLET</b> : CONTRE le projet du métro aérien qui défigure le site, n'apporte RIEN en gain de temps et ne concerne que très peu de monde, non nécessaire.
Mail 1887																	X			<b>M. DESTHIEUX</b> : Le projet "Grand-Saclay" permettra à l'ensemble des habitants du plateau de se rendre à Paris plus rapidement, et de leur faciliter l'accès à tous les avantages de notre métropole : grandes et petits commerces, culture etc.
Mail 1888																	X			<b>M. DUPONT DE DINECHIN</b> : dans le cadre du déménagement de CentraleSupélec sur le plateau de Saclay, l'accessibilité du nouveau campus est un élément vital pour son fonctionnement et pour son rayonnement.
Mail 1889		X							X								R			<b>ANONYME</b> : Oui à la ligne 18 mais pas sous la résidence la Bretonnière (terrain fragile, maisons fissurées, présence d'une école sous le tracé, nuisances importantes). Il existe un tracé alternatif près du golf, abandonné pour une raison obscure.
Mail 1890																	X			<b>M. MANIOULOUX</b> : étudiant à CentraleSupélec qui va déménager sur le plateau de Saclay. L'accès à Paris est essentiel dans notre vie quotidienne. Nos camarades déjà présents sur le plateau de Saclay se plaignent du manque de transport. Il est absolument nécessaire de desservir le plateau, avec le nombre d'étudiants qui vont y être présents.
Mail 1891																	X			<b>ANONYME</b> : Pour tous les étudiants qui pensent que la ligne 18 va à Paris NON elle va à Orly l'aéroport. AVIS DÉFAVORABLE
Mail 1892																	X			<b>M. CHARDOT</b> : Avis très favorable pour désenclavement du plateau, accès facilité à Saclay, moins besoin de voitures, et si en plus accès rapide à Orly.
Mail 1893																	X			<b>M. BOUDET</b> : métro à Saclay est INDISPENSABLE pour le développement du plateau et des acteurs (écoles, labo...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
Mail 1894		X						X								X	R		<b>M. TREUSSART</b> : OUI à la ligne 18 essentiel pour désenclaver les campus Paris Saclay en facilitant son accès au moins depuis Paris, mais NON au métro aérien qui va dégrader le cadre de vie et va à l'encontre d'un co-développement ville-campagne. A minima un métro au-dessus de la route en site propre, mais idéalement il doit être enterré.	
Mail 1895																	X		<b>Mme JERAD</b> ? : dans le cadre du déménagement de l'école CentraleSupélec sur le plateau de Saclay, vu les embouteillages interminables que connaît la zone, un métro est indispensable pour le confort des habitants et les étudiants sur place. Avis très favorable	
Mail 1896		X					X	X										X	<b>Mme PAUTET</b> : cette ligne semble susciter tant d'enthousiasme, alors il faut l'enterrer, il n'y a pas que des gens qui travaillent sur le plateau mais aussi des gens qui y vivent, dont l'environnement a été entièrement bétonné et qui voudraient bien que cela cesse.	
Mail 1897																	X		<b>ANONYME</b> : Etant étudiante à l'IOGS, sur le plateau de Saclay, favorable à la ligne 18 qui permet d'aller à Massy-Palaiseau pour Paris. Avec bientôt 60 000 étudiants sur le plateau, impensable que rajouter une simple ligne de bus en site propre pourrait arranger les choses, eu égard à ce qui se passe avec les bus à Massy le matin. A ceux qui croient que refuser une ligne de métro est écologique, il faut dire que cela contraindra à prendre la voiture, et polluer bien plus.	
Mail 1898																	X		<b>M. TUIL</b> : étudiant de l'école CentraleSupélec, ce métro est indispensable pour relier mon domicile à mon école.	
Mail 1899																	X		<b>M. KLOPOCKI</b> : pour la construction du réseau de transport public du grand Paris, et notamment de la branche qui reliera Paris à Saclay. Indispensable pour un développement (à vision internationale) de l'université Paris/Saclay, d'avoir le meilleur accès possible.	
Mail 1900		X							X									X	<b>M. DUFLOT</b> : habitants de Voisins le Bretonneux, inquiets du tracé de la ligne 18, passant dans des terrains argileux, sous l'école des 40 Arpens et les maisons de la résidence Madison Garden, ayant subi fissures et affaissements de dalles et nécessité des travaux très importants de soutènement. L'expropriation des sous-sols empêchera de nouveaux travaux. Risque et perte de valeurs. Refuse le tracé sous les maisons, et plutôt un passage sous le golf national.	
Mail 1901																	X		<b>ANONYME</b> : enseignante d'une des écoles d'ingénieur sur le plateau, considère que la ligne 18 est INDISPENSABLE pour venir travailler et pour le rayonnement de son établissement.	
Mail 1902																	X		<b>ANONYME</b> : enseignant d'une des écoles d'ingénieurs concernées par les transports en commun desservant le plateau de Saclay (Télécom ParisTech). La ligne 18 me semble à moi aussi indispensable pour venir travailler depuis mon domicile parisien.	
Mail 1903																	X		<b>M. MONEYRON</b> : en première année à l'école CentraleSupélec, qui va déménager sur le plateau de Saclay, participant à la création du plus gros rassemblement d'écoles d'ingénieurs, représentant un pôle majeur de compétitivité de la France. D'où nécessité de la ligne de métro 18 « afin d'ancrer durablement la ville de Paris dans ce grand pôle international de formation et d'innovation ».	
Mail 1904																	X		<b>Mme GALLE</b> : Ligne essentielle pour pouvoir me rendre à mon école.	
Mail 1905		X							X								R		<b>M. WEST</b> : habitant à La Bretonnière, signale les problèmes de nombreuses maisons ayant subi des travaux de consolidation des fondations, en raison des sécheresses et du sol argileux, y compris sa maison qui a eu reprise fondations par longrines en L avec attente pour micropieux et injection résine sous dalle de salon. N'est pas opposé à la ligne 18, mais a son tracé actuel sous la Bretonnière. Rappelle l'alternative sous le golf.	
Mail 1906		X							X								R		<b>M. AUFFRET</b> : Oui à la ligne 18, MAIS NON A SON PASSAGE SOUS LE QUARTIER DE LA BRETONNIERE sachant qu'il est possible d'éviter la zone pavillonnaire sans nuire au projet.	
Mail 1907		X							X							X	R		<b>M. BLAVET</b> : habitant Voisins-le-Bretonneux, en faveur du projet de ligne 18, mais contre le tracé qui passe sous les maisons du quartier de la Bretonnière en raison des nombreux problèmes liés aux argiles. Suggère un tunnel passant sous une zone non habitée. Déploie la façon dont a été décidé ce tracé et dont il en a été informé. Pour lui toutes les options n'ont pas été réellement étudiées et ultérieurement « les responsables présents ont reconnu qu'un tracé alternatif aurait pu être étudié mais qu'il n'y avait plus le temps ». Ce trajet alternatif ne se fait pas au détriment d'un autre quartier et passe sous des zones non habitées. Demande à la commission de revoir	

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 tracé en souterrain sous la ville de Voisins.
Mail 1908																	X			<b>M. POMMIER</b> : étudiant, très favorable à cette ligne de métro transports actuels totalement insuffisants. L'Université Paris/Saclay va réunir des milliers d'étudiants des universités des grandes écoles, des entreprises, des labos. Un métro est indispensable.
Mail 1909																	X			<b>ANONYME</b> : travaille dans un laboratoire de l'ENS Cachan qui va déménager sur le plateau de Saclay, favorable à la création de cette ligne 18 pour une meilleure desserte du plateau contrairement au bus au temps de parcours très long pour y accéder. Ligne indispensable pour le rayonnement future de l'université Paris/Saclay et pour conserver les chercheurs et étudiants sur le plateau.
Mail 1910		X					X	X									R			<b>M. SUIZDAK</b> : Non au métro sous le quartier de la Bretonnière avec son lot de nuisances, vibrations, pollutions électromagnétiques, nuisances sonores des aérations. Oui à la solution alternative sous le golf et les zones non habitées
Mail 1911		X					X		X			X	X				R			<b>M. DUF</b> : fait, depuis la réunion publique de du 27 mai 2015 à Guyancourt, un rappel historique de la question du tracé de la ligne 18 sous les habitations du quartier de La Bretonnière, conséquence de la suppression d'une deuxième gare prévue initialement sur Saint-Quentin, tracé décidé en urgence sans consulter ou informer les élus de Voisins. Explique qu'il n'y a pas de justification au passage du tunnel souterrain peu profond sous un terrain privé, sauf si impossibilité d'utiliser les voies du domaine public, or il existe au moins un autre tracé techniquement possible utilisant pour partie des voies publiques, plus court et moins cher. Rappelle que sa maison a été construite sur un terrain argileux, et qu'à plusieurs reprises, le quartier de la Bretonnière a fait l'objet d'un décret de catastrophes naturelles, du fait de retraits-gonflements des argiles. Des maisons ont subi des travaux importants de renfort de micropieux enfoncés à plus de 15 mètres de profondeur. Le travail du tunnelier sous le quartier risque de causer des dommages sur un terrain fragilisé par les périodes de sécheresse, de même les vibrations générées par le passage des rames de métro sur roues en fer. « Que se passera-t-il pour les maisons dont les micropieux de plus de 15 m seraient trop longs par rapport au haut du tunnel qui se situe seulement 12 à 15 m en dessous des fondations ? » La DUP une fois approuvée, fera exproprier du tréfonds, et interdira les travaux de consolidation de sa maison en cas de mouvements du sol et engendrera perte de valeur, problème avec les assurances. Risque aussi pour les enfants scolarisés à l'Ecole des 40 Arpents si effondrement lors du passage du tunnelier. Quelles conséquences sur habitants de la Bretonnière du bruit du passage de rames, du système de ventilation fonctionnant 24h/24 à moins de 100 mètres de sa maison, de la pollution dégagée par ces bouches d'aération à proximité d'une crèche pour tous petits. Quel risques de perturbations électromagnétiques, quels effets indirects de l'impact de la gare de Guyancourt sur la circulation, où est-il prévu que les usagers venant prendre le métro puissent se garer, comment sera géré cet accroissement de la circulation aux heures de pointe ? N'est pas contre la réalisation de la ligne 18, dont l'intérêt économique est indéniable au sud de Paris, MAIS totalement opposé à son passage sous le quartier résidentiel de la Bretonnière, qu'il est tout à fait possible de contourner en utilisant les voies publiques.
Mail 1912																	X			<b>M. FIDON</b> : le développement du réseau de transport à Saclay me paraît primordial et impératif pour la réussite du projet de l'université Paris/Saclay.
Mail 1913																	X			<b>M. LANIUS</b> : Le métro est important pour les élèves des écoles qui vont arriver sur le plateau.
Mail 1914															X	X				<b>M. JOLIVET</b> : ligne 18 indispensable pour desservir de manière directe et rapide l'ensemble des établissements de recherche et d'enseignement supérieurs présents et à venir sur le plateau de Saclay, et pour les habitants. Condition nécessaire à la réalisation de l'effet cluster, essentielle pour l'attractivité de cet « écosystème de la connaissance » vis-à-vis de l'étranger. Le tronçon aérien sera un marqueur fort de ce territoire à double vocation agricole et scientifique. Mais la réduction de la circulation automobile et la fluidité des transports ne se feront que si est créé un réseau secondaire s'appuyant à la fois sur la ligne 18 et les RER B et C, et si sont créés des moyens de transports en commun permettant l'accès au plateau de personnes habitant au sud-ouest du territoire.



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1915																	X		<b>M. BENACER</b> : très favorable et l'intérêt des usagers passe avant l'intérêt personnel.	
Mail 1916																	X		<b>ANONYME</b> : Si on veut une université importante en France, le métro est nécessaire.	
Mail 1917	X																X	X	<b>M. et Mme PINKAM</b> : opposés à la disparition du Centre Huit, lieu de vie géré par l'Eglise protestante (à laquelle nous n'appartenons pas nous-même). Lieu de vie particulièrement ouvert, soucieux des gens modestes, un lieu d'accueil, de débats, de formation. A Versailles avons besoin du Centre Huit, lui-même lié à la Maison médicale "Claire demeure" et ils ne peuvent être séparés.	
Mail 1918																	X		<b>M. BOUGADOUHA</b> : avoir un métro est indispensable pour desservir l'ensemble des établissements de recherche et d'enseignement supérieurs du plateau de Saclay.	
Mail 1919		X					X	X										X	<b>M. FINOT</b> : évoque les champs de la ferme de Savigny et ceux de de la ferme de Rougemont à Sevran 93 et ses souvenirs d'enfance, puis les évolutions « négatives » de ces sites et la violence. Vit depuis 4 ans à Châteaufort, et le projet ambitieux du Grand Paris, « ressemble à une course en avant sans espoir de retour, malgré les nombreuses protestations des futurs riverains de ce métro » 1- projet du métro non enterré inesthétique et nuisances sur le paysage dans PNR de la vallée de Chevreuse 2- atteint les surface agricoles, terres les plus fertiles de France 3- mite une zone agricole, car va introduire la spéculation immobilière. 3 -apporte nuisances sonores 4- irréaliste car à 10 m de hauteur sera tributaire des aléas climatiques et du gel. En conclusion, tout cela ressemble à de la maltraitance du patrimoine agricole, du paysage, des animaux présents, des habitants et des futurs riverains. Cela aboutira à une « altération irréversible d'une microrégion qui a su se préserver jusqu'à maintenant ». Alors faites un effort pour enterrer le métro à Châteaufort. non au métro sous les maisons !	
Mail 1920		X					X	X										X	<b>M. DUBUC</b> : habitant de Châteaufort depuis 1996, pour son appartenance au Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse. Le Grand Paris n'apporte aucun avantage à notre village, mais des vibrations, un impact sur le paysage, des bruits et autre nuisances qui pourraient évités par une réalisation enterrée. Cela permettrait une sécurité de l'aéroport sans l'élévation de la ligne de train, moins d'impact des intempéries sur les trains automatisés, la préservation du Golf National de Guyancourt, et les terres resteraient agricoles resteraient comme cela était initialement prévu.	
Mail 1921																X	X		<b>M. ROBERT</b> : fait remarquer la pénibilité des transports pour rejoindre les centres de recherche depuis la ligne B qui a amené ses partenaires étranger ou venant de province de déplacer des réunions de notre site de Orsay à Paris. Un tel système de transport depuis l'aéroport d'Orly transformera les usages et habitudes professionnelles, à condition qu'il amène un réel abaissement des temps de trajet de bout en bout (fréquence de l'ordre de la dizaine de minute en journée maximum).	
Mail 1922		R															R		<b>M. FINOT</b> : Oui au métro qui apporte un + aux grands établissements, mais il faut enterrer le métro à Châteaufort !	
Mail 1923																	X		<b>Mme DAGHIA</b> : maître de conférences à l'ENS Cachan, un des établissements fondateurs de l'Université Paris Saclay. La réussite de ce projet important pour l'enseignement et la recherche française dépend d'une bonne accessibilité de l'ensemble des établissements qui en feront partie. La création de la ligne 18 et le renforcement important des connexions entre banlieues sont des éléments indispensables et positifs.	
Mail 1924																	X		<b>Mme COMPAGNON</b> : l'arrivée du métro est une condition sine qua non de réussite du projet de cluster sur le plateau de Saclay, et du développement économique et urbain du secteur, sans lequel l'investissement financier réalisé aura été vain. On peut comprendre la préoccupation des riverains proches du trajet en aérien, mais la gêne est à relativiser, ainsi vis-à-vis du bruit il ne sera pas supérieur à celui de la RD 36 actuellement. Apportera aussi des gains (y compris à la revente de leur immobilier) avec un transport lourd qui relie à	

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
																			toute l'agglomération à moins d'un ou 2 kilomètres. Très favorable au passage en aérien qui évite d'alourdir le bilan financier. Sera également l'occasion d'accueillir plus de logements. Mais impératif de faire avancer les projets de mise à niveau de l'infrastructure routière existante (Christ de Saclay, rond-point de Corbeville, Croix de Villebois) qui resteront très sollicitées.	
Mail 1925																	X		<b>M. EVEN</b> : prolongement de cette ligne indispensable à la survie de l'ensemble des étudiants enseignants et chercheurs devant se déplacer sur le campus d'Orsay. Les difficultés d'accès actuelles sont une entrave à la réussite de ce projet. Face aux réticences compréhensibles des locaux craignant une dégradation de leur cadre de vie, il faut considérer les millions d'heures perdues dans les transports par les gens qui travaillent sur ce site.	
Mail 1926																	X		<b>M. SANTONY</b> ? : soutient a mise en place de la ligne 18, qui permettra un accès raisonnable à l'université Paris/Saclay qui est un enjeu national. Sa visibilité internationale, son attractivité et les bénéfices résultants pour la nation sont en partie liés à cette ligne de métro.	
Mail 1927																	X		<b>M. PELLOIE</b> : favorable à la mise en place de la ligne 18, indispensable à une bonne mobilité dans le sud-ouest de Paris, notamment pour pouvoir accéder facilement au plateau de Saclay.	
Mail 1928																	X		<b>M. FORT</b> : en 2017 la fusion de l'école Centrale et Supélec crée l'école CentraleSupélec, meilleure école d'ingénieur de France qui s'installera sur le plateau de Saclay. Il est indispensable pour ses étudiants d'avoir une ligne de métro à proximité qui pourra les emmener à Paris. La ligne 18 doit être faite si on veut que l'université Paris/Saclay puisse figurer parmi les meilleures du monde. Son abandon entraînerait l'exclusion de ces jeunes du monde moderne.	
Mail 1929																X		X	<b>M. VALLOIS</b> : habitant Orsay, conteste que priorité soit donnée à la construction d'une nouvelle ligne alors qu'il existe déjà une ligne de RER desservant la région. Il faudrait au contraire la rénover et en améliorer la fiabilité et la capacité. Vus l'arrivée du TCSP depuis Massy, et la densité de population du plateau, la construction d'un métro paraît totalement surdimensionné. Il est aussi difficile d'imaginer que la majorité des personnes désirant se rendre à Saclay viendront de Massy ou de Versailles. Le nombre de passagers qui utiliseront cette ligne devrait être mieux évalué et se demander si d'ici 15 ou 20 ans les transports ne s'organiseront ils pas plutôt autour de véhicules autonomes type "Google car". Projet non adapté au contexte manquant de vision novatrice pour un futur pôle scientifique.	
Mail 1930																	X		<b>M. JOUBREL</b> : (étudiant ECP) Pense nécessaire la construction de cette ligne, en particulier pour les élèves en alternance cherchant à pouvoir facilement rejoindre leur lieu de travail en transport en commun, les internationaux voulant faire du tourisme à Paris ou toute personne cherchant à profiter de l'activité culturelle de la ville. L'extension du réseau ferré parisien cherche en premier lieu à désenclaver un site comme depuis le plateau du Moulon où aujourd'hui il est presque impossible d'accéder au RER sans voiture.	
Mail 1931																	X		<b>ANONYME</b> : (étudiant international ECP) Un métro entre Saclay et Paris est indispensable si les écoles et universités qui vont d'implanter à Saclay veulent attirer de bons chercheurs et étudiants de la France et du monde. Depuis Châtenay-Malabry, c'est déjà un trajet très long pour rencontrer des entreprises et des partenaires à Paris, si un campus comme Saclay n'était pas bien rattaché au réseau du transport public je n'y irais pas.	
Mail 1932																	X		<b>M. CHAZEL</b> : (étudiant CentraleSupélec) Pour la construction de la ligne 18. Avec elle, le pôle universitaire et de recherche en train de se développer, sera mieux intégré à la métropole parisienne et pourra jouer son rôle de moteur de l'économie et de l'innovation. Sinon ce pôle sera contraint de rester isolé de Paris et la seule solution décente de transport pour les étudiants et les chercheurs serait la voiture car les lignes de RER B et C sont lointaines.	
Mail 1933																	X		<b>M. RETOURNE</b> : (étudiant ECP) Le campus de l'École sera déménagé d'ici 2017 sur le plateau de Saclay, pour rejoindre et renforcer l'Université Paris/Saclay. Pour son rayonnement international, il est absolument nécessaire que les futurs étudiants et les professionnels puissent voyager rapidement vers notre pôle universitaire mondial. Pour cette raison, le projet de ligne 18 doit être conservé dans sa totalité. Le métro fera probablement bien moins de bruit que des bus.	
Mail 1934																	X		<b>ANONYME</b> : (étudiant) La création de cette ligne est nécessaire à la vie étudiante du plateau de Saclay. L'absence de métro priverait le plateau de son attractivité.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 1935																	X		<b>ANONYME</b> : Ce projet de ligne 18 est indispensable au développement démographique et économique du plateau de Saclay. La forte influence de population d'étudiants et d'enseignement prévue dès 2017 fait de ce projet une évidence même.	
Mail 1936																	X		<b>M. NABLI</b> : (Etudiant CentraleSupélec) Le plateau de Saclay est aujourd'hui très mal desservi, il suffit de voir tous les jours la N118 bouchonnée. La technopole qui est en train de se faire doit être connectée à la capitale de manière pratique et réelle, cela est nécessaire rien que pour le rayonnement à l'étranger (on vend le nom "Paris" dans "Paris Sud"). A ce jour, le campus de CentraleSupélec est à plus d'une heure de transport de Paris en transport en commun, ce qui fait qu'en pratique, personne ne va à Paris sur ce campus, l'isolant complètement au milieu du vide campagnard, un comble pour une école se voulant ouverte sur le monde! Le métro est donc indispensable sur ce plateau, et ce dans les plus brefs délais.	
Mail 1937						X	X											X	<b>M. DEHOUX</b> : Contre ce projet principalement parce qu'il réduira encore une fois les terres agricoles, mais aussi pour les nuisances visuelles et sonores pour le voisinage.	
Mail 1938																	X		<b>M. D'HARCOURT</b> : (étudiant) Indispensable d'assurer l'accessibilité de l'université Paris Saclay avec Paris grâce à la ligne de métro 18 si nous voulons lui donner un statut et une crédibilité internationaux. Ce ne sont certainement pas les RER et autre bus qui vont attirer les étudiants des meilleures universités étrangères.	
Mail 1939																	X		<b>M. BEN REJEB</b> : (étudiant ECP) Dans le cadre du projet de l'université Paris Saclay, avec le déménagement en 2017 de notre école sur le plateau, je pense que le développement d'une nouvelle ligne de transport en commun devient une nécessité absolue pour les plus de 1000 étudiants qui seront sur place. Ainsi, je soutiens ce projet d'une nouvelle ligne de métro, c'est de notre droit d'avoir les moyens nécessaires pour mener à bien notre scolarité.	
Mail 1940																	X		<b>M. BOUANANI</b> : (étudiant ECP) La ligne 18 desservira le nouveau campus de l'Ecole, ce qui est crucial pour les élèves n'habitant pas sur le campus, mais aussi pour ceux qui y habitent en voulant garder une proximité avec Paris.	
Mail 1941																	X		<b>M. GARNIER</b> : (de Palaiseau - chercheur) Pour ce projet car j'en aurais besoin pour aller à mon travail sur le plateau de Saclay. La plupart de mes collègues ont également besoin d'un moyen de transport collectif. Cela permettra de désengorger les routes qui sont de plus en plus saturées sur le secteur de Saclay et Palaiseau	
Mail 1942																	X		<b>M. CARIOT</b> : (étudiant ECP) L'installation de la plupart des grandes écoles françaises sur le site du plateau de Saclay est une opportunité formidable pour l'excellence académique et la recherche françaises. Il est nécessaire de doter ce territoire d'un moyen de transport performant car l'état actuel du réseau ne permet pas de le rendre attractif pour les étudiants et les enseignants, extrêmement dépendants du réseau de transport. Il est donc nécessaire d'implanter un métro afin de permettre de relier ce pôle d'excellence à la Capitale.	
Mail 1943															X	X			<b>M. SAGNE</b> : Je suis favorable, mais une seule question sur un point que je n'ai pas vu traité ni dans les interventions des citoyens ni dans les notices techniques: Est-ce que les rames de la ligne 18 seront automatisées comme la ligne 14 ou comme Orlyval?	
Mail 1944																	X		<b>Mme PRAT</b> : (étudiante) Pour la construction de la ligne 18, pour desservir les écoles du plateau de Saclay	
Mail 1945																			<b>ANONYME</b> : Vivement la mise en circulation de cette ligne qui facilitera la desserte de ce plateau et devrait ainsi délester un des seuls axes routiers le desservant. Que de pollution en moins en perspective!	
Mail 1946						X											X	X	<b>M. VINCENT</b> : (de Versailles) Projet primordial dans le contexte actuel car 1) les axes routiers entre Versailles et le plateau de Saclay sont saturés! Le temps perdu et les pollutions générées ont des coûts sociaux sous-estimés. 2) Un pôle universitaire majeur est en train de se créer sur le Plateau de Saclay. L'université de Versailles St-Quentin en fait partie, il est important que les différents sites de l'Université soient reliés le plus vite possible de manière fiable et rapide: primordial pour que Versailles garde son statut de ville universitaire 3) Un accès direct de Versailles à l'aéroport d'Orly en transport en commun serait bénéfique aux habitants de Versailles et des Yvelines, aux touristes et aux activités liées au tourisme. Mais l'échéance annoncée semble trop lointaine par rapport aux enjeux.	
Mail 1947							X	X					X					X	<b>M. PERLAT</b> : Quelques avantages à la création de cette ligne pour déconcentrer un peu les transports vers Saclay, mais beaucoup 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
																		dégâts créés à l'environnement et les nuisances pour les riverains. Contre les destructions environnementales et autres engendrées par ce projet qui n'a selon moi qu'une dimension politique sans cohérence scientifique et qui coûtera énormément d'argent à la communauté.
Mail 1948																	X	<b>Mme FRASLIN :</b> (doctorante) Favorable à ce projet, primordiale d'avoir un réseau de transport en commun efficace afin de faciliter le transport des étudiants, des professeurs et des intervenants extérieurs sur le plateau, et garantir l'attractivité. Sans ce projet de métro, de nombreux étudiants choisiront leur école d'ingénieur ailleurs là où l'accès aux grandes villes est plus facile (Lyon, Toulouse, Nantes, Montpellier, Rennes...), de même certains professeurs envisagent déjà de changer de poste afin de ne pas avoir à subir des temps de trajets important. S'il veut être à la hauteur de son ambition, ce pôle de compétitivité Paris Saclay doit bénéficier d'un réseau de transport en commun plus efficace que les 2 ou 3 bus, avec des horaires compliquées, desservant actuellement le plateau de Saclay.
Mail 1949																	X	<b>M. BLACHIER :</b> (Directeur de recherche à l'INRA) Très favorable à la mise en place de la ligne 18 reliant l'aéroport d'Orly et la gare de Versailles Chantiers. En tant que scientifique appelé à rejoindre le Plateau de Saclay en 2020, je soutiens évidemment ce projet qui facilitera énormément mes nombreux déplacements dans la région IdF
Mail 1950						X	X					X					X	<b>ANONYME :</b> Absolument CONTRE le projet, qui ne nous relie pas à PARIS, mais à ORLY. Le plateau de Saclay ne nécessite pas une ligne de métro mais simplement un moyen de transport dédié. Pour en justifier le besoin, il faudrait beaucoup plus de passagers que ceux attendus et identifiés aujourd'hui. Une ligne de bus sur voie dédiée coûterait au contribuable beaucoup moins cher et serait plus adaptée, tout en ne défigurant pas le paysage ! Imposer une ligne de métro signifie imposer une urbanisation (voir une sur urbanisation) au forceps du Plateau de Saclay, alors que 1) l'autonomie des Franciliens en termes d'alimentation en frais est extrêmement aujourd'hui 2) des terres nettement plus pauvres en France pourraient accueillir le cluster et permettraient du même coup une désertification 3) les moyens technologiques à notre disposition au 21e siècle ne nous contraignent pas à nous réunir physiquement ; le meilleur environnement, ce n'est pas celui, urbanisé et bétonné, dans lequel on vient limiter la pollution, mais c'est celui qu'on ne pollue pas. Relier le plateau à l'aéroport d'Orly et continuer ainsi à le bétonner (pour justifier notamment de l'utilisation d'une ligne de métro) est un projet dépassé, du 20e siècle, pour enrichir nos grandes entreprises « ultra-capitalistiques » et dont les citoyens, ne veulent plus.
Mail 1951																	X	<b>ANONYME :</b> (étudiant ECP) Le plateau a besoin de cette ligne de métro pour se développer suffisamment, elle serait un très bon moyen pour intégrer le plateau de Saclay au Grand Paris, elle est indispensable si on veut espérer attirer de très bons étudiants et chercheurs dans cette zone. .
Mail 1952	X	X	X				X	X									R	<b>ANONYME :</b> (de Magny les hameaux) Pour le projet mais contre le trajet aérien sur le plateau : les habitants de Magny-les-Hameaux, Châteaufort, etc. vont subir tous les effets néfastes (bruits, vue) et n'auront même pas une gare à proximité. Aucun intérêt pour nous de prendre cette ligne car il n'y aura aucune interconnexion avec les 2 lignes de bus 464 ou 262 et les places de parking aux abords des gares seront limitées, donc on ne pourra pas non plus aller se garer pour prendre cette ligne. Pourquoi ne pas prévoir une gare de plus ?
Mail 1953																	X	<b>ANONYME :</b> Pour la ligne. Impensable de créer un campus de cette ampleur, loin de Paris, sans une infrastructure de transport correcte, nécessaire pour le confort des étudiants, chercheurs, et autre personnels sur place mais aussi pour l'attractivité des écoles auprès des postulants, français comme étrangers.
Mail 1954																	X	<b>Mme TCHERTANOV :</b> Absolument CONTRE le projet qui contribué fortement aux destructions environnementales. Il peut être acceptable avec qu'une seule condition – la ligne 18 ne touche pas la zone urbaine.
Mail 1955																	X	<b>M. SCHMIDT :</b> , J'adhère au projet
Mail 1956															X	X		<b>ANONYME :</b> Adhère au projet à 100%, Il est important de bien desservir le plateau pour les prochaine structures, pour l'impact que cela aura sur le développement du Plateau et du grand Paris. Il est nécessaire d'avoir des transports performants et rapidement !
Mail 1957	X																X	<b>Mme CHEVALLIER :</b> (de MAGNY-LES-HAMEAUX) Pour rendre cette ligne encore plus pratique et utilisable par les usagers, très utile de créer un arrêt supplémentaire vers Châteaufort pour permettre aux habitants de Villiers, Toussus, Magny-les-Hameaux et

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
																				Châteaufort de prendre la ligne. Il y a un énorme trajet sans arrêt entre Saclay et Saint-Quentin
Mail 1958					X													X		<b>M. ROCH</b> : (de PALAISEAU) Contre ce projet, les transports actuels sont compatibles avec les structures en place, ce projet est disproportionné face aux nombre d'étudiants et chercheurs en place ou à venir. Nombre de personnes prennent ou prendront leur voiture, la ligne de métro ne concerne que les utilisateurs habituels du RER B. On atteint une folie des grandeurs, projet pharaonique initié uniquement par les promoteurs de cette construction qui défigurera le paysage à jamais. Assez de dépenses inutiles.
Mail 1959								X										X		<b>ANONYME</b> : Il est nécessaire d'avoir un moyen de transport reliant le plateau de Saclay à la capitale et à d'autres endroits clés. Cependant, cela doit être fait dans le respect de l'environnement et des riverains aux abords de la ligne.
Mail 1960				X													X	X		<b>Mme MISSAKIAN</b> : (de Magny les hameaux) Nous mettons parfois 30 mn rien qu'à descendre la côte de Châteaufort. Nous n'aurons donc que les désagréments liés à l'afflux de personnes qui voudront rejoindre les "gares" prévues de "Massy" et de "Versailles" en voiture sans en avoir les avantages. De plus, les places de parking aux abords des gares de cette ligne seront limitées comme elles le sont à Saint Rémy les Chevreuse pour l'accès au RER B et payantes ! Pas d'interconnexion avec les 2 lignes de bus 464 ou 262. Bref, aucun intérêt pour les personnes habitants la vallée. Ne parlons pas des coûts induits pour l'environnement...
Mail 1961	X		X			X							X		X	R				<b>Mme CHELLE</b> : (de VOISINS LE BTX) OUI à la ligne 18, indispensable pour assurer la desserte du futur pôle de recherche de Saclay Palaiseau et désengorger les voies de circulation mais 1) NON au tracé passant sous la Bretonnière, alors qu'un tracé alternatif sous le golf national est possible. Impensable de conserver un tracé passant sous les maisons déjà fragilisées et sous une école (exemples d'effondrement de cours d'école lors des perçages des métros de Rennes et de Paris), avec les nuisances possibles sur les constructions, mais aussi le niveau sonore et vibratoire à proximité des habitations. 2) NON au métro en aérien sur le plateau de Saclay, la défiguration du paysage n'est pas acceptable : cette banlieue est encore préservée, la qualité de vie et de travail vaut de l'or. Qui a envie d'habiter et de travailler dans un univers de béton, de circulation et de bruit où la nature a été reléguée au rang d'option ? 3) NE PAS OUBLIER d'assurer la desserte des gares par des voies de circulations suffisantes mais pas omniprésentes, par des parkings gratuits et en suffisance aussi, par des bus, des pistes cyclables, des voies piétonnes. Sinon on déplacera le problème d'engorgement routier au niveau des gares... 4) OUI à la transparence des informations, OUI à la prise en compte des intérêts des habitants, des citoyens et pas seulement des grands groupements, des politiques ou des financiers, et OUI à la concertation entre les maires concernés
Mail 1962																	X			<b>M. GATUINGT</b> : (professeur université) Le projet de ligne 18 est indispensable pour le développement du plateau de Saclay et pour faire de la partie sud du Grand Paris une réussite totale. Mettre Paris centre à moins de 45 min du plateau de Saclay est indispensable pour les futurs personnels de l'Université Paris Saclay et plus largement du Plateau, et inenvisageable sans le métro.
Mail 1963							X											X		<b>M. MANGIN</b> : Défigurer cette région de la sorte avec en plus les nuisances sonores, que vont penser nos petits enfants ? Laissons-leur un paysage sain proche de Paris!
Mail 1964																		X		<b>ANONYME</b> : (étudiant) Installation d'une ligne de métro essentielle à Paris Saclay, afin de ne pas être isolé et de pouvoir se rendre à Paris facilement, ce dont aurait besoin de nombreux étudiants.
Mail 1965																		X		<b>ANONYME</b> : Oui à une ligne de métro qui permettra de relier un des plus grands campus étudiant à Paris, nous en avons besoin si nous ne voulons pas que la voiture devienne un achat obligatoire.
Mail 1966						X							X						R	<b>ANONYME</b> : (de la Bretonnière) AVIS DEFAVORABLE tant. que le tracé de la ligne 18 passera sous le quartier de la Bretonnière. Nous tenons à nos maisons !
Mail 1967				X															X	<b>ANONYME</b> Avis défavorable, le plateau de Saclay restera toujours à 40 minutes du centre de PARIS (Chatelet Les Halles) avec les lignes 18 puis 14. Préoccupons nous plutôt d'améliorer les transports actuels comme les RER B/C et laissons le TCSP faire ses preuves dès qu'il pourra circuler de manière optimale.
Mail 1968			X																R	<b>ANONYME</b> : NON à la ligne 18 avec un arrêt à SQY Est tant que des solutions de parking n'auront pas été trouvées pour accueillir tous

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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
																				les usagers du métro qui se rendraient en voiture à la gare. Il est illusoire de penser que la plupart des usagers se rendront à la gare en bus
Mail 1969		X															X			<b>M. BARRAS</b> : Ligne 18 indispensable à la desserte de la zone universitaire Paris/Saclay car le RER B est notoirement insuffisant. La liaison directe Versailles-Orly sera aussi extrêmement pratique. Alternance raisonnable entre sections souterraines et aériennes.
Mail 1970																	X			<b>M. TONDA</b> : (de Paris) AVIS FAVORABLE, directement intéressé par la ligne 18, que je vais utiliser pour aller à Saclay.
Mail 1971								X										X		<b>ANONYME</b> : (de Saclay) Complètement défavorable au projet présenté. Là nous régressons en matière d'environnement : piles de béton, avec toutes les nuisances visuelles que cela comporte !
Mail 1972																		X		<b>M. FOSSE</b> : (de Cachan) Avis favorable car la ligne 18 est indispensable au développement du plateau. De plus, elle permettra de réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores engendrées par un trafic routier croissant.
Mail 1973																		X		<b>Mme VALETTE-BLANC</b> : (doctorante) Mise en place de cette ligne de métro indispensable pour tous les étudiants et les personnels d'AgroParisTech qui seront amenés à se rendre quotidiennement sur le plateau Paris/Saclay.
Mail 1974	X	X																X		<b>M. JOSSO</b> : (de Villeneuve le Roi) AVIS FAVORABLE mais la ligne 18 doit être prolongée vers l'est pour desservir la ligne C vers Orly et Villeneuve le Roi puis la ligne D du RER et la gare de Villeneuve Saint Georges.
Mail 1975	X	X		X														X		<b>ANONYME</b> : Ligne 18 indispensable à la création de ce Pôle universitaire et de recherche mais penser aussi aux riverains et à la protection des espaces non urbanisés : 1) La ligne doit être complètement enterrée 2) Une gare supplémentaire est indispensable pour les habitants du plateau qui est très mal desservi en bus (Châteaufort, Villiers, Magny, Buc, etc.) 3) Au niveaux des gares, Il faut prévoir des Park Rides pour combiner voiture et train.
Mail 1976					X			X										X		<b>ANONYME</b> : Absolument DÉFAVORABLE à ce projet au coût délirant qui va encore saccager ce qui reste de verdure dans le coin : il existe déjà une liaison ORLY VERSAILLES par le RER C qui mérite simplement d'être aménagée à moindre frais.
Mail 1977																		X		<b>M. BONNET</b> : (du CNRS) Avis favorable, l'aménagement du plateau de Saclay ne marchera qu'en présence de moyen de transports en commun simple et efficace, que ce soit pour la vie étudiante, du personnel ou l'aménagement de conférence internationale. Sinon les voitures seront encore plus présentes qu'elles ne le sont déjà et cela n'est pas rentable autant écologiquement que logistiquement.
Mail 1978																		X		<b>M. CHOISNET</b> : Avis favorable car la ligne 18 est indispensable au développement du plateau. De plus, elle permettra de réduire le trafic routier venant du sud seine et marne
Mail 1979																		X		<b>M. DESJONQUERES</b> : (étudiant ECP) Favorable à la construction de la ligne 18, les axes de transports de la région parisienne étant en permanence saturés, construire des nouvelles lignes de métro est indispensable. Pour espérer que l'université Paris Saclay puisse être à la hauteur des campus anglo-saxons auxquels elle espère faire concurrence, elle doit être reliée à la capitale par des moyens de transport modernes et rapides.
Mail 1980																		X		<b>ANONYME</b> : (de Paris) La ligne 18 est vraiment nécessaire pour rendre les lieux qu'elle traverse agréables à vivre et à travailler, car pour le moment, le seul moyen raisonnable de se rendre sur le campus saclaysien depuis Paris est la voiture, avec des désagréments individuels (embouteillages) et collectifs (besoin d'autoroute, infrastructures très impactantes...)
Mail 1981		X				X								X					R	<b>M. DE SAINT LEGER</b> : (habite la Bretonnière) Ma maison, à 40-50 mètres du tracé de la ligne près de l'école des 40-Arpen, a souffert de la sécheresse et montre des dégradations (fissures maçonnerie et dalle) qui évoluent lentement mais sûrement et défavorablement depuis 1992 (pièce jointe). Je crains que le passage du tunnelier à proximité aggrave et amplifie ces anomalies, que d'éventuels travaux de consolidation par pieux soient rendus difficiles ou impossibles à cause de l'expropriation du sous-sol et que le tracé actuel rende ma maison quasi-invendable et me pourrisse la vie à long terme.
Mail 1982															X	X				<b>Mme NAOURI</b> : (de Paris) La ligne 18 permettra enfin d'avoir accès au campus scientifique avec un gain de temps considérable sur nos temps de trajet quand on habite à Paris. Une seule hâte : voir les travaux de la future 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 1983						X											X		<u>M. DELLA NOCE</u> : (étudiant ECP) FAVORABLE à la bonne desserte des centres de recherche et d'enseignement du plateau de Saclay par une ligne de métro. Une meilleure accessibilité du plateau et une connexion renforcée avec Paris pourraient avoir aussi des retombées positives sur le patrimoine des riverains et sur le développement de ce pôle de compétitivité. Actuellement les embouteillages sont déjà quotidiens alors que le projet Paris/Saclay n'en est qu'aux premières phases de son développement.	
Mail 1984				X													X		<u>Mme CORNET</u> : TRÈS DÉFAVORABLE au projet : pourquoi ajouter des infrastructures coûteuses et peu respectueuses de l'environnement quand il existe déjà les RER B et C et la ligne Express 91-06 qui circule (ra) en site propre entre St Quentin et Massy-TGV ? Plus judicieux d'envisager une amélioration sérieuse de l'existant. NI METRO AERIEN, NI METRO CIRCULANT SOUS DES ZONES RESIDENTIELLES.	
Mail 1985																	X		<u>Mme MELIZZI</u> : (de Palaiseau) Ligne 18 nécessaire, notamment sur le plateau de Saclay, où de nombreuses entreprises et centres de recherche sont en cours d'implantation. Sinon la circulation deviendrait un cauchemar (autant en voiture qu'en transport en commun) pour les employés des entreprises sur le plateau mais aussi pour les habitants des environs.	
Mail 1986	X						X	X									R		<u>ANONYME</u> : Pas d'accord pour le projet aérien de la ligne 18 reliant Orly à Versailles, avec les nuisances sur l'environnement écologique et humain que cela entraînera: destruction de terres agricoles, nuisances sonore et visuelle sur le tracé de la ligne.	
Mail 1987																	X		<u>M. ROUBERTIE</u> : (de Versailles) Avis favorable : Sans cette ligne 18 il n'y aura pas de développement du plateau Paris/Saclay. La circulation est déjà saturée, l'embouteillage s'allonge de jour en jour. Accélérer la construction pour éviter le cauchemar.	
Mail 1988																	X		<u>M. CAHART</u> : (étudiant) Indispensable que le projet de construction de la ligne 18 du métro desserve le plateau de Saclay pour que les étudiants puissent facilement se déplacer et rejoindre Paris pour leurs projets académiques ou professionnels.	
Mail 1989																	X		<u>ANONYME</u> : Avis favorable, afin d'éviter le cauchemar des embouteillages sur le plateau de Saclay	
Mail 1990		X																X	<u>ANONYME</u> : (de Palaiseau) La construction d'un site SMR/SMI sur le site de Palaiseau ne peut pas être raisonnablement envisagé car 1) la zone proposée est un corridor biologique 2) le quartier est voué à s'agrandir, la construction d'un site SMR/SMI au milieu d'une zone d'habitation n'est pas raisonnable.	
Mail 1991																	X		<u>M. LOBSTEIN</u> : (de Paris) La ligne 18 du métro est absolument nécessaire, notamment sur le plateau de Saclay, où de nombreuses entreprises, instituts d'enseignement et centres de recherche sont en cours d'implantation. Sinon la circulation deviendra un cauchemar (autant en voiture qu'en transport en commun) pour les employés des entreprises sur le plateau ou les étudiants, mais aussi pour les habitants des environs	
Mail 1992																	X		<u>M. RANCOULE</u> : (de Palaiseau) Avis très favorable, le nombre de personne travaillant sur le plateau de Saclay a considérablement augmenté cette année et nous attendons ces prochains mois encore énormément de personnes. Or le trafic autoroutier est déjà saturé aux heures de pointes et ne favorise pas l'accès au plateau, les transports publics sont actuellement insuffisants pour fluidifier les déplacements sur le plateau.	
Mail 1993		X															R		<u>ANONYME</u> : AVIS TOTALEMENT DEFAVORABLE tant que le métro restera aérien sur le Plateau de Saclay, demande un métro ENTERRE	
Mail 1994																	X		<u>M. BELKHIRIA</u> : (étudiant) Projet de la ligne 18 vital pour le Campus de l'Université Paris Saclay, pour la compétitivité et le rayonnement de la France, pour le grand problème du logement en région parisienne. La population du plateau ne réalise peut-être pas que le projet pourrait en fait leur être bénéfique	
Mail 1995															X	X			<u>ANONYME</u> : Avis très favorable, un métro est essentiel au développement d'un centre universitaire au sud de Paris. Sa mise en service devrait coïncider au maximum avec l'ouverture des écoles, facultés ou laboratoires de l'Université Paris/Saclay. Je n'ose pas imaginer ce que pourrait être cette université sans ce 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
Mail 1996																X	X		<b>ANONYME</b> : Projet extrêmement utile. Il faut le réaliser dans les meilleurs délais.	
Mail 1997																	X		<b>Mme TERREAUX</b> : Projet absolument nécessaire au développement de l'université Paris Saclay, qui doit permettre le rayonnement international de la France dans ces domaines. L'accessibilité du plateau est aujourd'hui extrêmement mauvaise, ce qui rend difficile la vie sur les lieux. Ce sera d'autant plus problématique avec l'arrivée des écoles et laboratoires supplémentaires, avec une population énorme en étudiants, chercheurs et personnel administratif divers.	
Mail 1998																	X		<b>M. KEMPE</b> : (ENS Cachan) Ligne 18, réseau de transport public efficace, écologique et rapide, essentielle au bon fonctionnement de l'Université Paris/Saclay, conditionne la qualité de l'enseignement qui est dispensé dans ses établissements, ainsi que de sa productivité et de son rayonnement scientifique. Son utilité est d'ordre national et ne saurait se réduire à des considérations uniquement locales.	
Mail 1999												X					X		<b>ANONYME</b> : STOP Nous n'avons plus les moyens de financer ce projet ruineux de viaduc en béton qui défigurerait un environnement déjà bien abîmé. Faites déjà fonctionner correctement les équipements existants (RER...).	
Mail 2000							X	X									X		<b>M. MAILLART</b> : (de Massy) Plus que favorable à la ligne 18. Actuellement, bouchons constants sur le réseau routier et réseau de bus routiers sur voie propre déjà quasiment à saturation. Et la population travaillant sur le plateau est en train de s'accroître rapidement... La ligne 18 n'arrivera au mieux qu'en 2024. Qu'est-il prévu en attendant ? Concernant le métro aérien qui défigurerait le paysage, ce paysage va de toute façon changer avec l'augmentation importante du trafic routier et l'implantation de toutes les sociétés et laboratoires. Un ouvrage d'architecture peut très bien s'intégrer au paysage local. Vu les exigences des laboratoires et entreprises voisins du tracé de la future ligne 18, concernant le bruit, les vibrations et les perturbations magnétiques, je ne pense pas que cette ligne soit une perturbation majeure pour la population locale.	
Mail 2001																	X		<b>M. GOMBAUD</b> : (de Palaiseau) Avec l'arrivée en cours de la société EDF sur le plateau de Saclay, cette ligne deviendra vite indispensable. En effet, 2000 personnes de plus venant sur le plateau, quand on voit l'affluence dans les bus aux heures de pointes actuellement, on ne peut que craindre ces changements et se demander comment cela va être possible de rejoindre le plateau sans devoir laisser passer plusieurs bus complètement remplis. Que cette ligne soit mise en place au plus vite	
Mail 2002												X					X		<b>ANONYME</b> : Cette ligne ne servira à rien sauf à creuser encore la dette de l'Etat. Il faudrait déjà arriver à faire marcher le réseau existant (RER).	
Mail 2003				X				X									X		<b>ANONYME</b> : CONTRE CE PROJET, il n'est pas concevable de gâcher le plateau de Saclay avec un pont d'une dizaine de mètres ! Améliorez les transports existants.	
Mail 2004																	X		<b>ANONYME</b> : La ligne 18 est indispensable au développement de l'Université Paris/Saclay pour lui donner les moyens de devenir le pôle de référence qu'elle ambitionne de devenir et cela passe par un système de transport d'une grande capacité en terme de débit et de vitesse, pour cela le métro serait idéal et non un simple réseau de bus	
Mail 2005	X	X						X								X	X		<b>ANONYME</b> : Contre ce projet : il existe déjà une ligne de RER desservant la région, donner plutôt la priorité à la rénovation de cette ligne et en améliorer la fiabilité et la capacité (rame à double étage par exemple comme sur les autres lignes de RER de la région parisienne). Le plateau de Saclay va être prochainement desservi par le TCSP venant de Massy, dans ce contexte, vu la faible densité de population du plateau la construction d'un métro apparaît totalement surdimensionné et va coûter des sommes folles. Même en considérant un très fort développement du plateau de Saclay, il est difficile d'imaginer vu le trajet de cette ligne que la majorité des personnes désirant se rendre à Saclay viendront de Massy ou de Versailles. Le nombre de passagers qui utiliseront réellement cette ligne de métro devrait être mieux évalué. Le projet du métro non enterré est inesthétique et altère l'espace visuel d'un site inscrit du PNP de la vallée de Chevreuse. Il détériore le patrimoine agricole d'île de France, le paysage, les animaux qui peuplent encore cette belle région d'île de France. Cette maltraitance aboutira à une altération irréversible d'une microrégion qui a su se préserver jusqu'à maintenant. Critiques de cette ligne si elle vient à se faire : 1) Le choix des arrêts est à reconsidérer : pourquoi une gare à Antony qui en compte déjà	



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
																				plusieurs et qui devrait se situer dans un espace somme toute restreint avec presque plus d'activités alors qu'un tout petit peu plus loin, il y a une gare toute prête à WISSOUS (sauf quelques adaptations), un besoin énorme et une demande forte de la population. 2) Atteintes des surfaces agricoles, ce sont les terres les plus fertiles de France et on va continuer à les vandaliser. 3) Mitages d'une zone agricole, car il est évident une fois la ligne construite, la spéculation immobilière va augmenter, la conséquence sera le mitage de cette zone. 4) Nuisances sonores pour les habitants. 5) Irréalisme du projet, qui à 10 m de hauteur sera tributaire des aléas climatiques quand il gèle (les usagers du RER et du TGV connaissent bien le problème), le matériel fonctionne très mal dans les conditions extrêmes, qui deviennent de plus en plus fréquentes. En fait ce n'est qu'un métro pour desservir l'ensemble des établissements de recherche et d'enseignement supérieurs du plateau de Saclay. Mais même pour eux, ce projet ne me semble pas adapté au contexte et manquer de vision novatrice pour un futur pôle scientifique.
Mail 2006																	X			<b>M. LACOMBE</b> : (étudiant ECP) Souhaiterait bénéficier au plus vite d'une ligne de métro facilitant les trajets vers et depuis Paris mais également les retours chez soi en province via les gares parisiennes. Le rayonnement du pôle scientifique qui est en train de se créer sur le plateau de Saclay sera grandement amélioré par l'ajout de cette ligne de métro.
Mail 2007		X						X										R		<b>ANONYME</b> : Avis DEFAVORABLE au métro sur pylônes sur le Plateau, cela n'est pas acceptable. Enterrez le métro sur le Plateau comme cela était prévu dans le projet initial, respectez les populations habitant les villages du plateau, et la ligne sera acceptée par tous et ne prendra pas de retard,
Mail 2008																		X		<b>ANONYME</b> : (travaille sur le campus) Utilité de la Ligne 18 assez évidente, aussi bien pour favoriser le développement économique en Ile de France que pour améliorer les conditions de transport des franciliens. Cette ligne est indispensable à la réussite du campus de l'université Paris Saclay, élément essentiel de développement et doit être réalisée au plus vite. Plusieurs arguments plaident nettement en faveur de la solution viaduc : 1) Prix moins élevé 2) Construction plus rapide 3) Meilleur confort des voyageurs, avec une vue sur les paysages du plateau et sur l'architecture du campus 4) Moins de vibrations pour les appareils sensibles des laboratoires de l'université Paris Saclay 5) Opportunité pour les habitants de Villiers le Bâcle, Châteaufort, Magny-les-Hameaux et Toussus le Noble d'obtenir une gare à moyen terme. C'est l'occasion de réaliser un bel ouvrage d'art, qui marquera l'identité du plateau de Saclay, et valorisera le paysage comme le font le pont de Tancarville, le pont de Normandie, le viaduc de Millau...
Mail 2009							X	X										X		<b>M. BONNETIN</b> : (de Saint Aubin) Une raison pour laquelle cette ligne est une aberration : nuisances inadmissibles pour des habitants actuels et futurs du plateau. Altération dramatique du paysage et agricole naturel du plateau. → Transformer la ligne de TCSP en TRAMWAY. (Plus écologique, moins coûteux, plus de gares...)
Mail 2010		X						X									X	R		<b>ANONYME</b> : Le plateau de Saclay, déjà bien encombré, ne sera pas épargné, avec l'expansion forte de l'habitat et des entreprises, par la saturation de plus en plus forte des routes. La création de la ligne 18, notamment vers l'ouest, est indispensable et urgente. Mais il faut penser à des liaisons rapides (avec éventuellement des trains omnibus et des trains sans arrêt) et des liaisons avec des gares stratégiques de la banlieue (des nœuds). Il est clair qu'une version enterrée est largement préférable pour l'environnement.
Mail 2011																	X	X		<b>Mme HAMMOND</b> : (étudiante ECP) POUR ce projet, la ligne 18 du métro est essentielle au développement du centre universitaire Paris Saclay qui devrait accueillir plus de 10 000 nouveaux étudiants dans les années à venir. Impensable de doter un futur pôle universitaire de référence d'un simple réseau de bus. En attendant, demande que des moyens de transports plus efficaces que les transports actuels soient mis en place rapidement afin d'écourter les trajets et gérer la nouvelle affluence.
Mail 2012								X										X		<b>ANONYME</b> : Défavorable à ce projet, la beauté du plateau de Saclay va en pâtir.
Mail 2013																		X		<b>M. GASTEUIL</b> : (étudiant à l'ENS Cachan) Projet de ligne 18 indispensable à la mise en place et à la vie de l'Université Paris/Saclay qui, si elle n'est pas reliée correctement et facilement au reste du territoire francilien, ne sera pas à même de jouer le rôle auquel elle se destine. Ce projet est un impératif pour tous les étudiants amenés à faire leurs études au sein de l'Université Paris/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
Mail 2014																	X		<b>M. WATTIAU</b> : (de Palaiseau) Extrêmement favorable à l'ajout de la ligne de métro 18 permettant l'accès rapide au plateau de Saclay, on ne peut pas se contenter d'un accès des lignes RER B et RER C actuelles qui non seulement ne desservent pas directement le plateau mais sont en plus déjà très engorgés, en particulier le RER B. Etant donné la croissance de la population sur le plateau, l'engorgement déjà important des voies de circulation routière et des transports publics, l'ambition de faire du plateau de Saclay, un pôle scientifique de rayonnement international, il est indispensable d'accroître de manière significative les moyens de transports pour y accéder.	
Mail 2015								X									X		<b>M. BOURRIER</b> : (de Guyancourt) La ligne 18 automatisée fréquente rapide s'inscrit clairement dans une ligne d'amélioration des transports de la banlieue Sud de Paris. Permettra de désengorger les axes routiers de cette zone. Mais important de respecter et préserver les écosystèmes naturels a travers lesquels cette nouvelle lignes de métro doit passer.	
Mail 2016																X		X	<b>M. BEOLOR</b> : (de Paris) Regrettable aujourd'hui d'avoir autant de correspondances depuis Paris à la zone d'activité de Buc-Les Loges en Josas (General Electric, Air Liquide + un panel de PME). Un métro qui prendrait en compte l'accessibilité directe depuis La Défense, desservie par la ligne A du RER, à cette zone permettrait de limiter la circulation automobile, point important COP21	
Mail 2017	X						X										R		<b>ANONYME</b> : (de VILLIERS LE BÂCLE) Non aux nuisances sonores en aérien. Faites payer les villes qui ont demandé des gares supplémentaires et enterez le métro comme sur le projet initial.	
Mail 2018																	X		<b>Mme GUO</b> : (étudiante ECP) Ligne 18 superbe projet, essentiel pour le futur campus Paris/Saclay dont le rayonnement mondial par ses institutions académiques excellentes est indispensable et qui accueillera des milliers d'étudiants dont la vie ne peut pas se dissocier de la Capitale. Actuellement pour les étudiants 1h à 2h de transport pour atteindre Paris est très ennuyeux. Toutes les écoles de Paris/Saclay tiennent énormément à ce que ce projet se fasse. Le flux de personnes qui vont arriver va être trop important et ne pourra être géré par les infrastructures de transport d'aujourd'hui à elles seules	
Mail 2019								X									X		<b>M. WATTIAU</b> : (de Palaiseau) 1) Aujourd'hui ce sont les voitures qui polluent le plateau, donc avoir un métro va plutôt améliorer les choses pour l'environnement. 2) Détérioration du paysage : c'est une question de moyens. Si on est capable d'enterrer c'est mieux mais c'est plus onéreux et plus long. Est-ce même envisageable au niveau des travaux ? Et un métro aérien, s'il est bien fait, pourrait s'inscrire dans le paysage ou l'enrichir. 3) La part prise par le métro dans les pertes de terrain agricole sera négligeable par rapport aux centres de recherches et aux routes construites et en cours de construction.	
Mail 2020		X						X									R		<b>ANONYME</b> : Le cabinet Hugo-Lepage s'est saisi du dossier de la ligne 18 suite au refus des 5 communes du Plateau de Saclay de voir saccager leur territoire par un viaduc aérien dont l'utilité n'est absolument pas prouvée. Ce métro ne propose aucune gare dans ces 5 communes, rendant encore plus inutile cette portion du GPE. Faute d'écouter l'avis des citoyens, ce projet de Ligne 18 risque fort de se retrouver également "planté" dans peu de temps. Enterez le métro et cette ligne pourra peut-être voir le jour en 2030...	
Mail 2021																	R		<b>ANONYME</b> : Ligne 18 certainement utile pour le rayonnement du plateau de Saclay, mais ne pas oublier les populations qui vivent depuis de nombreuses années autour du tracé et qui souhaitent y vivre encore longtemps. Diminution de la circulation pas réaliste car il n'y aura pas de gare tous les 100 mètres, voiture personnelle bus seront donc toujours utilisés. Cet ouvrage perdurera dans le temps, les économies ne sont donc pas de mise. La SGP doit entendre les demandes exprimées par les personnes vivant dans la région lors des réunions de concertation/information: Enterrer le métro sur tout le trajet, ne pas passer sous le quartier de la Bretonnière.	
Mail 2022																	X		<b>M. GUILLAUME</b> : Avis extrêmement favorable, Paris/Saclay ne peut pas se faire sans être raccordé à Orly via la ligne 18, n'aurait aucun sens de ne pas accompagner le développement de ce pôle d'excellence mondial sans un moyen d'accès aéroportuaire.	
Mail 2023																	X		<b>M. KARA SLIMANE</b> : (étudiant) La construction de la ligne très pertinente: 1) une grande proportion de personnes voudrait se déplacer en périphérie et non pas monter à Paris pour en ressortir. 2) Nécessaire de desservir le plateau de Saclay, futur plus grand centre technologique français pour accueillir facilement les intervenants et étudiants du monde entier et permettre à la communauté du plateau (une dizaine de milliers de personnes) de pouvoir sortir facilement en dehors du plateau.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2024																	X	X		<b>M. LEPRINCE-RINGUET</b> : (du Centre de Recherche Paris Saclay) Projet indispensable pour les entreprises du plateau de Saclay 1) date prévue de mise en service beaucoup trop lointaine, est-il possible d'accélérer? 2) la connexion avec Versailles Chantiers semble aussi indispensable, pourquoi est-ce prévu dans un deuxième temps ? 3) Je milite pour une boucle totale Massy-Saint Quentin-Versailles-La Défense dans un timing accéléré et à un cout acceptable. 4) Amélioration indispensable de la ligne C Massy-Versailles Chantiers : métro automatique, plus fréquent, desserte à toute heure de la journée.
Mail 2025					X													X		<b>M. VOLDOIRE</b> : Ligne très importante à réaliser : diminution des temps de transport entre Orly et le plateau du Campus Paris/Saclay donc réduction des usages automobiles dans le secteur. Soigner l'efficacité des connexions avec le RER.
Mail 2026																	X	X		<b>M. PANSU</b> : (du CNRS) 1) Ligne essentielle au développement du centre scientifique de Paris Saclay qui subit tous les jours le manque de transports en commun sur le plateau, cœur économique et scientifique important dans la région. Bouchons interminables, transports en commun mal dimensionnés... 2) Ce transport banlieue- banlieue va à long terme favoriser le travail et la vie locale. 3) A court terme est ce que la ligne B va supporter l'augmentation du trafic Région Parisienne vers Saclay ?
Mail 2027		X						X									X	R		<b>ANONYME</b> : CONTRE le projet AERIEN sur pylônes sous les fenêtres des habitants des villages du plateau. Pourquoi pas un tramway qui serait en fait bien plus pertinent à la place du TCSP et du métro sur cette partie de la ligne ? A minima, enterrez le métro, comme cela était prévu au départ
Mail 2028		X											X					R		<b>ANONYME</b> : AVIS DÉFAVORABLE A L'AERIEN, revenez au projet initial ou faites payer les communes ayant obtenu une gare supplémentaire, les entreprises ou les écoles utilisatrices. Écoutez les riverains qui se sont installés là pour la tranquillité.
Mail 2029					X													X		<b>M. POULLLOT</b> : AVIS TRES DEFAVORABLE, inadmissible de demander de se prononcer sur un tel projet de transport qui n'intègre pas les gares et les problèmes générés pas celles-ci et ne prend pas en comptes les problèmes de circulation sur le Plateau de Saclay. Un projet de tram-train au sol au lieu du TCSP permettrait de désengorger les axes transversaux. avec des économies conséquentes.
Mail 2030		X					X	X										R		<b>M. DUVERNIER</b> : (de Villiers le bâcle) Contre le métro en aérien, pas contre le métro enterré. Le métro va défigurer durablement le paysage et créer des nuisances sonores et visuelles dans le cadre de vie agricole : 1) Nuisance Sonore entre 50 et 60 dB à 120 mètres (Châteaufort et Villiers le bâcle) : qui a envie d'écouter son lave-linge toutes les 3 minutes dans son jardin ? Et encore, valeur fournie à 60 km/h, quid à à vitesse maximale ? → Voir les effets de bruit sur la santé. 2) Nuisances visuelles : Grande hauteur (7 à 11 mètres sous les rails), piliers de béton tous les 25 mètres en pleine campagne, vieillissement visible du matériel (le béton ne vieillit pas bien) 3) Manque d'écoute et d'honnêteté de la SGP, la population, les maires, le STIF, la CGI, la Cour des comptes demandent un métro enterré depuis 2011, date du revirement de la SGP qui préconisait un métro enterré pour « protéger le paysage ». Un projet comme celui-ci mérite une vision sur 60 ans au moins et un choix courageux en faveur de l'environnement,
Mail 2031																		X		<b>M. EYMARD</b> : (étudiant) Absolument essentiel qu'il y ait un métro et que l'endroit soit bien desservi. Impossible d'étudier ou de vivre à Saclay si les transports en commun sont engorgés, surchargés. Perte de temps, de dynamisme et manque à gagner à la clef.
Mail 2032		X					X	X										R		<b>M. FREDERIC</b> : (de Villiers le Bâcle) Non au métro Aérien ! Oui au métro enterré (surcote minime sur un tel projet !), respectons l'environnement et les habitants, qui choisirait d'habiter le long d'un métro aérien bruyant et très haut (12 mètres) ? Un métro est pour 100 ans, il est vital de penser à nos enfants et à préserver nos ressources agricoles et paysagères. Le plateau ne doit pas faire les frais d'une mauvaise gestion des ressources allouées au projet, le passage en aérien est dû aux gares supplémentaires.
Mail 2033																		X		<b>M. CROCHET</b> : (étudiant ECP) Réussite du cluster Paris/Saclay un enjeu majeur pour le rayonnement de la France à l'international. Ne peut se faire si le plateau n'est pas convenablement desservi par les transports en commun, ce qui n'est pas le cas actuellement. La construction d'une ligne de métro desservant le campus est vitale!
Mail 2034																		X		<b>ANONYME</b> : (de Massy) Favorable à cette nouvelle ligne qui pourrait permettre d'aller plus vite entre 2 points, d'augmenter les capacités du réseau ferré et limiter l'utilisation de voitures.

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 2035		X					X	X									R		<b>ANONYME</b> : Le projet de la ligne 18 en l'état n'est pas acceptable, il est souhaitable de l'enterrer car nous n'aurons pas les nuisances visuelles, sonores et l'espace agricole sera préservé.	
Mail 2036		X					X	X					X				X	R	<b>ANONYME</b> : (de Villiers le Bâcle) Oui au métro souterrain mais Non au métro aérien, organisons un referendum dans les villages concernés par le passage en viaduc et laissons la démocratie décider entre un métro aérien ou enterré. Doit-on ruiner un paysage et le cadre de vie visuel et sonore d'une population qui a choisi la ruralité pour des économies de bout de chandelle de la SGP (l'enterrement coûterait 0,8% du projet amorti sur 60 ans), même si l'enterrement du métro rallongerait de 2 ans au moins la mise en service ?	
Mail 2037																	X		<b>M. FOUCHER</b> : (de Paris) L'arrivée du métro sur le plateau est essentielle, il en va de la réussite du projet du grand Paris et du pôle Paris Saclay	
Mail 2038		X					X	X									X	R	<b>Mme LOUISE</b> : (de Villiers le Bâcle) Pour la ligne 18 mais contre le viaduc. Un tracé reliant les deux tunneliers aux deux bouts apparaît dans l'enquête publique, c'est le bon choix même si la SGP émet un avis défavorable à ce tracé enterré à cause de 4 300 m2 de terres agricoles pour les évacuations (aération et sécurité), alors que les agriculteurs du plateau sont favorables au tracé en souterrain. La SGP a décidé unilatéralement un métro aérien pour des raisons économiques et de rapidité calendaire. La population locale qui va subir la vue et le bruit pour des décennies mérite une VRAIE concertation. Demande d'un referendum sur le métro aérien OU enterré.	
Mail 2039																		X	<b>ANONYME</b> : Oui au développement des transports en commun sur le plateau de Saclay mais au travers de solutions autres que la seule proposée par la SGP et son métro aérien. AVIS DEFAVORABLE	
Mail 2040		X					X	X					X					R	<b>Mme NICOLAIDES</b> : (de La Bretonnière) Pour la Ligne 18, cet équipement de transport améliorera grandement la vie des habitants de la communauté d'agglomération de SQY et du plateau de Saclay. Mais opposée au tracé actuel qui fait passer ce métro sous certaines habitations du quartier de La Bretonnière, car beaucoup connaissent une grande fragilité due aux caractéristiques du sous-sol, avec des sinistres ayant nécessité de longs recours auprès des Compagnies d'Assurance et la réalisation de travaux importants comme l'installation de pieux dans le sous-sol. --> tracé porteur de risques pour l'avenir, alors que des solutions alternatives sont possibles.	
Mail 2041																		X	<b>Mme PIEL</b> : (entreprise Horiba Palaiseau) Soutien à ce projet. 1) difficultés actuelles pour rejoindre le site pour un collaborateur non véhiculé (25 % du personnel) → apport de fluidité par la ligne. 2) aide pour attirer les nouveaux talents, l'accessibilité du site en transport en commun est régulièrement soulevé en entretiens d'embauche. 3) atout pour nos clients qui pourront ainsi venir de l'aéroport d'Orly directement. 4) action concrète pour l'environnement : moins de véhicules individuels.	
Mail 2042		X						X										R	<b>ANONYME</b> : (de Villiers le Bâcle) Non au métro en Aérien, respectons notre espace agricole et nos paysages. Je comprends le besoin de transport en commun mais pas au prix d'économies mesquines (250 millions sur une enveloppe de 35 milliards amortis sur 60 ans) pour une infrastructure qui doit durer des dizaines d'années, investissons maintenant pour ne pas avoir à rafraîchir régulièrement ce viaduc qui va enlaidir le paysage. Des économies doivent sans doute être réalisées ailleurs, mais pas au détriment de la population !	
Mail 2043																		X	<b>M. SALPERWYCK</b> : Le plateau a besoin de transport rapide.	
Mail 2044																		X	<b>ANONYME</b> : Indispensable de construire une ligne de métro reliant rapidement le pôle de recherche de Saclay et Orly ainsi que Paris intra-muros. Transports actuels largement sous-dimensionnés par rapport aux besoins existants et surtout à venir. Ce métro doit être rapide, accessible aux handicapés, offrir une fréquence élevée, fiable et régulière, avec des arrêts situés aux plus près des grands centres en construction, qui accueilleront chercheurs, enseignants et étudiants.	
Mail 2045	X																	X	<b>ANONYME</b> : (de Magny les Hameaux) Demande une gare vers Châteaufort, objet d'un trafic très important venant de la vallée de Chevreuse. Grande population impactée entre St Quentin et St Aubin + aéroport de Toussus. Le trafic va se développer avec l'OIN.	
Mail 2046																		X	<b>M. MOULIN</b> : AVIS FAVORABLE, Dotons nous de transports en commun modernes pour construire le pôle scientifique et technologique Paris Saclay.	
Mail 2047	X																	X	<b>Mme FREBOURG</b> : (étudiante) Avis très favorable, besoin de transports plus rapides pour accéder à Paris et ses alentours. Surtout dans	

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 nouveau quartier Camille Claudel de Palaiseau !	
Mail 2048		X					X	X					X				R		<b>M. XAVIER</b> : Pour 4 0000 voyageurs/heure en pointe, estime que ce métro devrait être enterré sur toute la ligne. Le surcoût associé se justifie pour éviter la pollution du paysage et sonore d'un cadre de vie apprécié des riverains de cette région.	
Mail 2049		X					X	X					X				R		<b>ANONYME</b> : TRES DEFAVORABLE au métro en AERIEN, POUR qu'il soit ENTERRE. 1) DESTRUCTION DU PATRIMOINE AGRICOLE FRANCILEN : Saccage des terres agricoles, les 560 pylônes ne permettront pas l'exploitation des terres se trouvant sous la ligne et autour des pylônes. 2) POLLUTION VISUELLE : saccage du paysage les piles de béton se feront inévitablement taguer, laideur d'un train à 13 mètres du sol passant tous les 2 minutes à heure de pointe. 3) POLLUTION SONORE : bruits désastreux pour les riverains (à 72 mètres de certaines habitations). Les habitants seront toujours là et aussi certainement plus nombreux (urbanisation galopante) à subir cet outrage. Le métro ne desservira pas Paris directement mais qu'il reliera Versailles à Orly, donc autant prendre le RER B si on favorise les dessertes en bus vers les gares de cette ligne. PROPOSITIONS : Enterrer dans sa totalité (MERCY DE PENSER AUX GENERATIONS FUTURES). Pour financer ce « surcoût » (moins de 0,8 % du budget de la ligne) les communes qui ont obtenu des gares supplémentaires au détriment des habitants du plateau de Saclay devraient financer ce surcoût. SINON augmenter les fréquences du TCSP ou faire un tram sur PNEUS sur le tracé du TSCP (moins bruyant et moins coûteux)	
Mail 2050	X															X	X		<b>Mme AZAMI HASSANI</b> : (de Palaiseau, étudiante) Excellente initiative, 1) mais demande de gare Camille Claudel pour ce nouveau quartier résidentiel mal desservi comparé au potentiel qu'il représente, en plein essor et comprenant en majorité des étudiants et étudiantes internationaux. 2) Il faudrait commencer par développer le réseau de bus Mobicaps et les lignes 91.06 et 91.10, lignes indispensables qui constituent le seul moyen de transport actuel permettant d'accéder au plateau de Saclay amené à devenir l'un des plus importants clusters scientifiques à l'échelle mondiale. 3) Attention à ne pas ralentir les lignes de bus pendant les travaux de la ligne 18.	
Mail 2051		X											X				R		<b>ANONYME</b> : 1) Demande de connaître avant juillet 2016 le montant définitif des subventions européennes (Pièce F, page 4) pour qu'en accord avec la "Convention européenne du paysage" et du "Grenelle de l'environnement", une partie de ces subventions vienne financer l'enfouissement de la Ligne 18 sur son tronçon Saclay-Châteaufort. L'UE a déjà accordée une subvention de plus de 30 M€ à la SGP en juillet 2015, d'autres études sont en cours et pourraient aboutir, si les dossiers sont retenus, à une subvention globale d'environ 60 millions d'euros pour l'ensemble du GPE. Comme la ligne 18 est bien incluse dans cette subvention européenne (projet ARMIS) et que les subventions européennes ne sont pas intégrées dans l'analyse budgétaire du dossier d'EP ligne 18, IL CONVIENT QUE la SGP respecte les directives européennes et alloue une partie des subventions reçues à l'enfouissement (en tunnel ou tranché couverte) de la Ligne 18 sur son tronçon Saclay-Châteaufort. 2) affirmation qu'une tranché couverte est 2 fois moins coûteuse qu'un tracé en tunnelier, contrairement à ce que prétend la SGP. Pour la tranchée, le coût est même dégressif selon la longueur de l'ouvrage, face à un investissement colossal pour l'achat du ou des tunneliers.	
Mail 2052																			<b>Mme LE HUEROU</b> : reprend in extenso l'avis de « Terres Fertiles » exprimé dans le Mail n° 10	
Mail 2053																	X		<b>M. ORNELLA</b> : (étudiante ECP) Réalisation de cette ligne primordiale pour l'accessibilité de l'Ecole, qui arrivera en 2017. Son annulation rendrait très difficile tout déplacement pour les élèves et pour les intervenants futurs du cursus de l'Ecole CentraleSupélec	
Mail 2054																	X		<b>M. REMILLIEUX</b> : (de Gif sur Yvette) Favorable à ce projet de la ligne 18 qui paraît indispensable pour améliorer la circulation déjà très engorgée alors que les constructions ne font que débiter sur le plateau de Saclay	
Mail 2055																	X		<b>M. MOUSSA</b> : (enseignant chercheur) Favorable car pas le choix d'autres moyens de transport; il faudra que je traverse Paris de toute façon	
Mail 2056													X			X	X		<b>Mme LOUVIER</b> : (de Gif sur Yvette) Contre ce projet : 1) coûte trop cher et ne sera pas rentable (voir avis STIF, cercle des Transports, rapport Auzannet, CGI) Pour tenter de le rentabiliser, tentation de renforcer l'urbanisation du plateau, aux dépens de l'agriculture du plateau. 2) Ne rend que peu de services aux habitants/travailleurs déjà présents du plateau, ne résout pas les problèmes de liaison Nord	

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
																				Sud (congestion N118 et trafic N306). 3) A la place de la ligne 18 a) rénovons le RER B et le RER C (projet de tram train) avec crédits pérennes pour leur maintenance, améliorons leur fréquence et leur régularité/ ponctualité. b) créons des dessertes locales efficaces, telles que téléphériques entre gares du RER et plateau, permettant de résoudre les problèmes de dénivelé et de faire un rabattement efficace et fréquent, avec fonctionnement toute la journée. c) favorisons le développement d'initiatives de maillage fin et souple comme « OUI et HOP », l'autostop connecté.
Mail 2057		X					X	X									R			<b>Mme LAMPONI</b> : (de Villebon sur Yvette) La solution de viaduc retenue pour la traversée du plateau de Saclay est une hérésie, la ligne doit être en souterrain sur toute sa longueur. Les habitants de la vallée de Chevreuse, écrivain de verdure, ne veulent pas de ce métro aérien qui va inévitablement défigurer le paysage. Ses impacts sur le patrimoine paysager seront inévitablement très importants, très importants en terme de nuisances sonores, non négligeables sur l'agriculture péri-urbaine, très importants sur la faune et la flore car la vie de nombreuses espèces de toute nature sera fortement perturbée par la mise en place du viaduc pendant et après la phase de chantier, l'effet de barrière contribuera à cloisonner les milieux, les gênes sonores contribueront à limiter l'expansion des espèces.
Mail 2058													X			X	X			<b>Mme LOUVIER</b> : duplication du Mail 2056
Mail 2059				X														X		<b>ANONYME</b> : Avis défavorable car ne sont pas étudiées dans le projet les interconnexions autour des gares pour organiser le rabattement des voyageurs vers d'autres modes de transport ou vers leur entreprise, domicile.
Mail 2060																		X		<b>ANONYME</b> : Avis défavorable, cette ligne 18 n'est d'aucune utilité, bruyante, d'une technologie peu fiable, archaïque.
Mail 2061								X					X					R		<b>Mme LOUVIER</b> : (de Gif sur Yvette) Avis défavorable : 1) Compatibilité du métro avec la ZPNAF ? → voir rapport d'enquête sur le CDT SUD sur l'emprise - SGP doit donner des précisions sur les emprises EXACTES du Metro en phase de construction et en phase d'exploitation - passer en viaduc au-dessus des champs de la ZPNAF ? Emprise des piliers sur les champs - les engins agricoles ne savent pas faire facilement le tour des piliers ! → enterrez le métro. 2) Doute sur les chiffrages SGP sur le coût de construction enterré, sur le fait qu'une tranchée couverte serait plus chère qu'un perçage de tunnelier. → Faire faire une expertise indépendante sur le sujet.
Mail 2062		X						X											X	<b>M. BERTAIL</b> : (de Villiers le Bâcle) Définitivement défavorable à un métro aérien, pour des raisons évidentes d'écologie tant environnementale qu'humaine. Aucune utilité de la ligne compte tenu du tracé actuel.
Mail 2063		X						X											X	<b>M. BERTAIL</b> : duplication du Mail 2062
Mail 2064								X						X					X	<b>ANONYME</b> : Avis défavorable, Comme on veut faire des économies sur la portion en viaduc (on se demande comment avec seulement 250 M€!), ce ne sera pas un ouvrage d'art qui sera construit mais des belles zones désaffectées.
Mail 2065		X						X											R	<b>Mme PALMINO</b> : (de Châteaufort) Je me prononce contre le métro aérien pour raison de nuisances sonores
Mail 2066																			X	<b>ANONYME</b> : Avis défavorable, les grandes écoles s'installeront sur le plateau dès 2017-2018 et Le métro n'arrivera qu'en 2020 s'il n'y a pas de retard ..... Il n'y a donc pas de cohérence !
Mail 2067		X						X											R	<b>M. DUPONT</b> : (de Châteaufort) Opposé au métro aérien pour des raisons de bruit
Mail 2068																			X	<b>Mme DE SA</b> : (ENS Cachan) 1) La décision de déménagement de l'ENS Cachan sur le plateau pour 2018 a été prise notamment en considérant la ligne 18 desservant cette zone. Il est primordial de maintenir la réalisation de cette ligne pour l'accessibilité de l'école et celle de tous les autres acteurs en train de s'installer sur le plateau. 2) Ce projet répond aussi à une nécessité plus générale de désengorger le plateau, déjà sujet à des embouteillages fréquents aux heures de pointe et qui ne pourront que s'amplifier à l'avenir → mise en place de transports en commun plus adaptés pour le transport d'usagers nombreux, avec des émissions de GES plus faibles et une moindre consommation d'énergie.
Mail 2069		X						X											R	<b>ANONYME</b> : Tout à fait opposé au viaduc aérien pour des raisons d'environnement

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2070		X												X			R		<b>ANONYME</b> : Je suis contre le métro aérien car son inutilité est largement prouvée. La ligne 18 doit s'arrêter à Saclay; les finances publiques ne s'en porteront que bien mieux	
Mail 2071		X					X	X						X			R		<b>ANONYME</b> : avis défavorable au métro entre Saclay et St Quentin : coût, bruit, environnement	
Mail 2072		X						X									R		<b>ANONYME</b> : NON au métro aérien : nous nous le reprocherons, nos enfants et petits-enfants nous le reprocheront car nous aurons cassé un environnement humain et naturel	
Mail 2073		X					X							X			R		<b>M. PRIOUL</b> : (de La Bretonnière) Je m'oppose formellement au tracé actuel. Nos maisons ont été construites sur des terrains argileux avec des fondations inadaptées et beaucoup ont déjà eu d'importantes fissures dans les murs et le sol. A la mienne, fissures importantes au garage qui s'écarte de la maison (photo). Un métro passant chaque 2 mn en pointe à -15 mètres sous nos maisons pourrait leur causer de nombreux dommages supplémentaires, avec recours auprès des assurances et conflits avec la SGP. → SGP doit abandonner le tracé actuel pour le réorienter vers le Golf National.	
Mail 2074		X						X									R		<b>Mme GUILLOU</b> : Je suis absolument contre le métro aérien. Enterrez cette laideur.	
Mail 2075		X					X		X					X		X	X		<b>M MEYNIEL</b> : Voisins le Bretonneux. Propriétaire dans le quartier La Bretonnière à Voisins, ma maison a fait l'objet de dégradations qui ont fait suite à des mouvements de terrain dus à la sécheresse en 2005, déclarée sinistrée suivant l'arrêté CAT-NAT du 20.02.2008, publié au JO du 22.02.2008. Depuis, une balise a été posée le long de la fissure principale qui n'a pas bougé depuis 7 ans. Qu'en sera-t-il avec le creusement d'un tunnel ou encore le passage d'un métro sous la résidence dans un sous-sol inadapté ? De plus je crains que l'expropriation des tréfonds ne m'interdise demain les ouvrages de consolidation de type micropieux qui ont déjà été installés sous bon nombre de maisons qui ont subi de plus gros dommages dans le quartier. Qu'en sera-t-il des nuisances sonores dues, dans un premier temps au percement du tunnel mais aussi et surtout sur le long terme au passage incessant des rames de métro ? Autant je comprends la nécessité du développement des transports dans notre région, autant je ne comprends absolument pas l'entêtement de la SGP à vouloir passer sous des zones habitées, dans un sous-sol inadapté alors qu'une possibilité existe pour éviter toute habitation sous Voisins en passant du côté du golf comme prévu dans le projet initial. Pour rappel, le tracé initial n'avait aucun impact sur Voisins, pourquoi un revirement l'année dernière ? Alors oui je suis favorable au métro mais totalement défavorable au passage sous les résidences de Voisins le Bretonneux alors que d'autres solutions sont envisageables, et semble-t-il pour une économie de longueur de voies et donc une économie sur le projet. Les remarques des riverains seront-elles entendues, car c'est avant tout nous qui subissons tous les désagréments liés à ce choix de changement de tracé de la part de la SGP, choix toujours incompréhensible et toujours inexplicable malgré plusieurs réunions de présentation ? Le bon sens l'emportera-t-il ?	
Mail 2076																	R		<b>M CARCENAC</b> : Châteaufort. NON AU PROJET ACTUEL.OUI AU METRO ENTERRE	
Mail 2077																	X		<b>M PEREZ BARAHONA</b> : Paris. Je suis TRES pour la ligne 18 de métro. Aussi pour le projet Saclay. Le statut quo c'est une erreur!	
Mail 2078																	X		<b>M OUKELMOUN</b> : Kuala Lumpur (Malaisie). Futur élève ingénieur au plateau de Saclay. La ligne 18 est d'une grande importance. Elle facilitera les tâches quotidiennes des étudiants, participera au rayonnement de ce pôle de connaissance et d'excellence, encouragera le déplacement des étudiants français et étrangers pour échanger avec les autres écoles et universités dans Paris voire même ailleurs. Je me permets ainsi d'exprimer mon soutien pour ce projet et d'insister sur son extrême importance.	
Mail 2079																	X		<b>M AMICE</b> : Igny. Travaillant sur le plateau de Saclay, très favorable au projet d'un mode de transport efficace et de très grande capacité pour desservir les zones d'activité du Plateau. Ce métro permettra de soulager la N118 au bord de l'asphyxie et limiter les bouchons de trafic routier aux heures critiques d'embauche et de départ du travail (quartier de l'Ecole polytechnique, Christ de Saclay etc.). Le développement du plateau de Saclay en pôle scientifique, universitaire et industriel est une vraie opportunité régionale, nationale et même de rayonnement international. Il mérite largement un vecteur de transport moderne et efficace.	

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 2080																R		<b>M CARMICHAEL</b> : Châteaufort. DÉFAVORABLE "au projet dans" sa configuration actuelle. Je veux un métro: " COMPLÈTEMENT. ENTERRE SUR TOUTE SA LONGUEUR"	
	Mail 2081						X										R		<b>M COIC</b> : Châteaufort. Défavorable au métro aérien pour cause de nuisances sonores, et visuelles.	
	Mail 2082																X		<b>M THERET</b> : Massy. Ligne essentielle pour Massy et le pôle Saclay-Université.	
	Mail 2083																R		<b>M. LEMAITRE</b> : Châteaufort. défavorable au projet dans sa configuration actuelle et pour un métro enterré	
	Mail 2084															X	R		<b>M COIC</b> : Versailles Défavorable au métro aérien mais favorable au métro enterré ou semi enterré. Nécessité et utilité de ce mode de transport, souhaite préserver la quiétude au quotidien.	
	Mail 2085															X	X		<b>M PERRINEAU</b> : Versailles: Convaincu de l'utilité du projet de transport en commun pour faciliter les déplacements mais celui-ci ne doit pas être effectué au détriment de la population ni de la nature Attaché à la préservation de l'environnement avec le métro en souterrain dans les zones habitées ou dans un site protégé comme les environs de la vallée de Chevreuse même si cela présente un coût supplémentaire, du centre huit à Versailles dont l'action est de première importance pour la vie sociale locale dès lors que le projet actuel ne propose pas son déplacement à proximité immédiate lui permettant de continuer à fonctionner dans les mêmes conditions au profit alors qu'il existe actuellement déjà un passage pour rejoindre la gare depuis la rue de la porte de Buc et que la préservation de ce centre ne remet pas en cause les autres aspects du projet.	
	Mail 2086	X			X												X	X		<b>ANONYME</b> : Il manque dans le dossier une étude des possibilités de stationnement à proximité des gares. En effet, avec un temps de parcours de 15 mn entre Orsay et l'aéroport d'Orly, il devient aussi rapide, pour partir en voyage, de garer sa voiture à une gare de la ligne 18 et de prendre le métro, que d'aller à Orly se garer au parking P7 de l'aéroport et prendre la navette ADP pour le terminal ouest ou sud. Il en résultera une demande de stationnement de longue durée auprès des gares de la ligne 18. Si aucun parking n'est prévu, on verra du stationnement "sauvage" dans un rayon de 300m autour des gares avec des durées de stationnement de plusieurs jours, voire semaines. Autre remarque : je pense que les habitants de Villiers-le-Bâcle seraient moins remontés contre le métro en viaduc s'ils bénéficiaient d'une gare. Vu la longueur du tronçon entre Saint-Aubin et Saint Quentin (9km), une gare de plus ne serait pas si pénalisante ...
	Mail 2087																	R		<b>ANONYME</b> : Châteaufort. Le tronçon proche de Châteaufort devrait être enterré, pour éviter une pollution sonore et visuelle; et en aucun cas sur pylônes.
	Mail 2088			X														X		<b>AGROPARISTECH</b> : Paris. Avis formulé par AgroParisTech dans le cadre de l'enquête publique sur la ligne 18 du Métro du Grand Paris. Projet de regroupement à Palaiseau, sur le plateau de Saclay, des quatre sites franciliens de l'Institut des sciences et industries du vivant et de l'environnement (AgroParisTech) et des laboratoires associés de l'Inra est prévu pour 2020, visant à créer un pôle scientifique d'enseignement, de recherche et de transfert en sciences et ingénierie du vivant pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement au meilleur niveau mondial. Ce projet concerne 1456 personnels (dont 557 d'AgroParisTech, la plupart habitant Paris et les Yvelines ainsi que les départements limitrophes) et 2115 étudiants. <b>La nécessité d'infrastructures de transport correctement dimensionnées.</b> En tant que futur utilisateur, dès 2020, des infrastructures envisagées au sein du Campus urbain du Quartier de l'Ecole Polytechnique et en tant que membre de l'Université Paris/Saclay AgroParisTech soutient pleinement le projet de ligne 18 tel qu'il a été conçu. Solutions alternatives au métro qui ont pu être suggérées au cours de l'enquête publique, notamment le remplacement du bus en TCSP par un tramway ou la création de téléphériques ne sont pas à la hauteur des besoins. Tout au plus le téléphérique pourrait-il être envisagé comme des compléments, permettant une plus grande diversité de moyens de transport, tout comme le TCSP est complémentaire du futur métro : le second rapide, avec peu de stations, le premier plus lent mais assurant une desserte plus dense de la zone. Pense que la ligne 18 permettra de créer un environnement de nature à enclencher un cercle vertueux pour le développement du campus.
Mail 2089							X	X									R		<b>Mme HOUTEVILLE</b> : Aberration que de construire un métro aérien qui plus ait sur rails, dans ce paysage. Préservez ce site, respectez	



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
																			les habitants de ce plateau. ENTERREZ complètement la ligne 18. Avis DEFAVORABLE en l'état actuel du projet.	
Mail 2090								X									R		<b>ANONYME</b> : Faire en sorte que les transports en commun s'améliorent en augmentant les lignes pourquoi pas. Mais pas au détriment de l'environnement. Oui pour le métro mais pas en aérien. Pensons aux générations futures, à la faune, la flore. Par ailleurs, certaines structures, comme le Centre Huit situé à Versailles (gare des Chantiers), vont être détruites. Est-il prévu un autre lieu pour elles ? Le Centre Huit est un lieu de rencontre, de lien social, d'intégration. Il faut que ce lieu continue d'exister.	
Mail 2091							X	X									R		<b>M SYLVA</b> : Châteaufort. Totalement contre le passage en "aérien" du métro, qui provoquera des nuisances sonores et détruira le paysage de la commune de Châteaufort.	
Mail 2092															X		X		<b>ANONYME</b> : Projet est grotesque ! il n'y aura plus de transport entre Saclay et st Quentin en Yvelines. non à ce métro !!! Améliorez les transports déjà existants. Très défavorable à ce projet.	
Mail 2093																		X	<b>M FOUQUET</b> : Châteaufort. . AVIS DEFAVORABLE : Fragmentation des terres agricoles, fin du plateau de Saclay, destruction des terres agricoles et mitage avec des habitations. L'évolution du plateau se fera, arrivée de population qui aura leur cadre de vie perturbé par le bruit infernal de ce métro. Vous êtes responsables du cadre de vie de nos enfants, petits-enfants et des générations futures. Un peu de réflexion. Il vaut mieux rien faire plutôt que de mal faire.	
Mail 2094															X	R			<b>ANONYME</b> : Des entreprises qui sont déjà implantées, des grandes écoles qui déménagent en 2017-2018, et un projet de ligne 18 qui n'arrivera qu'en 2024 (au mieux soyons en tous convaincus). Belle anticipation des pouvoirs publics ! Le maillon faible étant actuellement l'axe Massy-Saclay, développez donc le TCSP, faites le évoluer vers une solution de type Tramway si possible plutôt que de lancer ce projet pharaonique, couteux et destructeur. OUI pour l'amélioration des transports en commun MAIS NON au projet de métro aérien	
Mail 2095															X		X		<b>M VIGUE</b> : Palaiseau. AVIS DÉFAVORABLE au projet. Pourquoi ajouter des infrastructures couteuses et peu respectueuses de l'environnement, quand il existe déjà les RER B et C et la ligne Express 91-06 qui circule (ra) en site propre entre St Quentin et Massy-TGV? Il serait plus judicieux d'envisager une amélioration sérieuse de l'existant et d'arrêter l'urbanisation effrénée du Plateau de Saclay.	
Mail 2096																	X		<b>ANONYME</b> : Palaiseau. La ligne 18, nécessité pour le plateau de Saclay, les personnels, étudiants. Le bus ne suffit pas et ne suffira pas à amener énormément de personne sur leur lieu de travail. De plus, cela permettra, je pense, de désengorger le plateau déjà saturé. Il devient impossible de prendre sa voiture aux heures de pointe pour accéder au plateau. La ligne sera une très bonne alternative à la voiture autant pour les riverains qui iront travailler sur le plateau (ca me concerne) que pour les personnes qui viendront de plus loin et qui n'auront que la marche à pied ou l'attente 20 min du bus propre à Massy-Palaiseau. En conclusion, comme les entreprises et centres de recherche ou de formation sont implantés ou le seront sous peu de temps, ce métro est une nécessité.	
Mail 2097																	X		<b>ANONYME</b> : Avis FAVORABLE. La création de lignes de transport rapides est essentielle pour le développement du campus de Saclay, avec l'arrivée prévue de tous les établissements dans les prochaines années, les lignes de transport existantes seront insuffisantes et les axes d'accès routiers seront impraticables aux heures de pointe.	
Mail 2098		X															X	X	<b>M GEORGE</b> : Antony. Accord pour le tracé de la ligne 18 de Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers (aussi bien en souterrain qu'en aérien). J'ai néanmoins deux remarques à faire. Il faudrait que la ligne 18 est le même gabarit que les lignes 15, 16 et 17 si possible celui des trains Transiliens. 20 % de places assises par rames, ce me semble bien peu, il en faudrait au moins le double (40 %).	
Mail 2099		X					X						X		X	X			<b>M DARMON</b> : Voisins le Bretonneux. 100% opposée au passage du Métro sous la Bretonnière. Aucune étude n'a été faite pour la ville de Voisins le Bretonneux, dont le PLU n'est même pas annexé au dossier d'enquête publique. Vous faites passer un métro 10m PILE sous ma maison (sous ma chambre à coucher plus précisément), avec un ouvrage de ventilation à 25m de ma maison alors qu'il suffit de déplacer le tracé de quelques mètres sous la ZA ou le Golf et vous avez des centaines d'habitants rassurés, des millions d'euros d'économies de tunnelier, et un risque d'indemnisation en cas de problème largement inférieur (il n'y a aucune construction sur un golf...) Enfin, comme évoqué par l'ADHAVE, le tracé passe sous une école maternelle et primaire qui n'apparaît même	

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 sur le plan d'ensemble (mais ça semble logique vu que Voisins a été totalement occulté de l'étude!!!) Donc corrigez vite votre copie en remettant Voisins dans l'étude en proposant un tracé qui ne passe pas sous la Bretonnière	
Mail 2100																	X		<b>ANONYME</b> : Le centre de PARIS restera toujours à 40 minutes du plateau de Saclay. Aucun intérêt pour moi. AVIS DEFAVORABLE	
Mail 2101																X	X		<b>M BRITES</b> : Avoir les lignes de métro 14 et 18 automatiques et connectées à Orly est une excellente nouvelle pour moi qui habite Paris et travaille sur le plateau de Saclay. Mes observations concernent l'augmentation de capacité aux heures de pointes de 30 à 40000 personnes par heure. le surcroît de 10000 personnes me semble en dessous de la réalité, comment ce calcul a-t-il été fait? Je souhaiterai également que la connexion à Orly soit rapide et n'oblige pas à traverser l'aéroport de bout en bout, si techniquement possible bien sûr!	
Mail 2102																	R		<b>M CAPITANIO</b> : Châteaufort.. Pour la ligne 18 du métro enterrée Contre la ligne 18 du métro aérienne	
Mail 2103		X					X							X		X	X		<b>M DONGER</b> : Voisins le Bretonneux. opposé au passage en sous-sol sous le quartier de la Bretonnière et ce pour différentes raisons, Sous-sol non consolidé de par sa nature, beaucoup de maisons ce quartier ont connu des problèmes d'affaissement de la dalle, d'où pose de micro pieux pour arrêter ce phénomène d'affaissement. Certaines des maisons citées ci-dessous se trouveraient dans l'axe du trajet du métro donc du tunnelier. constate également, à mon domicile, des phénomènes d'affaissement de dalle, se traduisant par des écarts de plus de 1 cm entre les plinthes et la dalle, ne comprends pas ce tracé qui passe sous une zone pavillonnaire incluant une école, alors qu'un passage plus à l'est ne dérangerait personne.	
Mail 2104							X										R		<b>M LEGRAND</b> : Voisins le Bretonneux. Absolument DEFAVORABLE dans sa configuration actuelle. dénature le paysage et le charme de la région. Complètement inadmissible de penser à un tel projet sans aucun respect pour l'environnement au 21 <sup>ème</sup> siècle. Ce type d'architecture (en pylône aérien) date de plus de 50 ans avec du béton. Quelle honte!! Je ne suis pas contre le projet d'un grand Paris si la ligne de métro est enterrée. Mais comment pouvons-nous imaginer de telles infrastructures aussi décalées ?	
Mail 2105																	X		<b>ANONYME</b> : Paris. Accord avec le projet. En effet, la France a toujours cherché à rayonner sur le plan académique au niveau international. D'où La création de l'université Paris Saclay avec de gros investissements effectués pour le déménagement des écoles les plus prestigieuses de France. N'oublions pas que l'on recevra des étudiants en échange et qui porteront l'image de la France une fois de retour à leur pays d'origine. Que cette image soit la meilleure possible. Tous les Grands campus du monde ont des lignes de métro qui leur sont spécifiques. Il faut également penser aux personnels et étudiants qui feront des allers retours quotidiens depuis et vers Paris. A mon humble avis, un système de bus ne suffira pas à lui seul.	
Mail 2106																X	X		<b>Mme RENE</b> : Avoir les lignes de métro 14 et 18 automatiques et connectées à Orly est une obligation pour les personnes habitant Paris et la région parisienne et qu'on oblige à venir travailler sur le plateau de Saclay. Il faut une connexion à Orly rapide et n'obligeant pas à traverser l'aéroport. Il faut également prévoir une augmentation des passagers plus grande que celle prévue si on ne veut pas se retrouver avec des lignes surchargées très rapidement.	
Mail 2107		X														X	X		<b>Mme PILOT</b> : NON au passage du métro sous la BRETONNIERE. Demande la modification du tracé sous le quartier de la Bretonnière à Voisins le Bretonneux. Situation à risques de ce quartier connue et reconnue officiellement depuis longtemps puisque Voisins le Bretonneux a fait l'objet de plusieurs arrêtés de reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle et de nombreuses habitations ont subi des dommages consécutifs aux mouvements des sols. Il est inconcevable voire dangereux de vouloir faire passer le tracé sous une zone avérée risquée qui comporte à la fois des habitations fragilisées et un groupe scolaire (GS des 40 arpents), alors qu'un tracé alternatif sous des zones inhabitées est possible.	
Mail 2108																	X		<b>Mme LOTZ</b> : Meudon. favorable à la construction de la ligne 18, dans le cadre de mes trajets professionnels.	
Mail 2109		X															X		<b>M PILOT</b> : Versailles. NON au tracé de la ligne 18 qui passe sous le quartier de la Bretonnière à Voisins le Bretonneux et qui fait courir un risque à l'école des 40 arpents et aux zones habitées. Risque et conséquences reconnus officiellement puisque Voisins le Bretonneux a	

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
																				fait l'objet de plusieurs arrêtés de reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle, notamment : - 3ème arrêté du 18 mars 1996 paru au J.O. du 17 avril 1996 page 5901 - 4ème arrêté du 12 mars 1998 paru au J.O. du 28 mars 1998 page 4771 - La Bretonnière est donc une zone reconnue à risque et qui présente en plus un site sensible avec le groupe scolaire des 40 arpents qui se trouve être juste à la verticale du tunnel. OUI à une ligne 18 dont le tracé évite les zones habitées et en particulier le quartier de la Bretonnière déjà reconnu à risque.
Mail 2110																			X	<b>Mme LE VOT</b> : Magny les Hameaux. Interrogation méthodologique : Quelle est la portée de l'enquête publique ? A-t-on des éléments statistiques sur le résultat des enquêtes publiques en France ? Combien en nombre et en pourcentage ont rendu un avis défavorable et combien d'avis défavorable ont été suivis et ont conduit à une modification complète du projet initial ?... combien ont intégré au moins une partie des suggestions... Combien ont été une simple formalité avant la réalisation d'un projet à l'identique des intentions initiales de ses promoteurs ? Est-ce que les personnes qui écrivent obtiennent des réponses et des explications ou leurs remarques tombent-elles dans le puits sans fond d'une mascarade démocratique ? L'enquête ligne 18 a-t-elle prévu qu'au-delà d'un pourcentage fort d'opposition elle reverrait sa copie ? Ou bien est-ce laissé à l'appréciation subjective des décideurs du Grand Paris ? J'avoue qu'avant de me lancer dans une argumentation pour expliquer ma position (en faveur plutôt d'un tramway électrique au sol : silencieux, rapide, non polluant, non vibrant, sans impact permanente pour le paysage et beaucoup moins cher qu'un métro sur viaduc), j'aimerais savoir quel traitement sera fait de cette remarque et quelle chance elle a d'influer sur la décision finale ? Une citoyenne qui n'a guère d'illusion sur les suites de cette enquête publique.
Mail 2111																	X			<b>ANONYME</b> : Cette ligne me permettra de rejoindre très facilement de rejoindre mes enfants qui habitent Guyancourt.
Mail 2112	X							X		X							X	X		<b>ANONYME</b> : La gare à Camille Claudel à Palaiseau est une nécessité pour désengorger le RER B et permettre aux habitants du Plateau côté Palaiseau d'avoir ainsi une alternative. Le site indiqué pour le SMR à Palaiseau n'est pas du tout approprié car c'est un site en entrée de ville qui devrait avoir une autre vocation, de logements par exemple ou d'un parc en prolongement de la forêt domaniale. Aussi, le trajet aérien devrait être revu pour être en tranchée couverte afin de ne pas dénaturer le plateau.
Mail 2113							X	X											X	<b>M CHAMBARD</b> : Châteaufort. je suis contre la ligne 18 nuisances sonores et dégradation du paysage.
Mail 2114								X										R		<b>Mme BIEBEL</b> : Fosses. AVIS DEFAVORABLE - ENTERREZ LA LIGNE 18 POUR PRESERVER L'ENVIRONNEMENT.
Mail 2115								X										R		<b>Mme BRETON</b> : Villiers le Bâcle. Avis DEFAVORABLE : IL FAUT ENTERREZ LA LIGNE 18 POUR PRESERVER LE PAYSAGE
Mail 2116								X										R		<b>M CANOUEUNE</b> : Fosses. NON AU METRO AERIEN - OUI AU METRO LIGNE 18 EN ENTERRE. Il faut préserver notre Cadre de Vie !
Mail 2117								X		X								R		<b>M MIONT</b> : Châteaufort. Comprends le projet, souhaite à tout prix dégrader l'environnement, en limite du parc naturel régional. Établir en ces lieux une construction massive, véritable verve, qui sera forcément dégradée par le temps et l'humain (tag etc...) me parait peu pertinent. Quid de ces rames dans quelques années ? Quid de leur entretien "visuel" ? Pourquoi à tout prix détériorer ces terres agricoles, ces paysages, il existe des solutions techniques (dont la majorité du parcours profitera) pour que l'intégration de ce grand Paris respecte les territoires concernés. Totalement opposé au métro sous sa forme aérienne. Pourrions-nous comprendre qu'en 2016 il serait préférable de dépenser pour sauvegarder les espaces naturels plutôt que de les détruire sous couvert d'économie. Ne parait pas contre indiqué avec le développement de la région que vous voulez pousser.
Mail 2118	X	X			X			X									X		X	<b>M ESCANDE</b> : Orsay. Les besoins, accès rapides, commodes aux plateaux de Saclay, disponibilité dès que possible et avant 2024 !!! - Une solution économique, respectueuse des habitants et des territoires. Préservation de l'intérêt public y compris de la dette. Coûts de maintenance contenus Pour cela, il est nécessaire de voir très vite le projet : - Prolongation de la ligne 14 de l'aéroport d'Orly à Massy-Palaiseau - Transformation de la TCSP en tram à vitesse plus importante sur les tronçons protégés - Remise en état des lignes B et 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
																			ligne C du RER, modernisation, amélioration de la capacité - Téléphériques du Guichet vers le plateau – et dans un deuxième temps de Courtabœuf/Les Ulis vers le Guichet - Téléphérique vers Satory et Vélizy. Solution plus consensuelle permettant d'aller plus vite que 2024, de satisfaire les pro-métros qui ont en fait besoin d'une solution, peu importe laquelle et de satisfaire les anti-métros qui ne veulent pas d'un métro aérien sur le plateau. Alors on attend quoi, mesdames et messieurs les élu-es ?	
Mail 2119																	X		<b>ANONYME</b> : Trouverais formidable que ce secteur soit enfin correctement desservi, afin de lui permettre d'entrer pleinement dans le 21 <sup>ème</sup> siècle	
Mail 2120												X					X	X	<b>M PEYNE</b> : Igny. Ne comprends pas cette dépense (impôts, notamment locaux !) pour un projet où il existe déjà un TCSP très efficace et que celui doit (devrait ?) être prolongé jusqu'à Saint Quentin / Y. Quel intérêt de cette ligne de métro ? en € / passer on est digne d'un projet de type TGV Poitiers Limoges !! Je pense que des améliorations sont possibles entre Massy et Orly (plus de RER C entre ces 2 stations) et des solutions de parking (si pas autres choses) à Massy. Cette ligne est certainement défendue uniquement par des jeunes étudiants, donc de passage sur le territoire, ou des enseignants qui n'y habitent pas. Un métro ! un vrai, en ferraille et en aérien ! non mais vous avez bien réfléchi ? Que peut-on faire avec la même dépense ? en matière de lutte contre la fracture sociale dans les villes (Palaiseau / Massy / Igny ...) ? En matière de soutien à l'emploi local ? En matière de protection (reconstruction) de notre environnement ? En matière d'autres solutions de transport en commun (un TCSP Les Ulis - Vélizy; l'amélioration des bus Palaiseau - Vélizy notamment par des bus plus petits, etc. ...) ? Allez, il reste encore de quoi réfléchir autrement et occuper les BE et fonctionnaires spécialisés.	
Mail 2121							X										R		<b>M RENARD</b> : Totalement inconcevable de défigurer notre paysage si préservé par un ouvrage d'art totalement disgracieux. Je suis pour le développement des transports et le grand Paris mais pas au détriment des riverains. Contre ce projet dans son état actuel. Enterré le métro et tout ira bien mieux	
Mail 2122	X																	X	<b>M VERDRU</b> : Palaiseau. CONTRE le projet d'une seconde gare à Palaiseau dans le quartier Camille Claudel, la ligne de bus 91.06, en site propre est largement suffisante pour se rendre à la gare RER de Massy-Palaiseau et la futur station Palaiseau de la ligne 18.	
Mail 2123							X										X	X	<b>ANONYME</b> : Palaiseau. Etudiante. Voudrais que le plateau soit mieux desservi, y compris pour les habitants des petites communes qui manquent le plus de transport en commun. Ne pense pas que la construction d'un métro aérien réponde aux attentes mais que ce projet créerait de nouveaux problèmes. Le métro aérien en plus du doublement de la RD36 et du site propre, va défigurer le plateau et encore rogner sur les terres agricoles tout en rendant un faible service aux riverains et riveraines ! Décider de la concentration des établissements de recherche et d'enseignement va poser problème puisque les infrastructures de transport en commun n'ont pas été prévues en conséquence en amont. Améliorer la ligne C Massy- Versailles semble plus logique. Augmenter les lignes de bus pour un service plus régulier et plus fréquent D'autre part, je ne comprends pas pourquoi le périmètre de la consultation s'arrête à Saclay alors que le projet est en réalité plus large. Dernière remarque : comment vont être prises en compte les différents observations déposées dans le cadre de l'enquête publique ?	
Mail 2124									X								R		<b>M GOURDIN</b> : Palaiseau. Métro oui, mais aérien certainement pas !!!! comment peut-on vouloir nous implanter quelque chose d'aussi moche sur nos belles terres agricoles !!! aller on peut faire mieux, soit l'encaisser dans un caniveau soit l'enterrer. Une gare de maintenance à proximité du quartier Camille Claudel !!! c'est la plus mauvaise blague entendu ça... un écoquartier tout neuf tout beau en bordure de plateau et de la forêt, qui va être SALI par ce centre de maintenance... HORS DE QUESTION on n'est pas venu s'installer ici pour se retrouver a coter d'un centre de maintenance de train !!!!! Mr DE LASTEYRIE... Réfléchissez sérieusement !! Nombre de personne viennent d'investir dans ce quartier pour ces qualités. si cette gare s'installe c'est la fin des haricots pour le quartier et pour vous aussi je pense... un terrain de foot ou de sport. une belle pelouse. ne serais pas mieux? avec des espaces de jeu pour enfant des tables de pique-nique...PAS DE CENTRE DE MAINTENANCE !!!!!	
Mail 2125																X	X		<b>M MARIOT</b> : Châteaufort. l'enquête publique ne correspond pas aux derniers développements du projet Pour remplacer un métro aérien qui ne s'arrête pas dans notre village et un transport en site qui prend aussi de la place, faites-nous un tramway qui lui peut s'arrêter. 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
																			professionnels du transport et des finances sont contre le projet ce n'est pas pour rien. Pendant que vous y êtes pourquoi ne passez-vous pas en aérien sur le golf ?????	
Mail 2126								X										X	<b>Mme PARENT</b> : Les Ulis. Crainte sur les aménagements au dépit de la nature et de la quiétude de la Vallée de Chevreuse.....	
Mail 2127																	X		<b>ANONYME</b> : Absolument pour ce projet permettant de relier les banlieues sud/ouest ensemble. Il faut développer les transports en commun ne passant plus vers Paris mais reliant les communes de la grande couronne ensemble. Maintenant reste les actes.	
Mail 2128																	X		<b>M MOREL</b> : Paris. Etudiant. Développement du système de métro indispensable, non seulement pour le campus de Paris Saclay, mais aussi pour le développement de l'ensemble des activités qui y sont liés. Il s'agit de la pierre angulaire du développement de ces activités et donc c'est un élément nécessaire au rayonnement mondial du cluster.	
Mail 2129																	X		<b>Mme BENNIS</b> : Chatenay-Malabry. Etudiante. Les étudiants doivent pouvoir accéder à Paris et ne pas être isolés. La communication entre le plateau Saclay et le reste de la ville est important, ne serait-ce que pour des raisons touristiques que pour l'attrait éducatif, scientifique et innovant. Pour cela je pense qu'un métro est une nécessité capitale pour le fonctionnement du projet Saclay et pour le rayonnement de Paris en tant que technopole.	
Mail 2130																	X		<b>M BRIAND</b> : Etudiant à l'école Centrale Paris, qui va bientôt déménager sur le plateau près de Supélec. Projet absolument vital pour nous, et tous les étudiants de la future université Paris Saclay. J'ai dû me rendre plusieurs fois à Supélec dans le cadre de mon cursus, et c'est franchement une sacrée galère en l'état. Je n'ose pas imaginer ce qui se passera quand le nombre d'étudiant va exploser dans les années à venir. Se rendre sur Paris, pour assister à des événements professionnels ou associatif, retrouver sa famille, ses amis, est crucial pour le dynamisme de ce nouvel établissement. Réciproquement, si cette université doit devenir de 1er rang, il faut que les chercheurs et autres professionnels puissent s'y rendre facilement. Le métro aérien est peut être perçu comme un désagrément pour les riverains (et encore je suis sûr qu'une fois installé, ils seront bien content de pouvoir en profiter), mais il faut savoir ce que l'on veut et se donner les moyens de ce qu'on en ambitionne, quitte à déplaire, sans quoi tout cela ne servira à rien.	
Mail 2131																X	X		<b>M CARLE</b> : Les Ulis. Saclay, Saclay et encore Saclay. Implantés à Courtabœuf depuis 26 ans, ne verrions toujours pas de métro ou RER à nos portes ? Nos employés sont-ils moins importants que ceux à venir sur Saclay alors que notre zone continue de se développer? Le Bus est une catastrophe dû à une A10 toujours bouchée pour cause d'infrastructures routières dépassées et minimalistes. Un peu de bon sens nous ferait un bien fou. Merci aux technocrates et à nos élus de prendre leur véhicule ou les transports en commun aux heures de pointe dans notre zone pour vivre au jour le jour le jour le calvaire de ceux qui travaillent ici !	
Mail 2132								X								X	R		<b>M TAILLEFER</b> : Gif sur Yvette. Refus du projet en raison de l'impact défavorable environnemental. Rejet de la méthode constructive du viaduc. (rejet de la ligne aérienne) Violation de l'engagement affirmé initialement de réalisation en souterrain. Enfin, en dépit des protestations vigoureuses, il n'est pas tenu compte des remarques. Bien sportivement	
Mail 2133																	X		<b>ANONYME</b> : Pense que Paris/Saclay sans métro nuira grandement à son développement. Ne nous arrêtons pas si près de la réussite de ce projet!	
Mail 2134																	X		<b>M BENEULT</b> : Bris-sous-Forge. Le plateau de Saclay est en développement, des infrastructures sont nécessaires pour la continuité de ce projet. Je suis pour le projet de la ligne 18 qui va apporter plus de dynamisme au plateau de Saclay et des facilités de déplacement vers Paris.	
Mail 2135																	X		<b>ANONYME</b> : Absolument favorable à ce projet. En effet, cela va faciliter les déplacements des personnes travaillant et venant sur le plateau de Saclay. Ce projet sera bénéfique pour tous.	
Mail 2136	X															X	X		<b>M DE SOUZA</b> : Voisins le Bretonneux. Opposé à la ligne 18 sous les maisons du quartier de la Bretonnière mais favorable à une amélioration des transports dans le grand Paris. Voir la publication de mon information dans document PDF joint.	

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 2137		X														X	X		<b>M FABRE</b> : Voisins le Bretonneux. La sécheresse à déjà entraînée différents problèmes de fissures entre le garage et la maison et un décollement des plinthes d'environ 1 cm au rez de chaussée. Plusieurs maisons ont subi des dommages importants dans ce quartier, nécessitant la pose de micropieux de consolidation. Tous ces phénomènes seront très probablement aggravés par le creusement du tunnel et par son exploitation ; entraînant une nuisance certaine pour les habitants et des risques financiers pour tous. Je suis donc totalement opposé au trajet souterrain sous le quartier de la Bretonnière. Nous demandons le retour au trajet initial qui passait à l'est de ce quartier et qui ne causait aucune nuisance. Ce trajet initial a été abandonné sans qu'aucune raison n'ait été donnée.	
Mail 2138																	X		<b>ANONYME</b> : Le projet Saclay est une opportunité extraordinaire pour le développement de la région, pour la recherche et la visibilité de l'enseignement français dans le monde. Un pôle universitaire majeur, déjà éloigné de Paris qui n'aurait pas de moyen de transport rapide vers Paris serait une aberration et un gâchis inconséquent. Le métro apportera un développement pour les communes alentours de par l'attractivité du pôle Saclay. Les habitants en profiteront par l'appréciation de leurs biens immobiliers. Ce projet ne devrait être freiné par l'égoïsme de quelques riverains. Il pourrait profiter à toute la région sud Ile de France.	
Mail 2139		X														X	X		<b>ANONYME</b> : Voisins le Bretonneux. Habitant de Voisins et ayant eu mes enfants à l'école de Quarante arpents, je suis surpris de noter que cette école, contrairement à toutes celles disposées sur le parcours de la ligne, n'ait pas été répertoriée comme site sensible alors que le tunnel devrait passer à sa verticale. Les risques pour les enfants ont-ils été correctement évalués? Je suis donc totalement opposé à ce parcours sous la Bretonnière. Pourquoi ne pas revenir au parcours initial sous le golf qui ne causait aucune nuisance?	
Mail 2140	X			X													R		<b>Mme CARPINTEIRO</b> : Magny-les Hameaux. Métro, suis favorable, mais enterré pour ne pas dénaturer les paysages. Pourquoi ne pas avoir prévu une gare à Châteaufort pour désengorger Châteaufort, Magny les Hameaux et St Rémy les Chevreuse, avec des navettes directes et fréquentes... A quoi va nous servir le métro, s'il faut prendre sa voiture pour le rejoindre à Saclay ou à St Quentin ? Il sera toujours plus rapide d'aller en voiture à Versailles et Magny ne va pas voir ses bouchons se résorber !	
Mail 2141							X	X					X				X	X	<b>APESA</b> : Saint Aubin. Avis de l'APESA, Association pour la Préservation de l'Environnement et les Espaces naturels de Saint Aubin, regroupe environ 18% de la population de St Aubin. Elle a pour objectif de préserver les espaces naturels du Village et ses environs et le cadre de vie des habitants. Elle est aussi à l'origine de la création de 25 jardins partagés ainsi que d'un verger sur la commune. A ce titre, l'Apesa est particulièrement concernée par ce projet de métro dont la construction irait à l'encontre de ses objectifs et modifierait ainsi définitivement ses environnements et cadre de vie. Les habitants du village et du plateau en général ont tous choisi d'y vivre en raison de ces espaces naturels et encore remarquables. L'Apesa est donc opposée à la construction de ce métro, mais ne nie pas le besoin impérieux de la création de systèmes alternatifs de mobilités efficaces sur le Plateau. Les raisons de cette opposition : • Très coûteux, économiquement déficitaire et rentabilité négative • Source d'urbanisation accrue sur le Plateau du fait du manque de rentabilité • Ne répond pas aux besoins de ceux qui viendront travailler sur le Plateau puisque les ¾ d'entre eux viennent du département de l'Essonne. • N'apporte que très peu de gain de temps aux habitants. • Néglige des alternatives plus utiles et moins coûteuses telles que le tramway, le téléphérique, l'amélioration des RER • Nuisible à l'agriculture dans sa pérennité sur le plateau, • Difficilement compatible avec la ZPNAF, puisque grignotée sur tout le parcours du métro • Néfaste à l'environnement, par le bruit généré, et par son impact négatif sur le paysage De plus, de nombreuses voix s'élèvent pour dénoncer la rentabilité de ce projet surdimensionné, que ce soit la Région, le rapport Auzanet, le Commissariat Général à l'Investissement, ou bien encore le STIF. Par ailleurs, pour la Cour des Comptes, il est clair que la priorité doit être donnée à l'amélioration du réseau existant. Pour l'Apesa, la solution alternative est la mise en place, sur le réseau du TCSP (en service fin 2016), d'un tramway. : les voies de ce bus en site propre (TCSP) ont été prévues pour être transformées, si nécessaire, en tramway à partir du pôle de Massy. Cette solution serait immédiate et adaptable. En effet, les performances et les capacités de ce type de transport correspondent parfaitement aux besoins futurs de transport en commun sur le plateau. Cette solution est de loin beaucoup plus économique qu'un métro très coûteux à la création et à l'exploitation. 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.	

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 complément, les transports en commun (RER B et C) actuels doivent être impérativement modernisés et améliorés. Il est nécessaire aussi que des moyens de transports innovants et économiques soient mis en place pour effectuer les liaisons plateau-vallées ; ces moyens nouveaux pourraient être par exemple des téléphériques. Modernes, rapides à mettre en place et économiques à l'investissement et à l'exploitation, ils permettraient les liaisons entre les gares RER des vallées et les lieux importants sur le plateau. 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. L'APESA demande que ce projet de métro sur le plateau soit abandonné au profit de ce tram-train, et que les transports RER déjà existants soient modernisés et améliorés en terme de régularité et soient modernisés et améliorés en terme de régularité et fiabilité.
Mail 2142																	X			<b>M DUTRIEUX</b> : très important de faire cette ligne car permettra de venir travailler à Orly
Mail 2143																	X			<b>ANONYME</b> : Le plateau de Saclay a pour ambition de devenir le centre de référence en matière d'éducation et de recherche en France, et cela ne peut réussir sans une liaison digne de ce nom avec Paris. Cette ligne doit voir le jour pour assurer le dynamisme et l'attractivité de la zone. Certes, le projet ne plaît pas à tout le monde mais je pense que ceux qui se plaignent aujourd'hui seront ravis d'une connexion aussi rapide vers Paris une fois celle-ci réalisée...
Mail 2144		X					X	X	X				X	X			X	X		<b>Mme LAVIGNE</b> : Voisins le Bretonneux. Etudiante. Habitante au-dessus du tracé présenté dans le Ligne 18. Favorable au projet de la ligne 18 qui améliorera les transports dans notre commune mais JE SUIS TOTALEMENT OPPOSEE A SON PASSAGE SOUS LE QUARTIER DE LA BRETONNIERE. La SGP prend en compte la faune, la flore pour satisfaire les écologistes mais passe sous silence l'impact humain et financier lorsque le train passera sous le quartier de la Bretonnière Je demande donc à la Commission d'Enquête d'Utilité Publique de bien vouloir émettre un avis défavorable au passage de la ligne 18 sous le quartier de la Bretonnière et de préconiser un tracé passant plus à l'Est sous le Golf National et/ou sous l'avenue de l'Europe. Ce tracé sera beaucoup plus court, moins cher et ne nuira à personne. Le groupe scolaire des 40 arpents n'est même pas répertorié alors qu'il est situé à la verticale du tracé, pourtant tous les groupes scolaires d'Orly à Versailles le sont ! Il y a des risques d'effondrement mettant en danger la vie des enfants ce qui n'a l'air de n'inquiéter personne. De plus le passage incessant des métros, toutes les 45s en heures de pointe perturberont le bon fonctionnement de l'école mais surtout la santé des enfants. Les maisons de la Bretonnière sont construites sur de l'argile avec des fondations peu profondes et uniquement sur des dalles flottantes : Dans le cas de nos constructions, la dalle flottante, directement au contact du sol est un récepteur qui multiplie fortement la perception des vibrations : Le passage du métro toutes les 1 à 2 mn engendre des vibrations qui sont transmises au sol qui, lui-même transmet ces vibrations mécaniques aux maisons situées à proximité du tunnel. Les vibrations des murs et des dalles de nos maisons définissent un bruit dit « Bruit solidien ». Les 2 bruits solidien (dalle + murs) s'additionneront. La nature du sol sous le quartier de la Bretonnière est connue ; de nombreux habitants ont fourni les preuves des travaux de consolidation qu'ils ont dû effectuer pour consolider leur habitation. Des piliers de soutien dont la profondeur fait qu'ils se trouveront en théorie dans le tunnel de métro sont présents. Le choix de la technologie du métro « roulement fer » et non « roulement pneumatique » à peu de distance verticale et horizontale de nos habitations risquent d'aggraver les dommages. Sans parler des bouches d'aération, et du fonctionnement de la ventilation en continu (bruit associé), que dire du risque électromagnétique ? Des 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 peuvent venir perturber notre santé et notre sommeil. D'un point de vue juridique, l'expropriation des tréfonds dans notre quartier rendra impossible les nécessaires futures consolidations par des micropieux, et/ou une politique de transition énergétique (cf. chauffage par géothermie). Tous ces arguments doivent vous amener à la seule conclusion possible : dévier le tracé plus à l'est et laisser tranquilles les dizaines de familles qui ont investies des sommes non négligeables pour habiter la Bretonnière en pensant trouver qualité de vie et quiétude.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2145																	X	<b>ANONYME</b> : Penser aux riverains depuis de nombreuses années et non simplement aux Etudiants et Salariés qui ne seront sur place que 5 jours par semaine. Nous, c'est en permanence que nous serons face à ce nouveau moyen de transport, Aussi, nous sommes totalement défavorables au projet présenté.
Mail 2146																	X R	<b>M BOVE</b> : Villiers le Bâcle. Ne pas bétonner le métro du Grand Paris Par Grégoire Bignier. <a href="http://www.mauvaisenouvelle.fr/?article=art-contemporain-ne-pas-betonner-le-metro-du-grand-paris--232">http://www.mauvaisenouvelle.fr/?article=art-contemporain-ne-pas-betonner-le-metro-du-grand-paris--232</a> Je propose cette CONTRE PROPOSITION extrêmement intéressante et agréable (pour 1 fois) à la commission d'enquête. On y voit un viaduc très joli et très travaillé (qui contraste énormément avec la proposition HONTEUSE et LOW COST de la SGP) ; Cette nouvelle proposition est digne d'un vrai monument (la SGP cite d'ailleurs la Tour Eiffel, le viaduc de Millau dans son dossier, alors que son propre viaduc est plutôt digne du Soviétisme). On y voit des panneaux solaires en guise de protection acoustique (la SGP n'a pas eu l'idée de proposer ce type d'aménagement pourtant générateur d'économie et/ou permettant une illumination de certaines arches) ; Je rappelle également que le viaduc doit être éclairé du fait de la proximité de l'aérodrome de Toussus. On y voit un dessous de viaduc soit végétal soit conçu pour y abriter des commerces ou des services ; Ça c'est génial ; J'insiste vraiment sur le fait qu'il s'agit d'un CONTRE PROPOSITION technique. Je suis 300% contre ce métro aérien, mais présenté sous cette forme je pourrai peut-être revoir ma copie ! Je déplore le projet du groupement Benthem Crowel, qui n'embellit absolument pas le plateau de Saclay. De plus la SGP nous présente dans ses planches, un viaduc immaculé de blanc, mais la commission d'enquête devra noter dans son rapport que la SGP ne va absolument pas peindre 14 Km de viaduc, celui-ci restera gris béton. [NDLR : La SGP a oublié la mention « Suggestion de présentation » sur ses photos]. Dans le projet présenté par Grégoire Bignier, l'utilisation du bois serait une véritable innovation en accord total avec le caractère champêtre du plateau de Saclay. Monsieur le Président de l'enquête publique, merci de prendre contact avec ce jeune architecte (Grégoire Bignier) afin qu'il fasse sans tarder une contre-proposition financière à la SGP.
Mail 2147																	X	<b>M CLAPOT</b> : Châtenay Malabry. Etudiant. Je pense qu'il est nécessaire, pour plusieurs raisons, de construire la ligne de métro n° 18. Non seulement cela fait partie d'un projet visant à desservir les banlieues de bien meilleure manière qu'aujourd'hui, mais aussi elle permettra aux milliers d'étudiants, professeurs, chercheurs et personnels des écoles, laboratoires et entreprises déjà basés ou venant à déménager sur le plateau de Saclay de rejoindre Paris bien plus rapidement, d'améliorer considérablement leur temps de transport quotidien et finalement d'avoir de bien meilleures conditions de vie. Personnellement, je pense que le développement d'un pôle d'enseignement de l'ampleur de l'Université Paris/Saclay est essentiel non seulement pour le système des études supérieures françaises mais aussi et surtout pour l'économie de la France. La création intellectuelle en résultant ne pourra n'être que bénéfique pour les années à venir. Ainsi le développement complet de ces campus réunis sur le plateau de Saclay me semble être une condition essentielle à la réussite de ce grand projet qu'est l'Université. Et dans ce développement est inclus, à mon avis, le développement du réseau de transports ferrés de la RATP, afin de rendre l'accès à l'Université plus facile. La construction de cette ligne de métro me semble, en conclusion, indispensable et nécessaire.
Mail 2148	X																X	<b>ANONYME</b> : Contre ce métro aérien .Le projet initial n'est plus le même. Pour faire plaisir à quelques-uns, avoir une gare devant leur porte, on va saccager la vie des 6000 habitants du plateau. A quoi vont servir toutes ces gares en plus? MASSY OPERA à 2 minutes de MASSY PALAISEAU, GIF ORSAY, à 2 minutes de la gare de PALAISEAU ? et maintenant CAMILLE CLAUDEL à 1 minute de MASSY PALAISEAU! Pourquoi avoir construit toutes ces lignes de TCSP ? Nous avons maintenant " un petit train qui s'en va dans la campagne..... A 3 MILLIARDS le projet tout cela devient ridicule !!!! Projet d'Etat !!!!
Mail 2149																	X	<b>M MEUNIER</b> : Saclay. Je viens de prendre connaissance de la dernière délibération du Conseil Départemental de l'Essonne et je complète mon observation n° 680 du 30 mars car il semble bien que la réflexion menée avec la SGP, que j'attendais, ait porté des fruits qui me stupéfient : Le CD91 " DIT. dès lors que la mise en service de la ligne 18 est prévue en 2024 et dans un souci de ne pas consommer 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
																				espaces agricoles du secteur au-delà du strict besoin immédiat, le Département réduira l'ampleur du projet sur la section ouest, au-delà de l'entrée du CEA en conservant le prolongement de la deux fois deux voies et de la circulation douce mais sans site propre, tout en préservant les emprises nécessaires pour le réaliser à plus long terme. " . Consommer les espaces agricoles, c'est déjà fait, les terres ont été expropriées. . Supprimer le TCSP après le CEA, c'est pénaliser la desserte de tout le segment du plateau sans gares. . La RD36 en 2x2 voies est antinomique avec un report modal de l'automobile vers les transports en commun. La solution à proposer aurait dû être de conserver le TCSP (comme le recommande le rapport Auzannet), de différer le métro (comme le demande le CGI), et de supprimer l'élargissement de la RD36 (comme le réclament agriculteurs et riverains). En définitive, la position du CD91 est un cadeau fait à la SGP en supprimant l'alternative raisonnable concurrente et en lui offrant un terre-plein entre voies routières pour poser ses piles. Mon avis est donc encore plus défavorable à ce projet de ligne 18 qui pousse ses pions jusqu'à amener les élus à prendre des décisions contraires à l'intérêt de leurs administrés.
Mail 2150										X			X					X		<b>M AMBROISE</b> : Saint Aubin. DEFAVORABLE. Cout de maintenance exorbitant, pollution visuel, protection des paysages. Afin d'économiser sur l'investissement (versus) métro enterré), nous allons laisser aux générations à venir des couts de maintenance importants Je constate avec regret que c'est une politique habituelle chez nos décideurs. Quel scandale
Mail 2151																	X			<b>Mme FAYOLLE</b> : Châtenay Malabry. Etudiante. Le plateau de Saclay doit devenir un cluster? Pouvez-vous imaginer un cluster inaccessible, car il n'y a pas de transports en commun? Non, pour que le plateau de Saclay puisse réellement devenir un cluster, il faut qu'il soit accessible et pour cela nous avons besoin du métro. Saclay, c'est 60000 étudiants à l'horizon 2020-2025, ce sont 60000 étudiants qui vivront sur place et qui auront besoin de se déplacer. Ce sont 60000 personnes qui permettront de dynamiser le plateau si elles en ont les moyens. Parmi ces moyens se trouvent le métro ! Nous avons besoin du Grand Paris !
Mail 2152		X															X	X		<b>M LAURENT</b> : NON à la ligne 18 en souterrain avec un tracé non réfléchi, sans tenir compte des zones résidentielles et de la mauvaise qualité des sous-sols maintes fois fragilisés par la sécheresse avec reconnaissance de catastrophes naturelles. Pas de passage souterrain sous la BRETONNIERE d'autant que cette zone était exclue du projet initial. OUI à la ligne 18 en souterrain pour l'essor économique de la région à condition d'utiliser un tracé sous les friches existantes et pourquoi pas sous le golf ??? La raison devrait l'emporter.
Mail 2153																		X		<b>Mme MALHERBES</b> : AVIS FAVORABLE ! On ne peut pas vouloir créer un pôle scientifique solide et expliqué à tous les professeurs ou étudiants internationaux que l'on veut attirer que la gare la plus proche pour se rendre à Paris est à 30 min à pieds puis à 45 minutes du centre de Paris !
Mail 2154																	X	X		<b>M TOUBIN</b> : Courtabœuf. La réalisation de la ligne 18 est une excellente chose pour le sud de l'Ile de France. Il est important de pouvoir bénéficier de moyens de transport de bonne qualité, avec des débits importants et dans une emprise de circulation dédiée. Pour autant, il y a lieu de prévoir une déserte spécifique pour la ZA de Courtabœuf qui ne va pas être desservie directement par cette nouvelle ligne. Il serait dommageable que les salariés de la ZA de Courtabœuf se retrouvent exclus du bénéfice de ce nouveau moyen de transport.
Mail 2155																		X		<b>M SUTRA</b> : Paris. La ligne 18 est une nécessité pour améliorer l'accessibilité du plateau de Saclay et accompagner le développement de ce territoire pour en faire un lieu européen et mondial de recherche et d'innovation. En particulier, elle permettrait à des chercheurs et étudiants de par le monde de rejoindre le plateau via l'aéroport et les grandes gares attenantes dans un moindre délai.
Mail 2156																	X	X		<b>M BARBAT</b> : Etudiant. En tant qu'étudiant prochainement sur le campus de Saclay, je trouve indispensable que soit mis en place un réseau de transport digne de ce nom. Une alternative écologique et pratique aux bus ou métro serait une ou plusieurs lignes de tramway à la manière de Grenoble (par exemple).
Mail 2157																		X		<b>ANONYME</b> : Il est nécessaire d'améliorer l'accessibilité du plateau de Saclay. Ce lieu est appelé à accueillir de grandes écoles, des laboratoires, des lieux de haute recherche technologique. La ligne 18 contribuera au développement de la recherche et de l'enseignement en France, c'est une nécessité.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2158								X									R		<b>M MOURET</b> : Maire de Saint Aubin. Vice-président de la communauté PARIS-SACLAY, en charge de l'environnement et du développement durable. Le Métro aérien va dénaturer notre environnement, il sera source de nuisance pour les habitants (visuelle et sonore), il empêchera les agriculteurs d'exploiter correctement leurs terres (coupures des axes de tracés). De plus, si les zones à proximité de l'ouvrage deviennent dans 20 ans des surfaces urbanisables, il créera de vrais problématiques d'urbanisation Pour la mobilité des travailleurs sur le plateau, pour la recherche, donc pour le métro MAIS enterré !	
Mail 2159		X						X								X	X		<b>ANONYME</b> : Ligne 18 nécessaire! Certes, mais pas au détriment des paysages ni de la tranquillité des riverains. L'écologie est la science de l'habitat, préservons le nôtre: pas de métro aérien, et pas de métro sous les maisons de la Bretonnière.	
Mail 2160							X										R		<b>ANONYME</b> : non au métro aérien qui passerait sous mes fenêtres! les nuisances sonores sont déjà très importantes à cause de l'aérodrome de Toussus et des avions qui ne respectent pas l'interdiction de survoler le village de Châteaufort ! un métro, oui bien sûr ! mais enterré, pour préserver notre cadre de vie	
Mail 2161							X										R		<b>ANONYME</b> : Enterrez le métro comme cela était prévu initialement! Mme Péresse était un soutien de notre municipalité pour qu'on enterre le métro; elle est venue à plusieurs reprises et était présente lors des manifs Maintenant qu'elle est présidente de la région, qu'elle ne retourne pas sa veste et qu'elle continue avec nous le combat contre le projet qui va dénaturer notre village et ceux d'à côté	
Mail 2162																	R		<b>M TAGNARD</b> : Châteaufort. DEFAVORABLE au projet dans sa configuration actuelle. POUR un métro enterré.	
Mail 2163																	X		<b>M BRUNEL</b> : Versailles. Actuellement en deuxième année à l'école Centrale Supélec, je m'intéresse de près au projet de l'Université Paris/Saclay. Ayant passé quelques temps dans une université étrangère je peux témoigner de l'urgence de mettre en place un pôle universitaire français d'envergure internationale. De ce point de vue-là, l'Université Paris Saclay semble être une opportunité idéal pour mettre en valeur des compétences réelles et qui d'après mon expérience valent bien celles des meilleures universités anglo saxonnes. Il est ainsi désespérant de ne pas pouvoir les mettre en valeur, noyés que nous sommes dans le classement de Shanghai du fait de la petite taille des écoles d'ingénieurs. Donc, il est tout simplement IMPENSABLE de monter un campus mal desservi. Au vu du nombre d'étudiants attendus, il n'est à mon sens même pas la peine d'envisager l'absence de NOMBREUX et REGULIERS tramways ou RER. Sans cette condition sine qua non, ce projet sera un échec de plus et un gâchis monstrueux à long terme d'argent public alors qu'une université de rang mondial attirant les meilleurs chercheurs et étudiants mondiaux apportera bien plus de valeur ajoutée au pays et remboursera largement l'investissement effectué. Je vous enjoins donc de toute mes forces et avec toutes mes espérances de ne pas céder une fois de plus aux blocages (bien humains je le conçois pour ce qui concerne les riverains) qui sclérosent notre pays. En espérant que vous saurez prendre la bonne décision, et que vous saurez mener ce projet de la manière la plus efficace pour le bien de notre pays bien malmené ces temps-ci, J'ose vous apporter tout mon soutien et toute ma confiance pour ce projet	
Mail 2164																	X		<b>ANONYME</b> : La ligne 18 pour éviter de prendre la voiture : Quelle foutaise ! Rappelons déjà qu'aucune gare n'est prévue entre Saint Aubin et St Quentin en Yvelines. Alors que feront les riverains de cette zone (visiblement considérée comme désertique par la SGP) ? Ils continueront à créer des embouteillages, une belle manière de contempler une œuvre d'art constituée de 600 piliers de béton. Vous avez dit déclaration d'utilité PUBLIQUE ? AVIS DEFAVORABLE	
Mail 2165														X			X		<b>M MEUNIER</b> : Saclay. Je précise mon observation n° 721 du 31 mars relative au PLU de Saclay. Il semble bien que, une fois décrétée l'utilité Publique de la ligne 18, la mise en conformité des documents d'urbanisme sera obligatoire avec les textes déposés par la SGP si l'EPCI concerné (Communauté Paris Saclay) n'émet pas d'avis défavorable. J'imagine le poids de notre maire pour faire valoir son opposition au viaduc lors de l'examen conjoint avec l'État, la SGP, et la CPS : négligeable. Ceci veut dire que, dans les parties du plan de zonage concernées par le métro, seront levées les restrictions que le PLU formule, et en particulier sur l'emplacement réservé pour la gare et pour ce que la SGP jugera bon de faire construire autour, comme l'autorise la loi du Grand Paris de juin 2010. Mon avis est donc encore plus défavorable à ce projet de ligne 18 qui impose d'ouvrir la porte à une forme d'urbanisme qui n'avait pas été désirée par la commune	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2166																			X	<b>M ROUQUIER</b> : Massy. Monsieur le Maire de Massy comme la plupart des édiles du département ne voit dans ce projet qu'un formidable "outil de pour se faire "mousser". Une alternative à la voiture : il n'y a qu'à voir le quartier ATLANTIS où il est très difficile de circuler et impossible de stationner pour le plus grand bonheur des policiers municipaux La voiture individuelle est quelquefois INDISPENSABLE devant les carences des transports publics et ce n'est pas en menant une politique AUTOPHOBE REPRESSIVE que la ville de Massy améliorera la vie de ses édiles qui sauront s'en SOUVENIR .....
Mail 2167		X						X								X	X			<b>ANONYME</b> : Mon entrevue avec Mr le Commissaire à Voisins le Bretonneux ne m'a pas totalement rassuré ...Oui à la ligne 18 mais, de grâce, en prenant soin de préserver au maximum le cadre de vie des riverains et en ayant le bon sens d'éviter les sous-sols de la Bretonnière et de ses maisons fragilisées. SVP, montrez-nous que vous savez la faire !
Mail 2168							X										R			<b>Mme GUYOMARD</b> : Magny les Hameaux. Je suis contre la configuration actuelle du projet, mais je suis pour le métro à condition qu'il soit enterré sur toute la ligne. Un surcoût peut-être, mais nous avons payé cher le droit de vivre en grande banlieue sans nuisance visuelle et sonore !
Mail 2169							R	R									R			<b>M GUYOMARD</b> : Magny les Hameaux. Non au métro en aérien, pollution visuelle et sonore alors que nous avons payé cher pour vivre en grande banlieue. La ligne de métro doit être enterrée sur toute sa longueur. Les riverains sont de cet avis et le surcoût est faible par rapport aux vies remplies de nuisances.
Mail 2170	X																			<b>M BERRET</b> : Palaiseau. Une station dans le quartier Camille Claudel me semble plus que souhaitable au vu du nombre d'habitants sur cette zone et de sa localisation proche de la ligne.
Mail 2171																	R			<b>M THIBAUT</b> : Je souhaite que la portion de métro qui doit passer devant Châteaufort soit enterrée
Mail 2172	X															X		X		<b>M DURIS</b> : Châteaufort. Sur le plan de la gare d'Orly (ci-joint) on voit que la gare de ligne 18 arrivera juste à côté du terminal. Ce n'est pas quotidien mais plusieurs fois par an je passe par Orly pour aller en Allemagne. J'aimerais donc savoir quel sera le prix du billet pour se rendre jusqu'à Orly par la ligne 18 ? Comme pour l'Orlyval ou l'Orlybus, y aura-t-il une taxe aéroportuaire ? Pour l'instant je ne suis pas très favorable à cette ligne 18. Elle aurait été bien si et seulement si le TCSP était resté ou s'il y avait eu un arrêt à Châteaufort. Mais j'ai lu dans la presse que le TCSP vers Saint Quentin était annulé. Donc mon village restera mal desservi alors qu'un métro passera à quelques dizaines de mètres de mon habitation. Pire, pour prendre le métro, il me faudra d'abord prendre un bus (ou ma voiture) et me retrouver dans les bouchons des heures de pointe. Aujourd'hui ses bouchons restent supportables, mais avec l'arrivée de milliers de personnes sur le campus Paris/Saclay, ils ne vont faire qu'empirer. Et puis, je trouve qu'aucune gare entre Orsay et Saint Quentin, c'est rude tout de même. Avec 10 kilomètres sans aucune gare on ne parle plus de métro, mais de train ! <b>Le plateau de Saclay est un tout, il n'est pas qu'un côté Est. </b> Il y a aussi un côté Ouest qui mérite tout autant que l'Ouest de bénéficier d'un service de transport publique fiable, rapide et non impacté par les bouchons. Bonne réflexion et merci de votre réponse sur le prix du billet vers Orly.
Mail 2173																		X		<b>M VANDAME</b> : je pense que la SGP ne dit pas tout : des chiffres sortis d'une étude faite par des professionnels nous indique que : cadre ouvert au sol (tranchée couverte) :11339 Euros/m, viaduc bi voie : 11790 Euro/m, tunnel circulaire bi voie: 20360 Euros/m, Ces chiffres sont là pourquoi la SGP nous ment elle ??? Il serait bon de faire appel à un cabinet extérieur à cette SGP pour revoir tous les couts aussi différents soient-ils pour la réalisation de ces ouvrages divers
Mail 2174																		X		<b>M MEUNIER</b> : Saclay. Je m'étonne que soit mis en enquête publique un puzzle auquel il manque deux pièces maîtresses : la gare « Aéroport d'Orly » ; dommage pour les fervents de l'avion, la gare de Saclay, dite « CEA St Aubin » ; dommage pour les 16000 employés du site. Et en me limitant à ce que je connais, tout ne semble pas parfaitement cadré : Qui va payer la modification du laboratoire Thalès à Polytechnique ? Il s'accommode mal des perturbations générées par le métro aérien, pourtant plébiscité par POLVI. . Qui va payer la modification du site ERDF, côté nord de la RD36 en face du CEA ? Ses pylônes Haute Tension ne devraient pas faire bon ménage avec le viaduc. Mon avis est donc défavorable à ce projet de Ligne 18 incomplet et qui comporte trop d'incertitudes.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2175							X										R	<b>ANONYME</b> : Je suis résolument contre le métro aérien qui va engendrer une pollution visuelle et sonore.
Mail 2176																	X	<b>M LAFON</b> : Saint Piat (28). Cette ligne est indispensable. Sommes souvent obligés de coupler des modes de transports qui nous font perdre du temps (Ferré + bus) car ils s'associent très mal. La voiture devient la seule solution possible. Cette ligne va me faire gagner un temps considérable : Ligne Chartres-Versailles puis ligne 18 pour le plateau de Saclay. Merci pour la mise en service et merci pour votre enquête?
Mail 2177								X									R	<b>M GARCIA</b> : Magny les Hameaux. Projet est très utile à la région. Désastreux de vouloir avoir une ligne non enterrée entre Saclay et Châteaufort. Le prétexte de cout n'en n'est pas un. La région est belle avec ses champs et ses bois. Lui rajouter une ligne aérienne dégraderait le paysage et apporterait des nuisances TOUT DOIT ETRE FAIT POUR QUE LA LIGNE 18 SOIT ENTERREE
Mail 2178																	X	<b>Mme GODIN</b> : Châteaufort. Contre le projet de métro ligne 18 dans sa forme actuelle
Mail 2179	X																X	<b>M CARRE</b> : Etudiant. Favorable au projet. L'université Paris/Saclay se voulant être un pôle d'excellence, il est vital qu'elle soit correctement reliée au réseau de transports en commun. Une ligne de métro ou de RER parvenant jusqu'au campus, si possible le desservant en plus d'une station, me semble être un impératif.
Mail 2180							X										R	<b>M BOMBAGLIA</b> : Villiers le Bâcle. Opposé au passage de la ligne en aérien au droit des petits villages de Villiers le Bâcle et de Châteaufort. Trop de nuisances engendrées, visuelles et sonores. Préservons notre cadre de vie qui va déjà être bien modifié avec l'augmentation des voies de circulation. Le métro doit passer en souterrain ou être remplacé par un transport style Tramway.
Mail 2181								X									R	<b>ANONYME</b> : Projet capital pour le développement de la région. Préférable d'avoir une ligne souterraine pour ne pas nuire à l'attrait de la région.
Mail 2182							X	X									R	<b>MJEANNOT</b> : Saint Aubin. Contre le métro aérien mais favorable s'il est enterré. Beaucoup de nuisances sonores, polluantes, n'ajoutons pas de la laideur sur le plateau du Moulon! De plus cela sera une incitation aux tags et ils envahissent et enlaidissent déjà beaucoup le paysage (voir le château d'eau)
Mail 2183																	X	<b>M MARY</b> Cachan. Etudiant. Projet, bonne idée mais une innovation nécessaire. Etant partisan, acteur et bénéficiaire du projet de création de l'Université Paris/Saclay, étape nécessaire pour faciliter la vie des futurs étudiants/enseignants/chercheurs de l'Université. Cette Université permet de proposer une formation extrêmement complète, d'une très bonne qualité et il me semble évident que des étudiants avides de connaissances qui ont la chance de bénéficier d'une telle formation ne devraient en aucun cas avoir à se soucier d'une quelconque difficulté de transport pour se rendre sur leurs lieux d'enseignement/de travail. Si un projet visant à améliorer la mobilité entre les différentes Universités, Écoles, laboratoires de recherche situés dans le sud de la région parisienne doit voir le jour, il me semble évident d'y apporter mon soutien.
Mail 2184							X	X									X	<b>ANONYME</b> : Toussus le Noble. Initialement ce projet devait être un métro de grande capacité (même être un tram selon la demande du 1er ministre). Initialement ce projet de ligne 18 n'avait que 4 gares, devait être 100% souterrain, un métro sur roues en caoutchouc, avec option de prolongement jusqu'à La Défense. Seulement le nombre de gares est passé de 4 à 6 puis 9 puis 11 gares (puis 10 finalement), la taille des rames sera moins longue et donc de moindre capacité, les roues sont passées de caoutchouc à fer sur rails en fer, malgré 7 gares de plus, l'enveloppe budgétaire du projet n'a pas changé. En découle que la SGP a été définitivement condamné le tracé jusqu'à La Défense, décidé unilatéralement de construire 40% de cette ligne en viaduc, que le Plateau de Saclay va accueillir 680 piliers de bétons de 12 mètres de haut, une cadence d'un métro toute les deux minutes (dans chaque sens), des vibrations sonores de près de 80 décibels à chaque passage d'une rame, que 7 communes vont devoir supporter le passage incessant d'un métro aérien, que les rames étant plus petites elles seront bondées aux heures de pointes, que ce métro va passer plus souvent devant les 7 communes impactées, la SGP est fière d'annoncer qu'elle n'a pas dépassé son budget, qu'elle a tout calculé au rabais, En conclusion Monsieur Yvin, va prendre rendez-vous avec Monsieur Valls pour lui demander une petite rallonge de 250 millions pour (ré)enterrer le métro là où il devait l'être et enfin respecter

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 ruralité, le calme et la beauté du Plateau de Saclay. Nota Bene : 250 millions ne représente que 0,8% du budget de la ligne 18. Donc « faire braire » des milliers de riverains pour moins de 1% de budget, moi je ne comprends pas. Je n'ai plus rien à ajouter.
Mail 2185				X													X			<b>M LUGOL</b> : Châtenay Malabry. Etudiant. Je pense sincèrement que pour un bon développement ultérieur de la zone du plateau de Saclay qui est appelée à devenir un pôle important de l'éducation et de la recherche française, l'installation de meilleurs moyens de communication tels qu'une ligne nouvelle ligne de métro ou un meilleur réseau de bus sont nécessaires.
Mail 2186		X															X			<b>ANONYME</b> : NON AU PASSAGE DU METRO SOUS L.ECOLE ET LES HABITATIONS DU QUARTIER DE LA BRETONNIERE A VOISINS-LE-BX Plusieurs maisons ont déjà dû être consolidées par des micropieux car le terrain argileux est instable. Le creusement d'un tunnel, les passages fréquents de métros ne feront qu'aggraver la situation
Mail 2187																	X			<b>M POMMIER</b> : Antony. Favorable au projet. C'est une question de cohérence avec les sommes colossales mises en jeu pour le développement du plateau, aussi bien au niveau public que privé.
Mail 2188																	X			<b>M BOURBON</b> : Pour le projet! Paris Saclay, immense Université, zone d'effervescence étudiante à proximité de PARIS. Il faut pouvoir y accéder pour la culture, l'importance de la reconnaissance du projet. Pas de ligne, signifie simplement pas d'Université Paris Saclay.
Mail 2189																	R			<b>M PETIT</b> : NON au métro aérien
Mail 2190							X	X									R			<b>M PETITJEAN</b> : NON au métro aérien. Enterrer le métro pour respecter les zones rurales protégées, conserver le calme proche des habitations, préserver la beauté du Plateau de Saclay.et penser à nos enfants qui vivront encore longtemps sur ces terres !
Mail 2191																	R			<b>ANONYME</b> : Les étudiants de Paris Saclay veulent le métro pour pouvoir rejoindre papa et maman le week-end et nous habitants du plateau nous ne voulons pas le métro en aérien avec ENTERRÉ le comme initialement prévu, tout le monde sera content .C est seulement 1% du coût total en plus.
Mail 2192																	X			<b>M FLORENTIN</b> : Versailles. Contre la destruction du centre 8 à Versailles chantiers, ou pour sa reconstruction si besoin. C'est un lieu important pour l'unité et la paix du quartier. Conservons-le ou améliorons-le!
Mail 2193																	X			<b>M ALEGOET</b> : Buc. Structure indispensable au regard des services culturels et spirituels rendus, le centre huit ne doit pas être détruit ; une autre solution doit être trouvée pour l'extension prévue, remerciements pour votre compréhension
Mail 2194							X	X									X			<b>M MEUNIER</b> : Saclay. Je ne suis pas un économiste, mais un contribuable atterré : Chacun plaide pour sa paroisse : le métro m'est pratique, ou nécessaire pour mes employés, je ne suis pas contre, mais je ne veux pas le voir, ou l'entendre .Quelques-uns élèvent le débat vers leurs aspirations : c'est pour la grandeur de la France, il faut réussir ces grands clusters, c'est pour les centaines de milliers de gens qui vont venir travailler ou habiter sur le plateau, voire plus car il faut faire croire l'île de France, son économie tirera les provinces qu'elle vide .Avons-nous les moyens de ces ambitions ? Plus terre à terre, je vois que la SGP se finance déjà par des recettes fiscales affectées (dont mes impôts locaux), qu'elle attend des contributions de l'État et des collectivités territoriales, et qu'elle recourt à l'emprunt, remboursable par les « péages » à percevoir sur l. exploitation du réseau. Tout cela sera en final plus payé par les contribuables que par les usagers. Trente milliards d'euros, c'est une charge lourde, qui peut se comprendre si elle pouvait réduire sensiblement l'engorgement du trafic métropole (ce dont doute le Cercle des Transports). Engager trois milliards pour une demi-ligne de grande ceinture sous-employée c'est par contre déraisonnable (ce que souligne le Commissariat Général à l'investissement). Dans un pays déjà endetté d'une année de PIB, emprunter encore sur une durée cohérente avec la durée de vie de l'équipement (80 ans ? 100 ans ?), c'est faire payer cette déraison jusqu'à nos arrière-arrières petits enfants ! Pour maîtriser son budget grevé par les nombreuses gares concédées sur les 200 km du réseau, la SGP ferait mieux d'abandonner tout ou partie de la ligne 18 plutôt que de ratiociner avec 13 km sur viaduc. Mon avis est donc défavorable à ce projet de Ligne 18 qui gaspille les fonds publics et accentue la pression fiscale.

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 2195																	X	<b>ANONYME</b> : POUR le projet. Certains avis défavorables invoquent l'importance de l'investissement financier. Mais il s'agit bien d'un investissement, qui sera rentabilisé par le pôle Paris/Saclay. De même, Paris Saclay est un investissement qui sera rentabilisé si, et seulement si, des infrastructures de transport sont mises en place.
Mail 2196																	X	<b>M LEGRAND</b> : Saclay. Salarié d'un grand groupe qui vient d'installer son plus important centre de recherche sur le plateau de Saclay, à Palaiseau. Sommes environ 1500 permanents sur le site R&D, dans ce milieu scientifique d'exception. J'apporte mon témoignage pour signifier l'importance de disposer au plus vite d'un moyen de transport rapide et efficace tel que celui proposé par la SGP pour la ligne 18. Ce moyen est vital pour que nous puissions nous développer au regard des enjeux qui nous attendent (déplacement des salariés non-résidents sur le plateau, mais également échanges avec les collaborateurs, partenaires du plateau, de Paris et des zones connectées). En espérant vivement que ce projet aboutisse rapidement,
Mail 2197		X															X	<b>ANONYME</b> : Je suis pour. Je m'interroge sur la possibilité d'enterrer la ligne au-delà du CEA.
Mail 2198		X			X		X	X	X		X		X	X			R	<b>M. FERREY</b> : simulacre de concertation. Je rappelle que l'avis défavorable du Contrat de Développement Territorial n'a eu aucun effet sur la suite, les politiques étant plus prompts à défendre les intérêts des entreprises du bâtiment, alors que les intérêts des citoyens et les intérêts environnementaux devraient être prioritaires. Concernant maintenant la construction de la ligne 18, il est déplorable de constater dans ce projet les faits suivants : - de nouveau l'avis des habitants et le travail remarquables des associations n'est et ne sera absolument pas prise en compte dans le projet. - la ligne 18 n'est absolument pas prioritaire au regard des besoins importants de transports au niveau local. - la ligne 18, inadaptée aussi, impactera par ailleurs fortement l'environnement en terme de CO2 - la ligne 18 impactera fortement les terres agricoles, qui pourraient être plutôt utilisées comme un levier puissant pour la production et la consommation agricole locales, potentiellement très bénéfiques en terme de création d'emplois locaux. - la ligne 18 fera notamment massivement appel aux salariés détachés. On déplore déjà plusieurs décès - la ligne 18 impactera fortement l'environnement visuel et sonore. Bref ce projet est un projet pharaonique extrêmement coûteux, ne répondra que très partiellement à la problématique de transport, autour du plateau de Saclay. Il sera devenu acceptable que si il est compensé carbone, enterré, et avec un développement massif des transports locaux adaptés aux besoins...
Mail 2199												X				X	X	<b>M. MEUNIER</b> : La concertation « renforcée » a mis en lumière les problèmes de sécurité publique vis à vis du risque nucléaire, qui n'avaient pas été pris en compte dans le projet. Ce qui a forcé la SGP à différer l'achèvement de la gare « CEA St Aubin », mais en se faisant fort de faire lever au plus tôt la ZNA (zone non aedificandi) où le porté à connaissance de mai 2011 interdit les établissements recevant du public. Avec le soutien de la direction du CEA qui a fait arrêter l'installation Nucléaire de Base n°40 (réacteur OSIRIS), et qui affirme que les risques liés à l'INB 29 (CIS Bio) ne justifient pas un périmètre de sécurité rédhibitoire. Or il ne suffit pas d'arrêter un réacteur, mais il faut décharger le combustible, le conditionner, le conduire en dépositaire La procédure (à valider par l'ASN et l'IRSN), est très longue à établir et mettre en œuvre (des années). Et ce qui n'a pas été dit en réunion publique, c'est que le lieu devant recevoir la gare est un site repéré comme pollué donc à assainir. Il n'a pas été dit non plus que le réacteur de Cadarache devant remplacer OSIRIS a 4 ans de retard, ce qui aura pour conséquence une pénurie européenne de Technétium 99m, radioélément servant au diagnostic des cancers du sein. On peut craindre aussi que la société canadienne CIS Bio International, fournisseur de la médecine nucléaire, se sentira poussée vers la sortie. Mon avis est donc défavorable à ce projet de ligne 18 qui conduit sacrifier la sante publique sur l'autel de la croissance régionale.
Mail 2200																	X	<b>Mme MORI</b> : indispensable pour l'avenir
Mail 2201		X											X				X	<b>M. DUMAS</b> : Le projet de métro qui accompagne le développement des activités économiques et scientifiques du plateau de Saclay est primordial pour la mise en relation de ce futur centre d'intérêt majeur avec le reste de la région. Je fais le trajet chaque jour par le RER B entre Gif sur Yvette et le nord de Paris et j'apprécie particulièrement le fait de voyager en plein air pour profiter des paysages qui changent selon les saisons et selon la météo du moment. Je n'imagine pas un seul instant faire ce voyage dans un tunnel pour voir défiler des tubes

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
																			néons. Ma demande est simple, un métro sur le plateau de Saclay, vite car il est très attendu et en aérien pour profiter des paysages et pour aussi laisser les animaux passer dessous. Enfin, il faut arrêter de laisser des dettes toujours plus importantes aux générations suivantes donc un métro au meilleur prix c'est très important aussi.	
Mail 2202									X								X		<b>M. MEUNIER:</b> (Voir 2199) A l'étang vieux, 1250 m environ du passage du métro aérien, se trouve une réserve ornithologique propice à l'accueil des oiseaux migratoires et leur reproduction. L'aménagement du Quartier Polytechnique a déjà repoussé sangliers et chevreuils vers les jardins d'Igny et de Vauhallan (article du Parisien Essonne du 2 février). Mon avis est donc défavorable à ce projet de ligne 18 qui est de ceux qui perturbent la faune sauvage, au détriment de tout le monde, mais des riverains d'abord.	
Mail 2203															X	X			<b>Mme AUBIN DHERSIN:</b> je suis plus que favorable la mise en service d'une telle voie de communication	
Mail 2204															X		X		<b>M. MEUNIER:</b> (Voir 2199 et 2202) Tout le monde a ses raisons et ses croyances. Je sympathise avec les riverains qui protestent contre le passage en viaduc, je comprends aussi les travailleurs et étudiants délocalisés sur le Plateau de Saclay, et même les particuliers qui trouvent un avantage personnel dans ce projet de métro. Mais j'aurais aimé : que ceux qui rêvent du retour des "30 glorieuses" se réveillent : ces temps sont révolus, les vrais défis sont nouveaux, et la société doit muter pour survivre, que ceux qui sont fascinés par les incantations au modernisme dessillent leurs yeux : les méga-clusters ont montré leurs limites et sont déjà passés de mode ailleurs, que ceux qui écoutent les incitations hiérarchiques ouvrent leurs oreilles : d'autres voix prônent des alternatives possibles et réalistes, que ceux qui pédalent le nez sur le guidon relèvent la tête : ce projet est démesuré du point de vue socio-économique, que ceux qui ne voient que midi à leur porte regardent plus loin : cette ligne de métro est l'épine dorsale d'une urbanisation ultérieure massive qui dégradera la qualité de vie du territoire. La ligne 18 entre Palaiseau et Saint-Quentin-en-Yvelines c'est le coin que Christian Blanc voulait déjà enfoncer en 2009 dans ce poumon vert qui, si près de Paris, fait saliver urbanistes, promoteurs, et politiciens « constructeurs ». La ZPNAF a stoppé bétonnage et goudronnage au-delà de la frange sud, mais qui peut croire que ce rempart est éternel ? Il n'est pas d'exemple de moyen de transport lourd qui n'ait pas amené d'urbanisation adjacente. Ce qu'une loi a fait, une autre pourra le défaire, quand la tentation s'accroîtra ou dès que des agriculteurs dégoûtés cesseront leur activité. Car même en souterrain total, le métro, c'est le ver dans le fruit de la vocation agricole du plateau. Alors a fortiori, avec un tronçon aérien qui pourrira le travail des champs et où il sera facile d'ajouter des gares, offrant la SGP la préemption sur 50 ha (loi 2010-597) ... Mon avis est donc défavorable ce projet de ligne 18 qui poursuit une forme de croissance périmée et contraire aux déclarations de la COP21.	
Mail 2205															X	X			<b>M. MAGNY:</b> Je suis pour cette ligne 18, j'habite sur le plateau de Saclay qui a un grand besoin de réseau de transports. Si je pouvais gagner du temps.	
Mail 2206															X	X			<b>M. POULAIN:</b> Cette ligne de métro serait TRES utile	
Mail 2207															X	X			<b>M. KUSTER:</b> Il est devenu primordial et nécessaire d'avoir un transport en commun rapide et fiable alors qu'aujourd'hui nous sommes au cœur d'un bassin de plus de 70 000 salariés (Orly Rungis) très mal desservi.	
Mail 2208															X	X			<b>ANONYME:</b> Cette ligne est vitale pour les nombreux usagers des futurs établissements d'enseignement supérieur et de recherche du plateau de Saclay. J'y suis très favorable.	
Mail 2209															X	X			<b>Mme GUION :</b> Je suis + que favorable sur la cette future ligne 18. d'une part, j'ai de la famille à Versailles et travaillant sur la plateforme d'Orly c'est un + plus pour moi. Beaucoup moins de temps pour aller voir mes parents après une journée de travail.	
Mail 2210															X	X			<b>M. AURELIEN:</b> Très beau projet pour le développement de cette partie de la région.	
Mail 2211															X		X		<b>M. MEUNIER:</b> (Voir 2199, 2202 et 2204) Le dossier d'enquête publique de la ligne 18 contient plus de 2200 pages. En 37 jours, il est impossible à quiconque de les lire et de les analyser seul. Je doute que nombre d'observations recueillies ce jour résultent objectivement	

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 examen approfondi. Les vacances scolaires de printemps débutent aujourd'hui. Je vous demande donc d'obtenir la prolongation de cette enquête jusqu'au 12 mai, faute de quoi je ne pourrais donner qu'un avis défavorable définitif, n'ayant pu terminer mon analyse de ce projet.
Mail 2212																X	X			<b>M. BOUAZZAOUJ</b> : Nous faisons construire une maison dans une commune voisine de la ville D' Orsay, et à ce titre je trouve que le projet est très bon à plusieurs niveaux: - Rétablir des équilibres géographique de l'offre en déplacement - Proposition alternative très forte pour l'environnement ( trajet combiné par exemple en vallée de Chevreuse, voiture électrique - métro - voiture électrique) - minimiser les saturations sur le réseaux routier - Relier des pôles d'activités majeur comme l'aéroports de d'Orly en un temps records. - Création de richesse autour des nouvelles gares - Ce projet est un véritable générateur d'emploi
Mail 2213																X	X			<b>ANONYME</b> : Le plateau de Saclay ainsi que l'aéroport d'Orly étant très mal desservies, je trouve que ce projet est vraiment très utile.
Mail 2214																X	X			<b>M. HEGOBURU</b> : les liaisons transversales font défaut, les embouteillages de la 186 c'est une galère tous les jours. Le plateau de Saclay a pour vocation de devenir un pôle d'excellence Français, il faut penser à nos étudiants. Le métro leur facilitera la tâche.
Mail 2215																X	X			<b>ANONYME</b> : Ce projet de ligne 18 est stratégique pour le développement de notre région. Elle permettra d'augmenter l'attractivité du plateau de Saclay en assurant un lien direct et rapide avec l'Aéroport d'Orly. J'y suis très favorable.
Mail 2216																X	X			<b>M. NUSCA</b> : Je suis pour la création de cette ligne 18, et le plus vite sera le mieux !
Mail 2217																X	X			<b>ANONYME</b> : Ce projet est un atout majeur pour le développement économique de la région. La desserte de l'aéroport doit être renforcée pour dé-saturer le réseau routier et offrir des conditions de transport dignes et agréables aux franciliens qui y travaille et aux touristes qui nous visitent. J'y suis très favorable.
Mail 2218																X	X			<b>ANONYME</b> : Je suis pour la création de cette ligne 18, et le plus vite sera le mieux
Mail 2219																X	X			<b>M. CLASI</b> : habitant Chatenay-Malabry et travaillant à Orly, les transports en communs reste un parcours du combattant ! il faut compter 2 h de porte à porte alors quand voiture je suis à 15 mn cette ligne 18 me facilitera la vie...
Mail 2220																X	X			<b>ANONYME</b> : Je suis pour la création des transports collectifs supplémentaires dans la région parisienne pour 2 raisons : - Gagner du temps pour se déplacer - Pour diminuer le nombre de véhicules et ainsi diminuer la pollution
Mail 2221																X	X			<b>Mme FLOURIS</b> : Je suis pour la ligne 18, Elle est essentielle pour un développement économique de la région. Les transports sont un enjeu majeur dans ce développement. Saturation des transports individuels (voitures...) occasionnant embouteillages, stress et pollution
Mail 2222																X	X			<b>M. MORTIER</b> : La nouvelle ligne 18 est essentielle pour le bon maillage des territoires, et le déplacement des populations.
Mail 2223																	X			<b>M. MOUNOLOU</b> : Avis favorable la ligne 18
Mail 2224								X										X		<b>ANONYME</b> : ce projet est très laid et va dénaturer tout le plateau de Saclay. JE DIS NON !!!! je suis DEFAVORABLE à ce projet développez les infrastructures existantes, amenez les Autolib, les velibs !
Mail 2225																X		X		<b>M. MARTIN</b> : Bonjour, pour ma part je trouve que l'aéroport d'ORLY est extrêmement mal desservit dans le sens PROVINCE - ORLY. Je trouve qu'en 2016 Il n'y a eu aucune amélioration depuis 20 ans. Lorsque l'on voit les embouteillages sur la A6 / A86 /N7.
Mail 2226																	X			<b>Mme NEVOUX</b> Très favorable.
Mail 2227																X	X			<b>M. POISSON</b> : AVIS TRES FAVORABLE ! Les infrastructures pour desservir Orly par transport en commun sont à l'heure actuelle très insuffisantes et ne jouent pas en faveur du développement économique et social de la région et encore moins dans le sens de la satisfaction des usagers nationaux et internationaux du transport aérien. Je suis donc POUR CE PROJET.
Mail 2228						X										X	X			<b>ANONYME</b> : ce projet n'est pas bien conçu. habitant du plateau de Saclay, nous allons souffrir des nuisances sonores. je suis opposé à



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 projet
Mail 2229																X	X			<b>Mme GOEPP</b> : Cette nouvelle ligne est un atout pour la région IDF. Elle permettra tous les habitants du sud-ouest de l'IDF de rejoindre rapidement ORLY via les transports en commun, ce qui n'est pas le cas actuellement.
Mail 2230		X														X		X		<b>M. POISSON</b> : A la suite de nombreuses études de professionnels et avis personnel, je ne suis pas favorable à la construction d'un métro aérien ou pire souterrain. Par contre, il semblerait qu'un réseau de tramway bien étudié remplirait toutes les conditions et fonctions désirées. Par exemple, ne pas oublier la zone sud de la ligne B où Saint-Rémy les Chevreuse pourrait jouer un rôle important, étant la dernière gare de la ligne B et très proche du plateau de Saclay... Les projets actuels de métro ne répondent qu'à une partie de population issue de grosses zones urbaines en cours d'évolution, en oubliant les populations déjà installées dans des zones moins denses, mais qui vont elles aussi évoluer. Si rien n'est prévu, ces habitants devront toujours utiliser leur véhicule pour aller vers le plateau de Saclay engendrant une circulation densifiée et polluante...
Mail 2231																X	X			<b>M. LAMBOROT</b> : Il est urgent de rattraper le retard concernant les liaisons en IDF. En particulier vers les aéroports. Pour ce qui concerne Paris-Orly, c'est nécessaire, utile et sera efficace. Je suis tout fait d'accord pour que ce projet voit le jour.
Mail 2232																X	X			<b>M. GAUDY</b> : Aujourd'hui il me semble nécessaire d'avoir un transport en commun rapide et fiable alors qu'aujourd'hui nous sommes au cœur d'un bassin de plus de 70 000 salariés (Orly Rungis) très mal desservi. A quand des accès directs et express reliant les principaux aéroports d'IDF au centre de Paris ? Nécessaire pour l'attractivité de notre ville/pays, ainsi que notre image mondiale
Mail 2233																X	X			<b>Mme MANTEL</b> : Je dis "OUI" pour la ligne 18. Faciliter les transports en région Ile de France est un élément essentiel de nos jours. Toujours à l'affut des horaires, nous avons besoin de gagner du temps dans ce monde moderne où nous sommes tous pressés.
Mail 2234																X	X			<b>Mme PAURISE</b> : La ligne 18 est un maillon économique important pour le développement du Sud-Ouest de l'Ile de France; elle permettra une amélioration notoire de l'accès l'Aéroport d'Orly. Je suis favorable ce projet
Mail 2235		X						X					X			X	X			<b>M. COLIN</b> : Notre secteur plateau et vallée est complètement saturé, en particulier avec le trafic lié au CEA demain avec des milliers d'emplois peut-on imaginer que les RD suffirons absorber ces flux? de toute Evidence non ! Les transports en commun restent la solution pour atténuer (et non supprimer) le trafic voitures. Je suis pour la ligne 18 avec toutefois une réflexion aussi rationnelle que possible sur sa construction aérien (plus économique) ou souterrain (Qui va financer ?)
Mail 2236																X	X			<b>M. BONNOT</b> : Venant tous les jours sur le plateau du quartier de l'Ecole Polytechnique, je suis conscient du besoin d'améliorer les transports sur le site. Je suis donc en faveur du développement de la ligne 18
Mail 2237																X	X			<b>M. JEREMY</b> : Faisant partie d'une organisation qui va déménager sur le plateau de Saclay, je suis pour toute initiative visant en faciliter l'accès, depuis Paris notamment. La ligne 18 va dans le bon sens
Mail 2238																X	X			<b>M. FOURNIER</b> : A 100% pour la construction de la ligne 18.
Mail 2239		X																X		<b>ANONYME</b> : Habitant le plateau de Saclay et consciente de la nécessité d'améliorer les transports, je suis néanmoins attachée au respect de l'environnement, je suis totalement défavorable au projet dans sa configuration actuelle et suis pour un métro enterré
Mail 2240	X															X	X			<b>M. OULD FERHAT</b> : Habitant Guyancourt Villaray et travaillant dans le 93 puis Paris depuis plus de Dix ans je souffre énormément du manque de transport en commun pour rejoindre les grands axes et notamment Versailles Chantiers, qui n'est même pas relié par un bus depuis Guyancourt alors que c'est à 15 minutes en voiture ! Tous mes voisins prennent leur véhicule. La ligne 18 et le NGP en général, est un espoir pour des millions de franciliens qui perdent leur vie dans des trajets quotidiens harassants. Mais 2030, c'est beaucoup trop lointain, <i>il faut accélérer les travaux</i> , nous n'en pouvons plus. Quand je pense qu'avec la "Loi travail" on va exiger de nous de travailler davantage, c'est totalement irréaliste et contraire à la progression de la qualité de vie laquelle aspire tout être humain dans sa courte vie. Le facteur développement économique local est aussi prendre en compte pour un cluster comme le plateau de Saclay. Je suis favorable la ligne 18 et je dis : plus tôt sera le mieux ! Par contre je ne comprends pas pourquoi la deuxième gare de Saint Quentin en Yvelines n'a

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 été maintenue, cela me semble aberrant de ne pas mieux desservir la ville nouvelle qui est je crois le deuxième pôle économique d'Ile-de-France.
Mail 2241		X															X	X		<b>Mme. PICHON</b> : Oui la ligne 18, <i>aérienne c'est mieux</i> , mais NE PAS OUBLIER LES LIAISONS DOUCES par exemple entre Gif-le Moulon et Gif-centre NE PAS OUBLIER la liaison ROISSY PARIS sur rail, la ligne B actuelle est une honte pour la France
Mail 2242																	X	X		<b>Mme GHEORGHIN</b> : Travaillant sur la plateforme d'Orly et habitant dans l'Essonne je suis favorable aux projets de transports publics qui peuvent irriguer la région sud et permettre des échanges entre départements voisins.
Mail 2243																	X	X		<b>M. BASSILIA</b> : Il est nécessaire d'avoir un transport en commun pour desservir ce cœur de bassin Ô combien important en terme d'emploi.
Mail 2244		X											X					X		<b>M. MISSENERD</b> : Si la nécessité d'un moyen de transport collectif destiné aux nombreux établissements du cluster ne fait pas débat, c'en est la modalité que je pense critiquable. En effet, au regard des prévisions de trafic avancées par la SGP, un tramway semble tout fait suffisant. Les infrastructures du TCSP ayant été conçues de manière à pouvoir accueillir telles quelles un tel mode de transport, le coût en serait bien moindre (de l'ordre du dixième semble-t-il), et son impact environnemental serait notoirement inférieur à celui d'un métro, prévu partiellement aérien. Par ailleurs, les délais de réalisation en sont bien inférieurs, et permettraient d'offrir rapidement ce service aux usagers qui sont installés et s'installent tous les jours sur le plateau. Qui plus est, ce tramway pourrait n'être dans un premier temps construit que de Massy à Saclay, le trafic Saclay-Versailles prévu étant très faible. Ceci contribuerait à réduire en un laps de temps court les embarras de circulation automobile croissants des réseaux avoisinants, et la pollution atmosphérique concomitante. Et même si, dans le futur, la jauge du tramway se révélait in fine insuffisante, des moyens de rabattement (téléphériques, parc de vélos électriques) des usagers des lignes de RER B et C pourraient être mis en place, une fois les plans de remise à niveau de ces deux lignes réalisés. En effet, aucun point du plateau ne se trouve à plus de 3,5km d'une des gares de ces lignes. Pour conclure, je pense ce projet de métro est largement surdimensionné : il risque ainsi de connaître le destin de la ligne Massy-Chartes, qui, après 24 années de travaux, n'a fonctionné que 8 ans et a dû être désaffectée du fait d'un bilan d'exploitation catastrophique
Mail 2245																	X	X		<b>ANONYME</b> : Il est indispensable de réaliser cette ligne. Paris est saturé ; seul le développement des transports en commun de banlieue à banlieue et surtout des aéroports directement aux banlieues, permettra de désengorger la capitale, permettra aux entreprises de délocaliser davantage leurs sièges sociaux et permettra aux salariés d'aller travailler en transport en commun. L'avenir économique et écologique ne peut se faire sans de tels projets de développement.
Mail 2246																	X	X		<b>M. LEVEQUE</b> : Je travaille sur la plateforme d'Orly. Venant de Fontenay le Fleury, proche de Satory, je suis obligé de venir en voiture par l'A86 qui est saturée. Je serais tout fait satisfait de la mise en place de la ligne 18.
Mail 2247																	X	X		<b>M. DUVAL</b> : Ce projet de la ligne 18 permettrait de modifier très sensiblement mon temps de transport (routier actuellement) pour me rendre sur mon lieu de travail (Aéroports d'Orly). Cela permettrait par la même occasion de réduire le trafic routier et la pollution de la région IDF. Mon village bénéficie d'une gare autoroutière sur l'A10 (5 mn pieds du domicile) qui dessert les gares de Massy Palaiseau en 10 mn ce qui est un progrès considérable. Bienvenue ce projet de la ligne 18
Mail 2248																		X		<b>ANONYME</b> : ce petit courrier pour vous dire que le jour où on désirera réellement de mettre des transports qui desservent un aéroport et un grand centre de marchandise. qui tous deux fonctionnent aussi bien la nuit que le jour pour leur personnel ou pour passager on aura fait un grand pas dans le progrès.
Mail 2249																	X	X		<b>M. GADENNE</b> : je suis pour ce développement qui pourrait désengorger la plateforme en plein essor. le bassin d'emploi de cette plateforme n'est qu'à son début de saturation. cordialement
Mail 2250																	X	X		<b>M. SANCHEZ</b> : C'est une véritable nécessité dans une région parisienne de plus en plus engorgée

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2251																	X	X		<b>ANONYME</b> : POUR, permettra le désengorgement de la région avec des bouchons devenus récurrents et incontournables !
Mail 2252													X				X	X		<b>M. MARTINEAU</b> : Ce projet est important et nécessaire pour le développement du plateau de Saclay. L'hypocrisie n'est pas permise pour un tel projet. Si l'on veut construire un pôle scientifique et technologique en France, avec une capacité pouvant rivaliser avec d'autres centres scientifiques internationaux, ce plateau doit être relié d'une manière efficace. Pour que ce pôle soit performant, des entreprises doivent être présentes sur place, pour encourager les collaborations école/entreprise, ainsi que pour développer la recherche. Or, tant que le transport en commun ne sera pas développé sur le Plateau, les entreprises ne pourront pas s'installer en nombre. Cette ligne de métro est donc une brique d'un grand projet de transport en commun, entourée de lignes de bus, de parc vélos et autres. Mais si cette ligne n'aboutit pas, l'immense potentiel de ce plateau serait alors un gâchis sans nom.
Mail 2253		X																R		<b>M. ICARD</b> : oui au métro enterré, non au métro aérien.
Mail 2254		X					X							X			X	R	X	<b>ANONYME</b> : NON AU METRO EN L'ETAT! Le projet en l'état de la ligne 18 retenant le passage sous les résidences du quartier de la Bretonnière est inacceptable. Il est inconcevable de passer à 20 mètres sous des habitations déjà concernées par des problèmes d'affaissement en raison de la nature du sol. Que dire des nuisances sonores et vibratoires à venir ? Ne parlons même pas des nuisances générées par le tunnelier 20 mètres sous les maisons ! Pourrions-nous consolider nos maisons à l'avenir avec une servitude de tréfonds ?
Mail 2255																	X			<b>M. COURSOL</b> : Venant tous les jours sur le plateau de Saclay (quartier de l'Ecole polytechnique) depuis Paris, je suis particulièrement attentif à toute possibilité de me passer de ma voiture pour faire ce trajet. Je suis donc très favorable la création de cette ligne 18 et en serai certainement un utilisateur
Mail 2256																	X	X		<b>Mme DATTOLA</b> : je suis pour le la construction de la ligne 18 il est nécessaire d'avoir des lignes de banlieue à banlieue modernes et fonctionnels pour le bien des habitants et pour le bien de la planète
Mail 2257		X					X	X									X		X	<b>M. CASSAR</b> : J'ai assisté à la dernière Réunion Publique à Guyancourt le 14 Avril et j'avoue être dans un flou total quant aux couts réels des travaux pour la portion Saclay-Guyancourt, et plus particulièrement pour le tronçon aérien passant par les communes de Châteaufort, Magny les Hameaux et Villers le Bâcle. Il semblerait que les différences de couts entre les trois solutions (enterrée, aérienne et semi enterrée) communiquées par la SGP ne correspondent pas à la réalité, d'autres études et simulations proposées par certains élus et associations le démontrerait. Le Président Yvin est d'ailleurs reste très évasif sur ce point, raisonnant uniquement sur le budget total de la ligne 18. J'ai la sensation que ce petit tronçon aérien (4.5km) qui va détruire l'environnement et la vie quotidienne de milliers de citoyens est simplement utilise par la SGP comme une soupape pour éponger les surcouts qui apparaissent quotidiennement et qui n'étaient pas prévus au départ du projet. Projet initial qui validait un métro enterrer sur les trois communes citées plus haut. J'espère que la Commission d'Enquête saura faire une analyse honnête et fine, permettant au simple citoyen que je suis, de comprendre et de ne plus avoir de doute sur l'exactitude des données.
Mail 2258																	X	X		<b>ANONYME</b> : toute amélioration des circuits de mobilité de la population, que ce soit pour le travail ou titre personnel, dans le respect de l'environnement (bruit, pollution, espaces agricoles) et après étude des besoins réels HORS LOBBYING est une avancée vers le bien-vivre. Tout un ensemble d'employés et d'habitants souffre actuellement d'un manque notoire de moyens de communication inter-communes et paris-banlieue. A ce titre et après consultation du projet de la ligne 18, j'estime que la mise en œuvre de ce moyen de communication supplémentaire, en l'état prévu, est une belle avancée, qu'il est urgent de mettre en œuvre.
Mail 2259		X					X	X									X	X		<b>M. GIVERNE</b> : - je suis CONTRE ce Projet pour les raisons suivantes : - environnement défiguré par cette barre de béton et piliers qui seront aussitôt tagué - qualité de vie dégradée par la pollution sonore et visuelle - a-t-on besoin de la ligne au-delà de Saclay, St Quentin est déjà et sera desservi par des transports en site propre ?? - tous les INCONVENIENTS sont pour Villiers le Bâcle et Châteaufort sans aucun avantage EST CE JUSTE ??

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2260																X	X		<b>Mme BOTHEREL :</b> POUR la réalisation de la ligne 18 alternative citoyenne la voiture pour desservir notre région - décongestion des axes routiers, - facilité d'accès aux aéroports et autres transports.	
Mail 2261								X					X					X	<b>Mme FASTRE :</b> (Pièce jointe identique au mail) Lors de la création des villes nouvelles, on avait reproché à l'Etat de construire avant d'avoir prévu les transports adéquats. La leçon aurait été comprise et le métro est évidemment la colonne vertébrale d'une nouvelle ville de Massy Saint-Quentin et jusqu'à Versailles. La ligne 18 ne serait donc que le début du bétonnage complet du plateau. Cette urbanisation massive a d'ailleurs été confirmée à mots couverts dès la présentation faite hier au cours de la dernière réunion publique, lorsqu'il a été dit que le financement serait assuré par une taxe sur les bureaux et une augmentation des impôts des contribuables. Comme les premiers et les seconds sont aujourd'hui insuffisants pour assurer ces rentrées, la conclusion coule de source, il faudra bien augmenter massivement le nombre de bureaux et le nombre d'habitants pour y faire face. Et comme malgré tout, la récolte risque bien d'être serrée, les ajustements se feront évidemment au détriment du milieu naturel qui n'a pas le droit de vote. Lorsque le développement de l'urbanisation sera effectif sur le plateau, il est évident que la pérennité de la ZPNAF ne pourra plus être assurée et que cette dernière disparaîtra faute d'exploitants. Quand la traversée du site classé de la vallée de la Bievres, au vu des voltes faces au détriment du milieu naturel, on n'a finalement aucune réelle garantie qu'elle se ferait en souterrain. En conclusion, je suis contre un transport lourd qui ne pourrait voir le jour qu'au prix d'un bétonnage massif du plateau, signant le glas de la qualité de vie et des paysages que les occupants actuels sont venus chercher en choisissant de s'y installer	
Mail 2262					X											X		X	<b>M. CHARPENTIER :</b> Ce projet va desservir fortement le désengorgement des différents axes autoroutier (A10/A86). Par contre il sera important de trouver des solutions de parking (tour automatisé) ou de moyen de déplacement éco responsable (bus/vélo) aux abords de ces différentes nouvelles stations.	
Mail 2263					X											X	X		<b>ANONYME :</b> En tant que salarié travaillant sur la Zone d'Activité de Courtabœuf située aux Ulis, je suis tout fait favorable à ce projet qui permettra de beaucoup mieux desservir ce secteur. De plus, il y aura un impact majeur sur la desserte du Plateau de Saclay qui mérite, par son rayonnement international, une meilleure accessibilité. Surtout ne pas oublier de prévoir de nouvelles liaisons (bus ou autre) à partir de ces nouvelles gares pour que tout le secteur puisse en profiter.	
Mail 2264																X	X		<b>M. AGRIPOULOS :</b> Je suis largement favorable ce projet en tant que travailleur sur le plateau	
Mail 2265	X	X						X								X	R		<b>Mme VENET :</b> POUR LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUNS MAIS ABSOLUMENT OPPOSEE AU METRO SUR PYLONES SUR LE PLATEAU DE SACLAY ! Merci de préserver les terres agricoles et les riverains en enterrant le métro ! J'habite sur le Plateau de Saclay et je travaille à Vélizy. Avec ce projet je serais toujours obligée de prendre ma voiture car aucune liaison efficace n'est prévue. Je n'ai donc pas envie de subir la vision d'un métro aérien et ses nuisances sonores en n'ayant aucun avantage. Pas de gare à proximité et de toute façon, pas d'intérêt pour moi qui cherche à rejoindre Vélizy ou Paris en direct. Je pense que de toute façon ce tracé tel qu'il est prévu ne résoudra rien aux problèmes actuels de trafic routier et d'embouteillages rencontrés sur le Plateau de Saclay et sur la N118. De plus il n'est pas prévu qu'il relie directement Paris, le temps de trajet sera le même que sur la ligne du RER B (chiffres de la SGP 37 minutes pour 38 minutes en RER). Je pense qu'il serait plus intéressant de développer des transports qui rejoindraient directement Paris et surtout de rénover le matériel existant. Pourquoi ne pas faire un tram-train (sur pneumatiques) le long de la 118 qui irait à Paris, je crois que tout le monde y gagnerait (particulièrement les étudiants du Plateau). Je comprends qu'il y ait besoin de développer les transports en communs, mais autant répondre à une problématique réelle sur de réels besoins !!!!	
Mail 2266		X					X	X					X			X		X	<b>Mme DE BENAZE :</b> D'un point de vue transport : Je suis habitante de Gif vallée et je constate que la d36 et particulièrement les route de belle image qui permet de relier saint Rémy les Chevreuse et Chevreuse au plateau et l'avenue du général Leclerc a Gif sont systématiquement engorgées le matin. En effet le seul mode actuel pour accéder au plateau et à la n118 sans traverser le centre de Gif est d'emprunter cette route deux voies qu'il n'est pas possible d'élargir. L'augmentation de l'activité sur le plateau va nécessairement créer des engorgements ce qui va avoir comme effet de bloquer la circulation bien en amont du plateau. (actuellement le blocage se propage	

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>jusqu'à Saint Remy). Rien n'existe actuellement pour relier les habitants de Saint Remy et Chevreuse au plateau du Moulon en dehors de la voiture (il y a peut-être une ligne de bus 1fois par heure les jours ouvrés ...).</p> <p>Avec le TCSP, aller sur le plateau (3 à 6 km) en transport en commun supposera un temps moyen important (rejointe RER b de proximité /MASSY : 20 mn / TCSP : 15 mn). Même en supposant que l'on soit à proximité immédiate du RER b, ce temps ne sera pas compétitif avec le temps/confort des 3km en voiture !!! Pour les personnes travaillant sur Paris ouest et empruntant cette route pour rejoindre la n118, utiliser le RER b est inadapté. Rejoindre la ligne 18 aurait un sens mais cette rejointe coutant 40 mn en transport en commun, la voiture continuera être utilisée, au moins pour rejoindre une gare de la ligne 18.</p> <p>Pourquoi ne pas envisager dès à présent des liaisons saint Rémy, Chevreuse, Gif plateau en bus ou autre qui permettraient - d'éviter l'usage de la voiture pour les personnes travaillant sur le plateau - de diminuer le nombre de véhicules liés à ces déplacements sur le plateau lui-même : resteraient les personnes empruntant la n118 vers Vélizy et Paris ouest qui a terme pourraient utiliser la ligne 18 (si possible en évitant la traversée du plateau).</p> <p>Sans ces options, monter et traverser le plateau va devenir très compliqué pour les habitants des vallées et va engendrer des nuisances importantes pour les habitants et les salarés du plateau.</p> <p>Remarquons aussi que l'usage du vélo dans la configuration vallée plateau actuelle est très dangereux (pas de couloir dédié, pente très forte, virages sans visibilité pour doubler) et ceci ajoutera encore l'engorgement potentiel.</p> <p>En ce qui concerne la M18 proprement dite: De mon point de vue, elle avait un sens en permettant de rejoindre les autres lignes du grand Paris en un minimum de temps (33 mn max entre Orly et Versailles il me semble). Ce qui suppose un minimum de gares. Avec 10 gares je ne comprends plus l'intérêt du projet qui me paraît perdre de vue son objectif premier. Qui dit 10 gares dit pourquoi pas 11 ou 12 ... Qui dit 10 gares ou 11 ou 12 dit aérien. Qui dit aérien dit nuisance et intégration au paysage, etc.... Pourquoi pas une seule gare sur le plateau ? Dans l'hypothèse de 10 gares quel serait le temps de liaison Orly Versailles ? S'il est bien supérieur cette ligne risque d'être inutile car elle n'aura pas la fréquentation nécessaire pour justifier les investissements consentis.</p>	
Mail 2267		X															R		<p><b>ANONYME</b> : AVIS DEFAVORABLE pour une traversée du plateau de "Saclay" en aérien  Trouvez des sous pour le faire en sous-terrain, vous en avez bien trouvé pour doubler le nombre de gares</p>	
Mail 2268																	X	X	<p><b>M. CARIE</b>: Le site d'Orly est très mal desservi (manque de transport en commun, horaires inadaptés aux horaires non administratif et décalés) de ce fait, le seul axe majeur de circulation (RN7) est saturé du matin au soir, on passe un temps démesuré sur la route par rapport à la distance parcourir, le déploiement du réseau des transports en commun pourrait nous changer considérablement la vie (sans parler du budget voiture).</p>	
Mail 2269																	X	X	<p><b>Mme HAGUE LANGLOIS</b> : Je suis très intéressée par le développement des transports en commun sur le plateau de Saclay. La R&amp;D d'EDF vient de s'y implanter sur le plateau de Saclay nos organismes principalement sur Paris, Wagram, Levallois, La Défense. Il est important que le Plateau se dote de transport plus accessible à la capitale.</p>	
Mail 2270		X							X									X	X	<p><b>M. NOEL</b>: "SECTEUR DE "VOISINS LE BRETONNEUX / GARE DE SAINT QUENTIN EST"  Des poches d'eau sont présentes dans les argiles à meulière de Montmorency, sous le quartier de la Bretonnière. Cela est écrit dans la pièce G2 : Analyse des impacts et présentation des mesures aux pages 112 et 115.  Le passage du tunnel va vider ces poches d'eau perchées et va dessécher localement les couches d'argile. Cela entraînera à moyen et long terme des retraits de terrain.  Ces prévisibles retraits de terrain pourront s'avérer catastrophiques pour les maisons de notre quartier (comme il a été déjà dit dans les nombreuses contributions). Le passage du tunnel sous le Golf National permet d'éliminer ce risque important. En effet, si une poche d'eau est asséchée sous le golf et entraîne un retrait de terrain de 5 cm, cela sera sans conséquence. Par contre un même retrait de terrain de 5 cm sous une maison entraînerait de très gros dommages. Des forages ont été effectués dans notre quartier au printemps 2015. De l'eau</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
																				est sortie lors de ces forages. Cela semble confirmer la présence de poches d'eau dans la Bretonnière. Quand on retire le bouchon d'une baignoire : on la vide. C'est la même chose pour les forages et les poches d'eau. Les forages contribuent à vider ces poches d'eau. Or on constate aujourd'hui, suite à ces forages, une recrudescence des dommages sur les maisons de la rue Dufy. Comment ne pas faire un lien entre ces forages et cette recrudescence de dommages sur ces maisons ? Il est de l'intérêt général, pour la SGP et pour les habitants de la Bretonnière, de choisir un tracé passant sous le Golf National afin d'éviter bien des déconvenues dans le futur.
Mail 2271																X	X			<b>M. CHABAS :</b> AVIS FAVORABLE Ce projet quoique imparfait vient combler deux manques importants. Orly est un aéroport dont l'accès doit être facilité pour améliorer le confort et ainsi favoriser l'abandon de la voiture. Il n'y a pas / peu de transport est-ouest. Tout a été pensé en radial. Les quelques aménagements dont les bus en site propre, ont un impact très relatif sur les modes de déplacement car lents, des fréquences faibles en dehors des pointes. Il faut donc du ferré en transversal.
Mail 2272																X	X			<b>Mme GAUTHIER :</b> Je suis favorable la ligne 18. Il faut avoir des transports en commun rapide qui relie les banlieues entre elles. De plus, cela permettrait peut-être, moins de pollution, et de fluidifier la circulation en Ile de France. C'est nécessaire pour le bien être des personnes et pour la planète.
Mail 2273		X					X	X								X	R			<b>Mme VENET :</b> JE SUIS FAVORABLE AU PROJET INITIAL SOUS TERRAIN DANS SA TOTALITE ET CONTRE L'IMPLANTATION DE PYLONES QUI VONT NUIRE A L'EXPLOITATION DES TERRES AGRICOLES ET PRODUIRE UNE VERITABLE NUISANCE SONORE ET VISUELLE : UN VRAI DESASTRE !! PENSONS A NOTRE DESCENDANCE ET ARRETONS DE SACCAGER ENCORE PLUS LE CADRE DE VIE !!!
Mail 2274													X					X		<b>M. STONNER :</b> Je suis contre le projet de métro sur le plateau de Saclay, qu'il soit enterré ou non. Je suis profondément convaincu qu'il faille favoriser les transports publics par rapport aux transports individuels mais ce projet ne me convainc pas. La fréquentation attendue est assez faible et la rentabilité ne pourra être assurée que par une urbanisation massive le long de la ligne, alors même que la ligne 18 ne permettra pas de soulager d'autres lignes comme le RER B. Il existe des alternatives qui n'ont malheureusement pas fait l'objet d'études détaillées, à savoir : - prolonger la tangentielle Sud passant par la vallée de la Bièvre du tram train Massy-Evry-Versailles Chantiers (TTME) en cours de réalisation par un prolongement jusqu'à Saint Quentin en Yvelines. - rénovation et renforcement du RER B - tram train le long de la RD 36 (transformation du TCSP) - création de lignes de bus en site propre Les Ulis-Orsay-Bièvres-Vélizy et Chevreuse-Châteaufort-Buc-Versailles avec des fréquences accrues y compris en soirée.
Mail 2275					X													X		<b>Mme AURELIE :</b> Je suis totalement POUR. Cela permettra de mieux desservir le secteur des Ulis-Courtabœuf et cela aura un impact favorable sur le plateau de Saclay. A cela doivent s'ajouter des lignes de bus pour rendre la zone la plus accessible possible.
Mail 2276							X									X	X			<b>Mme JAOTOMBO :</b> Je suis favorable ce projet : - permettra d'améliorer significativement la desserte du secteur; - permettra d'alléger les axes routiers qui aujourd'hui sont fortement saturés et sources de nuisances (sonore, pollution etc.).
Mail 2277																X	X			<b>M. ROCHE :</b> Ce métro sera une excellente chose pour mieux desservir les quartiers vieux Massy et Massy Opéra, et pour développer le trafic de banlieue à banlieue
Mail 2278		X					X	X										R	X	<b>M. BAILLE :</b> AVIS DEFAVORABLE Pourquoi faut-il, encore massacrer le plateau de SACLAY avec une partie aérienne? Nuisances visuelles, sonores, une qualité de vie dégradée pour les riverains, et des retombées négatives sur l'agriculture du secteur! a suffit! Revenez donc au projet initial !! la ligne oui, mais enterrée!
Mail 2279																X	X			<b>M. GAY :</b> Je pense que l'arrivée de la ligne 18 sur ORLY est d'utilité publique. En effet, je suis convaincu de la nécessité d'avoir un transport en commun rapide et fiable alors qu'aujourd'hui nous sommes au cœur d'un bassin de plus de 70 000 salariés (Orly Rungis) très mal desservi.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2280		X															R		<b>M. ORSONI</b> : je suis favorable au projet de métro ligne 18, mais pour un métro enterré, contre le métro aérien prévu.	
Mail 2281																	X		<b>Mme PELTIER</b> : Travaillant à Saclay, je suis favorable ce projet...	
Mail 2282						X	X					X					X	X	<b>ANONYME</b> : _AVIS DEFAVORABLE Cette ligne n'est pas destinée d'après les analyses qui ont été faites à être rentable, donc il y aura un surcoût pour le contribuable. Ce renforcement du transport public sera sûrement un vecteur supplémentaire pour une urbanisation massive. Favorisons plutôt : Des voies supplémentaires pour les Bus le long de la RD36. Des parkings voitures gratuits aux extrémités et le long des lignes de Bus Des pistes cyclables Arrêtons de concentrer tant d'activités en périphérie de PARIS alors que les routes sont saturées, les logements insuffisants. La pression immobilière sur les propriétaires de la part des promoteurs et de l'Etat, l'augmentation des charges foncières ressemble d'ailleurs à une forme d'expropriation qui vise une urbanisation massive. Préservez notre environnement naturel, la ruralité, le commerce de proximité grâce aux éleveurs et agriculteurs du plateau de Saclay.	
Mail 2283																X	X		<b>M. LABARTHE</b> : AVIS FAVORABLE. Travaillant sur le plateau de Saclay, ce projet : - permettra d'améliorer significativement la desserte du plateau, où de nouveaux acteurs académiques et industriels doivent encore s'installer dans les années à venir - permettra d'allonger les axes routiers qui sont aujourd'hui fortement saturés	
Mail 2284																	X		<b>ANONYME (EDF)</b> : AVIS FAVORABLE Travaillant sur le plateau de Saclay et accueillant des stagiaires en formation de la région parisienne et de Province, voire de l'Etranger, sur ce site, je suis tout fait favorable ce projet.	
Mail 2285																	X		<b>M. GERVAIS</b> : Projet indispensable pour un développement équilibré des plateformes aéroportuaires de Paris et le rayonnement de Paris.	
Mail 2286																	X	X	<b>ANONYME</b> : AVIS FAVORABLE Que ce soit pour des raisons de qualité de vie professionnelle, de développement durable, je suis favorable au projet.	
Mail 2287																	X	X	<b>Mme EISENMANN</b> : La ligne de métro 18 est indispensable au succès du centre Paris/Saclay. En tant qu'Étudiante à l'École CentraleSupélec, je confirme qu'une des préoccupations principale des étudiants concernant ce nouveau pôle est son desservissement. Inaccessible il serait bien moins attractif, alors qu'il a vocation à rassembler des chercheurs et étudiants de haut niveau scientifique international. Ce projet de long cours déjà amorcé, créateur d'emplois, qui attirera de brillants étudiants et chercheurs en France ne peut être compromis à cause des transports en commun!	
Mail 2288		X					X	X			X						R	X	<b>M. LABICHE</b> : Avis très défavorable concernant le passage du métro sous les maisons de Voisins alors que la SGP à montrer, depuis plusieurs mois un « faisceau de tracés possibles » dont ceux qui sont situés le plus à l'est n'impactent aucune zone d'habitation sur Voisins. Alors pourquoi s'obstiner à ne pas présenter une solution qui soit la plus cohérente pour tous : passer sous l'avenue de l'Europe ou sous le golf national alors que la ville de Magny les Hameaux, et l'Etat propriétaire du golf n'y font pas opposition? Pourquoi prendre le risque de se mettre à dos les riverains qui vont subir pendant des mois toutes les nuisances liées au percement du tunnel et toute leur vie celles liées au passage des métros ? Et pour les mêmes raisons de nuisances sonores et cette fois aussi visuelles, enterrez le métro au niveau du plateau de Saclay comme cela l'était prévu initialement. Cela me paraît totalement incompréhensible de ne pas prendre en compte les demandes tout fait légitimes des riverains pour un projet aussi ambitieux que le Grand Paris.	
Mail 2289											X						X	X	<b>M. BJAI</b> : Présent depuis 2012 à L'Ensta ParisTech, l'ensemble des personnels de cet Etablissement attestent tous les jours des difficultés de déplacement afin de rejoindre leur lieu de travail mais aussi pour en repartir (notamment pendant les heures dites "creuses"). La ligne 18 sera la bienvenue, même si elle ne pourra pas répondre à toutes les problématiques d'accès. Plusieurs points retiennent mon attention: L'éloignement de certains Etablissements comme l'Ensta de la station la plus proche induit qu'il faudra obligatoirement penser au-delà	

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
																			de la desserte en elle-même. Comment un personnel partant de l'Ensta (par exemple) pourra dans de bonnes conditions de sécurité et de rapidité rejoindre la station de Métro la plus proche ? Il faut avoir conscience que si ce point n'est pas traité sérieusement, le métro, au-delà de la symbolique qu'il représente n'aura AUCUNE VALEUR AJOUTEE pour ceux qui ne pourront y accéder vite et confortablement. La continuité de service sur ce plateau isolé est très importante. Prévoir une infrastructure fiable et le moins possible dépendante d'autres tronçons qui pourraient impacter la ligne 18 par d'éventuels dysfonctionnements. Un rythme régulier toute la journée et intensifié aux heures de pointes sera nécessaire. Un système de camera + une présence humaine de renseignement et de sécurité permanente ou très mobile me paraît indispensable. OUI, la future ligne 18 peut changer positivement la vie de milliers de personnels travaillant sur le campus.	
Mail 2290																X	X	X	<b>M. JEANNESSON :</b> La gare routière de Massy-Palaiseau RER B est déjà saturée en heure de pointe (un bus double toutes les deux minutes pour aller sur le plateau de Saclay), alors même que tous les établissements n'ont pas amorcé leur déménagement. L'accès par la route est également saturé. Il est vital pour des milliers de personnes que le métro soit prêt le plus rapidement possible, la situation actuelle étant déjà proche de critique.	
Mail 2291		X															X	X	<b>M. ALLOIN :</b> Projet apportant un espoir de sortir le plateau de Saclay de son isolement... Il permettra d'enlever une épine du pied aux étudiants et employés bloqués sur le campus ! Prochaine étape, l'implantation de commerces de proximité eux aussi difficiles d'accès pour le moment... CEPENDANT, y aura-t-il un moyen de desservir le campus partir de l'arrêt Palaiseau ? (Station de vélos, navette régulière, bus 91.10 passant fréquemment...) Pour les étudiants ENSTA, le métro se trouvera à l'opposé du campus et donc quasiment la même distance que l'arrêt de RER B Lozère..	
Mail 2292	X	X				X											R		<b>M. VENET :</b> JE SUIS CONTRE LE METRO EN AERIEN mais pour des solutions alternatives intelligentes et respectueuses de tous ! Revenez au projet initial qui faisait de ce métro un train express ENTERRE DANS SA TOTALITE (et à l'époque tt le monde était d'accord), plutôt que de faire payer aux « petites communes » l'impact de celles plus grosses qui ont fait du lobbying pour obtenir des gares supplémentaires ! Gravant ainsi le budget global, ce qui a malheureusement conduit à la décision de construire de manière « low cost » un tronçon en aérien (bruyant et laid) sur le Plateau de Saclay. De l'argent a bien été trouvé « comme par miracle » pour construire ces gares supplémentaires, alors faites en sorte de construire cette ligne convenablement, durablement et équitablement pour tous les citoyens en ENTERRANT CE METRO. Si des économies doivent être faites, alors pourquoi construire des gares toutes différentes les unes des autres (avec des cabinets d'architectures différents..) plutôt que de confier l'étude à un seul cabinet qui mutualisera le design et les composants !!! Je rappelle que l'enterrement du tronçon SACLAY SAINT QUENTIN désormais prévu en aérien ne représente que 0,8% du budget global.. alors faites un effort pour réaliser des économies intelligentes sur d'autres postes (comme ceux mentionnés ci-dessus) et enterrez ce métro. Vous obtiendrez ainsi un consensus qui sera dans l'intérêt de tous ! (HABITANTS, ETUDIANTS, EMPLOYES DU PLATEAU DE SACLAY.) SINON faites un TRAM-TRAIN sur le tracé actuel du TSCP (beaucoup moins coûteux, beaucoup plus rapide mettre en œuvre et aussi beaucoup plus plaisant pour tous !!!!)	
Mail 2293	X	X											X				X	X	<b>ANONYME :</b> Le problème de la ligne 18 c'est que sa fréquentation est basée sur des postulats futurs. Au début du projet en 2011, cette ligne 18 n'était constituée que de 4 gares, mais évidemment chaque commune traversée par le métro a demandé un arrêt sur son territoire. La chose était logique et évidente car le pouvoir d'attraction d'une gare ne dépasse pas les 2 Km. Aujourd'hui la ligne 18 dessert un peu plus de quartiers résidentiels mais visiblement toujours pas assez. Il n'y a qu'à entendre les revendications de Palaiseau (Camille Claudel), Wissous, Trappes et même Saint-Quentin-en-Yvelines qui malgré certaines négociations aimerait bien un second arrêt aux portes de son université (la vraie université pas le siège de Bouygues !). D'autres communes mal desservies par les transports en commun comme Châteaufort (78), Magny-les-Hameaux (78), Montigny-le-Bretonneux (78) et Villiers-le-Bâcle (91) ne seraient pas non plus contre un arrêt du métro (peut-être pas une gare mais simplement un quai sans autre service qu'une	



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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>billetterie automatique afin de réduire les coûts).</p> <p>Cette ligne 18 fait 35 km de long et peut être comparée à la ligne 15 (sud) qui fait 33 km et intègre 16 gares. Et à notre connaissance personne ne s'est plaint de la lenteur de cette ligne 15. Il est même dit que malgré ses 16 arrêts, la ligne 15 reste plus rapide qu'un métro ou un RER. Ainsi l'argument d'une vitesse commerciale élevée pour la ligne 18 n'est pas recevable.</p> <p>Nous demandons à la SGP et indirectement au Gouvernement une augmentation de l'enveloppe budgétaire de la ligne 18 d'environ 1 milliard d'euros afin qu'« équitablement » chaque commune traversée par la ligne 18, dispose à minima d'un arrêt à moins de 2 km. L'égalité de traitement des communes est un principe inscrit dans la loi et la SGP doit aussi se préoccuper de la population actuelle et pas uniquement d'estimations futures.</p> <p>Si certaines communes bénéficient d'une croissance de leur PIB alors que d'autres seront délaissées par le métro et perdront de leur attractivité, alors il devra y avoir des compensations que Monsieur le Président de l'enquête publique devra déterminer.</p> <p>Nous faisons également remarquer la commission d'enquête que les futures constructions d'habitations sur les pôles de Satory, Saint-Quentin, Corbeville et Palaiseau bénéficieront d'emplois locaux ainsi que de nouveaux commerces locaux rendant anecdotiques les déplacements vers les autres pôles de la ligne 18. Ainsi définir l'emplacement des gares majoritairement dans des futurs pôles d'activités ne semble pas cohérent. La SGP devrait davantage s'occuper des habitants actuels, qui eux inversement iront vers ces futurs pôles économiques. Il est donc nécessaire d'avoir une mixité dans les gares afin que le matin les habitants puissent aller vers leur lieu de travail et inversement revenir chez eux le soir. Il est aberrant que la SGP propose un métro automatique mais totalement dépendant de sous-systèmes « non automatiques » tel que le TCSP ou les RER B/C. Une grève de bus et la ligne 18 ne sert plus rien. Un RER B en retard Massy et la ligne 18 sera déserte.</p> <p>Merci de bien vouloir noter ces incohérences et de demander la SGP une proposition chiffrée avec 5 gares supplémentaires (1/ Wissous, 2/ Camille Claudel, 3/ Villiers-Châteaufort, 4/ Trappes-Montigny et 5/ Université de St-Quentin). Si la ligne 18 est construite sans ces gares il sera pratiquement impossible - avant 30 ans / 40 ans - de les rajouter à posteriori faute de budget. Les communes les plus délaissées sont aussi les plus petites et n'ont pas les ressources nécessaires pour financer elles-mêmes de nouvelles gares. Il est donc nécessaire de prévoir dès aujourd'hui un maximum d'arrêts pour cette ligne 18.</p> <p>En l'état actuel, et sans compensations, ce projet de ligne 18 doit recevoir un avis défavorable. Après 6 ans de travail sur la ligne 18, nous attendions un dossier plus professionnel de la part de la SGP, un projet qui ferait consensus or c'est loin, très loin d'être le cas.</p>
Mail 2294			X													X	X			<b>ANONYME</b> : Ce projet, tant attendu, doit voir le jour rapidement. La région ID, qui est un formidable bassin d'emplois, doit bénéficier d'un réseau de transport en commun fiable, respectueux de l'environnement mais aussi intégré dans un maillage du territoire. La capacité à se déplacer avec le moins de rupture de charge possible serait un atout supplémentaire. Un réseau de transport qui sera aussi bien utilisé pour des raisons professionnelles que personnelles.
Mail 2295																X	X			<b>M. UMNİK</b> : Plus rapide et devant circuler (en principe) une cadence bien supérieure à celle du RER C, la ligne 18 constituera un moyen de transport appréciable pour se rendre Versailles. On appréciera également la liaison plus rapide avec le centre de Paris, et plus commode avec l'aéroport d'Orly.
Mail 2296																X	X			<b>M. DUCRET</b> : En tant qu'élève ingénieur de l'université Paris/Saclay, je suis directement concerné pour des raisons d'accessibilité de l'université et donc de sa visibilité à l'étranger de l'université. Il serait en effet dommage que des Ecoles renommées en France comme Polytechnique, Centrale Paris, AgroParisTech, HEC et l'ENS Cachan perdent en visibilité pour de simples problèmes de RER. Ce RER, en plus de faciliter la vie de nombreux citoyens, donnera donc plus de poids aux diplômés de milliers de jeunes étudiants français.
Mail 2297																X	X			<b>M. RICARD MANDEL</b> : Je suis favorable au projet de ligne 18 raccordant l'aéroport d'Orly Versailles Chantiers pour les raisons suivantes C'est un projet qui inscrit la Région dans un processus de développement économique et permettra au pôle de recherche d'être connecté à Paris en transport en commun en moins de 30mn. Cela devrait créer des emplois et insuffler une nouvelle dynamique à 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
																			territoire qui aura une notoriété locale, nationale voir internationale avec sa connexion sur le monde via Orly. Relier ce pôle de recherche à un aéroport international comme Orly apparait comme une évidence. Cela permettra également de relier l'aéroporté avec la gare TGV située Massy ce qui pourra créer une vrai synergie.	
Mail 2298																X	X		<b>ANONYME :</b> Cette nouvelle ligne relie des lieux concentrant une activité économique déjà dense, et amenée à se renforcer. Elle relie également des communes où vivent de nombreuses familles qui aujourd'hui ont peu de solutions de transports, et sont tentées de privilégier ainsi la voiture (effet carbone). Cette ligne a donc tout son sens. La réduire ou la limiter à 4 gares mérite une vraie réflexion, car une fois réalisée, les aménagements seront probablement plus compliqués.	
Mail 2299																X	X	X	<b>ANONYME :</b> Très important pour que la région soit bien desservie !	
Mail 2300																X	X		<b>M. KRAJCOVIC:</b> cela fait 12 ans que je travaille à ORLY AEROGARES (ADP) 6 ANS en transport en commun RER+ORLY BUS ou RER + ORLYVAL je suis maintenant EN ZONE SUD et je circule en vélo depuis tous les jours de l'année cela me parait évident qu'il faut une liaison directe non routière pour aller à ORLY des banlieues voisines	
Mail 2301																X	X		<b>M. ENAMOUCHE:</b> Je pense que ça sera très utile d'avoir cette ligne sur le plateau de Saclay parce que si je traite ma situation j'ai trop souffert pour arriver en temps surtout après les attentats ou parfois quand j'ai était en retard je me suis trouvé obligé de grimper l'escalier de Lozère pour y arriver.	
Mail 2302																X	X		<b>M. MAINGON:</b> Je suis très favorable ce projet. La réalisation d'un lien efficace et rapide entre le plateau de Saclay (pôle universitaire majeur d'Ile de France), Massy et sa gare et l'aéroport d'Orly constitue un élément important pour le développement et le rayonnement du sud francilien qui constitue un des secteurs les plus dynamiques pour l'emploi	
Mail 2303	X										X						X	X	<b>ANONYME:</b> Je trouve dommage de créer une ligne qui sur la partie Massy / Palaiseau / Orsay / Gif fait double emploi avec le RER B. Je trouve dommage que sur la partie Saclay / Versailles elle ne s'arrête pas à Châteaufort. Quitte à avoir les désagréments dus à cette ligne, autant qu'ils aient aussi les avantages. Pour les parisiens travaillant sur le plateau de Saclay cela ne changera pas leurs vies : au lieu d'avoir une ligne directe depuis Paris puis du bus, ils auront une ligne avec changement (et traversée d'Orly) depuis Paris puis du bus. Et en attendant ils auront des tonnes d'embouteillages à cause des travaux. Pourquoi ne pas mettre l'argent pour la restauration des lignes B et C du RER ? Pourquoi avoir fait tous les travaux pour le bus en site propre reliant Massy au plateau pour ensuite ajouter cette ligne de métro ?	
Mail 2304	X	X						X				X						X	<b>ANONYME:</b> Après avoir lu bon nombre d'observations, j'ai l'impression qu'il en ressort une première partie qui tourne autour d'un débat sur la nécessité ou pas de construire cette ligne de métro 18 (ainsi que du nombre et du positionnement des gares) et de son retour économique par rapport à l'investissement. Retour économique global mais aussi au niveau de chaque commune desservie ou non. La seconde partie est liée aux nuisances directes que subiront les riverains dans l'état actuel du projet, nuisances engendrées par les travaux dans un premier temps et surtout par l'exploitation de la ligne. Sur la première partie, visiblement une majorité s'accorde à dire que le métro est nécessaire en provision du développement du plateau pour la partie financière je crois qu'il y a assez d'experts qui ont travaillé sur le sujet. Experts qui aboutissent à des conclusions opposées en fonction d'une part des informations de base qu'ils possèdent ou non, et d'autre part de leurs intérêts propres et de celui de leurs mandataires évidemment. Je ne me prononcerai donc pas sur ce sujet, sauf juste sur un élément : un des points forts annoncés liés à la construction des nouvelles lignes de métro est bien de procéder à des interconnexions avec des lignes déjà existantes. Dans ces conditions, il me semble que supprimer la connexion avec la gare de Saint Quentin existante est un véritable non-sens (connexion bien prévue dans le projet initial). Je vois bon nombre d'étudiants ou professeurs de la faculté d'Orsay qui militent pour la construction de cette ligne, et c'est compréhensible. Par contre, pourquoi avoir délaissé la faculté de Saint Quentin et tous les voyageurs qui arrivent aujourd'hui à la Gare de Saint-Quentin-Montigny et qui ne pourront demain pas prendre la ligne 18 ? Pour la seconde partie (les nuisances aux riverains), la très grande majorité, pour ne pas dire presque l'unanimité 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
																			observations porte sur 2 sujets : - Le passage sous des habitations de Voisins le Bretonneux - Le métro aérien sur le plateau de Saclay. Il est à noter que la plupart des personnes qui ont fait ressortir ces 2 sujets, sont d'ailleurs favorables au métro mais très défavorables dans les conditions actuelles du projet. Alors pourquoi ne pas respecter les demandes des riverains : - Il existe des solutions alternatives qui permettent de ne passer sous aucune habitation de Voisins dont l'une tout simplement sous le golf national (ce qui était prévu d'ailleurs dans le projet initial). La SGP les a elle-même présentées. Alors pourquoi ne pas donner satisfaction aux riverains ? pour des raisons de coûts ? Même pas puisque le tracé serait moins long et les coûts de perçage du tunnel diminués. - Concernant le plateau de Saclay, la possibilité d'enterrer le métro. Cette fois-ci il s'agit bien d'un problème de coûts. La SGP veut certainement faire bonne figure, et c'est légitime, en restant dans le cadre budgétaire du projet initial. Mais dans ce cas et pour être tout à fait honnête, où sont passés les montants prévus pour le creusement de la portion de ligne jusqu'à la gare actuelle de Saint Quentin ? Une portion de plusieurs KM en pleine ville doit avoir un certain coût. Alors si toutefois les différents responsables du Grand Paris ne voient plus d'intérêt à cette portion de tracé abandonné, au moins que soit pris sur cette économie directe le montant nécessaire pour l'enfouissement complet de la ligne. En écoutant les riverains et en répondant à leurs attentes sur ces 2 sujets, vous éliminez plus de 80 % des avis défavorables. Pour quelle raison la SGP ne l'a pas fait avant ? Quel intérêt de mécontenter les riverains, premiers concernés par le tracé alors que des solutions existent ? Quel intérêt d'aller creuser sous des maisons qui sont déjà fragilisées alors que le projet initial ne le prévoyait pas ? J'espère que d'une part vous pourrez obtenir des réponses de la part de la SGP car elles n'ont jamais été fournies lors des réunions de présentations de l'année dernière. Et j'espère surtout que vous émettez un avis défavorable au projet dans son état actuel s'il passe sous les résidences de Voisins et s'il n'est pas enterré sur la totalité de la ligne.	
Mail 2305		X					X	X	X								X		<b>M. ROTH:</b> Un métro aérien sur piliers de béton passant au ras des villages est une hérésie. Comment peut-on continuer urbaniser ainsi la région parisienne ? Ce plateau est protégé à plus d'un titre: - risque nucléaire Saclay - terres agricoles classées et protégées - plusieurs monuments historiques à proximité du tracé. Je ne peux accepter de voir mon cadre de vie ainsi saccagé et m'oppose en l'état à ce projet de métro.	
Mail 2306																	X		<b>M. AOUN:</b> Je suis favorable la construction de la ligne 18	
Mail 2307	X												X				X	X	<b>M. GOULE:</b> je suis en tous points favorable ce projet de ligne 18 dans l'état de sa présentation et je suis parfaitement contre l'absurdité d'enterrer cette ligne dont le coût remet en cause la viabilité du projet je ne comprends pas l'absence de station entre Châteaufort et Toussus le Noble c'est une aberration et un manque de civisme de la part des auteurs d'une telle décision. je considère que la phase un doit rejoindre dès l'origine st Quentin en Yvelines en raison de la rentabilité immédiate de cette ligne je me réjouis d'avance de la création de cette ligne dans l'état où elle est présentée aujourd'hui en aérien ;De plus enfouissement aurait aussi pour conséquence de rendre inutilisable l'anneau du synchrotron outil de recherche très coûteux et indispensable Je regrette seulement qu'une liaison par téléphérique ne soit pas prévue entre la station CEA St Aubin et le plateau de Courtabœuf pour mémoire site industriel de 2000 hectares et 1300.000m <sup>2</sup> construit	
Mail 2308																	X		<b>Mme BRAULT:</b> L'amélioration des déplacements des Franciliens participe de meilleures conditions de vie et est essentielle pour l'emploi en Ile de France. Le Grand Paris Express, la ligne 18 en particulier, en constitue une contribution de poids en proposant un transport en commun fiable, rapide et confortable	
Mail 2309		X															R		<b>ANONYME:</b> Bonjour, je m'adresse tous les étudiants qui déposent des avis favorables sans forcément réfléchir. Sachez que les résidents du Plateau de Saclay ne sont pas contre ce métro, ni même contre le Cluster, ni contre le développement économique des environs, nous refusons juste la partie aérienne de ce métro (le viaduc). Un métro aérien c'est une horreur, tant au niveau du bruit que du paysage. Tout le monde va souffrir de ce viaduc, et malheureusement vous aussi les étudiants ! Oui, car aujourd'hui vous ne voyez que l'intérêt de venir sur le Plateau de Saclay pour y travailler, mais d'ici quelques temps ce sera sur ce même Plateau que vous habiterez. Il est en effet prévu d'y construire pas moins de 8.000 logements étudiants	

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
																			autour de Saclay. Toutefois, n'oubliez pas que les promoteurs immobiliers se fichent complètement des étudiants ou des familles à bas revenus. Ils n'hésiteront pas à construire des chambres étudiantes et des logements sociaux avec vue directe sur le métro et son bruit. Des constructions au plus près des rails par ce qu'il ne faut pas perdre 1 mètre carré de terrain à bâtir. Donc que vous souteniez le métro, nous sommes d'accord ; mais ayez au moins la décence de soutenir la cause des résidents (qui accessoirement vous offrent ce métro par leurs impôts) et indiquez dans vos avis que vous refusez la portion aérienne de ce métro. Pour ceux qui ont encore des doutes, sachez que la portion aérienne correspond au 2ème tronçon (2024-2030) et que celui-ci ne sera démarré qu'après la fin du 1er tronçon qui vous concerne (2024 Massy-Pal / Saclay). Donc vous n'avez rien perdre aller dans le sens des résidents. Nos enfants seront bientôt grands et iront eux aussi probablement dans les mêmes Ecoles et dans les mêmes centres de recherche que vous ! Nous allons donc bien dans le même sens. Merci de votre collaboration et exigeons ensemble un métro 100% souterrain !	
Mail 2310																X	X		<b>ANONYME</b> : Je soutiens le projet de la ligne 18. Il me semble indispensable pour le développement économique du Sud Francilien et du Plateau de Saclay. Pour Massy, il permettra une desserte d'excellente qualité vers l'est et vers l'ouest en permettant enfin une desserte transversale de qualité sans passer par Paris.	
Mail 2311		X					X	X										X	<b>Mme CABIOCH</b> : Je m'oppose au métro aérien de la ligne 18, pour les raisons suivantes. Des nuisances visuelles : Le métro aérien, ce sera un ouvrage en béton de la taille d'une autoroute quatre voies culminant de 7 à 10 m de haut, qui va très vite se retrouver tagué et devenir aussi laid qu'un mur anti bruit. Le métro aérien, ce sera un ouvrage en béton qui va bloquer le cône de vue de notre commune sur le plateau, séparant encore plus le plateau agricole du bourg, lui donnant un effet d'enclavement par perte d'horizon. Des nuisances sonores : Le métro aérien, ce sera 60 à 80Db en bruits émergents. A 100m de la source, ces bruits intolérables par vent neutre vont très vite devenir insupportables pour les riverains proches. Si métro il doit y avoir, il doit être enterré, comme il l'est partout ailleurs sur cette ligne. Il n'y a pas de concertation et il n'y en a jamais eu, ça fait cinq ans que nous, habitants du plateau de Saclay demandons que le métro soit enterré sans que notre avis soit entendu et pris en compte. Et ne répondez pas que c'est un problème de budget car 200 millions d'euros en plus pour enterrer le métro, cela représente 0,80% sur un budget de 27 milliards d'euros. De plus nous savons que dans tous projets il y a des aléas et que le budget initial sera dépassé et certainement de façon bien plus importante que les 0,8% demandé pour enterrer le métro de la ligne 18. Je vous demande de prendre en compte notre demande et de modifier la section aérienne en viaduc de 13 km par une section souterraine.	
Mail 2312																	X		<b>M. FRISSARD</b> : Pourquoi s'opposer un tel projet ? Le trafic routier en ile de France devient catastrophique, le niveau de pollution aussi. de nombreuses personnes attendent ce genre de projets depuis de nombreuses années et ce serait incompréhensible de stopper ces avancées. Comment pouvons-nous être individuellement contre, un projet utile pour tous ?	
Mail 2313		X					X	X										X	<b>M. EVAIN</b> : La partie aérienne n'a pas de sens. C'est une pollution visuelle et sonore pour les habitants des communes traversées. Villiers-Le-Bâcle et Saclay sont à 100m et 200m de la ligne aérienne qui sera à 10 m de haut. Le bruit sera insupportable. De plus, il y aura des logements de construits (logements étudiants) le long de cette ligne sur le plateau de Saclay. Quel intérêt de vivre là avec une telle nuisance sonore au-dessus de soi. Quant à la qualité de l'insertion paysagère, des blocs de béton de 10 m de haut, ce n'est pas ce qu'il y a de plus esthétique ! La motivation de la partie aérienne semble être seulement la réduction des coûts alors que pour un tel projet il faut avoir les moyens de ces ambitions et ne pas faire les choses à moitié en sacrifiant la qualité de vie des riverains. Par droit d'égalité, la ligne doit être souterraine sur toute sa longueur. Enfin, qu'en est-il de la sécurité contre les actes terroristes sur les poteaux supportant la ligne aérienne dans une zone si stratégique pour la France ? Le coût pour protéger une ligne aérienne a-t-il été considéré ?	
Mail 2314					X													X	<b>M. BONIS</b> : Le fait que la ligne 18 ne soit pas raccordée à la ligne B n'est pas pratique du tout, c'est une perte de temps non	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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
																			négligeable.1/4h+temps attente tram train.	
Mail 2315																	X	X	<p><b>M. SAYOUS :</b> Mon avis comporte quatre points, dont j'explicite mes justifications par la suite :</p> <p>A/ Pour tous les projets, il faut impérativement injecter (et institutionnellement encourager) deux hypothèses de plus en plus probables :  a/ la perspective d'une transformation MAJEURE de l'organisation du travail grâce au numérique : télétravail, espaces de co-working...  b/ le développement de plus en plus manifeste de modalités de déplacements collectifs ou semi-collectifs : co-voiturage, VTC...</p> <p>B/ Une liaison type "ligne 18" entre le plateau de Saclay et Orly me paraît indispensable, pour deux raisons majeures...</p> <p>C/ Les liaisons Versailles Chantiers et Saint-Quentin-en-Yvelines doivent être conçues en s'appuyant sur les lignes existantes : Massy-Versailles-Chantiers-Saint-Quentin. En les rénovant/améliorant, bien évidemment.</p> <p>D/ Il faut impérativement traiter la question de l'accroissement des flux que le développement de l'OIN génère en Vallée de Chevreuse, de Chevreuse à Massy.</p> <p>A/ Concernant les évolutions en matière d'organisation du travail et d'orientation et de modalités nouvelles de déplacements  Je tiens à insister sur le fait qu'il est impératif d'évaluer et de prendre en compte ces tendances MAJEURES. A mon sens, elles sont encore trop sous-évaluées dans les projets présentés par les pouvoirs publics. Que ce soit pour l'OIN Paris Saclay ou, plus généralement, pour le Grand Paris Or, l'enjeu est considérable, notamment (et pas uniquement) au plan financier...</p> <p>B/ Concernant la liaison Orly-Saclay (via Massy). Pour moi, il faut la faire car :</p> <p>1/ C'est un impératif concomitant aux objectifs de l'université Paris Saclay et, plus généralement, de la création de l'OIN dans laquelle elle s'inscrit. Paris Saclay doit être accessible très facilement aux (chercheurs et industriels) étrangers que ce dispositif ambitionne d'attirer et se doit donc de pouvoir recevoir, de la manière la plus flexible possible. NB : Mon avis est que dans cette perspective, il est essentiel, dans le même temps, d'envisager que des vols longs courriers en provenance des continents américain et asiatique puissent atterrir/décoller /d'Orly. Si on s'en tient la seule utilisation de CDG, de ce point de vue-là, c'est une liaison rapide CDG - Saclay qu'il faut envisager. Et dans ce cas et toujours (et seulement) de ce point de vue-là, la liaison Orly-Saclay est moins critique.</p> <p>2/ Le besoin en déplacements des individus sur la partie de haute densité démographique de l'axe Orly-Saclay vont considérablement s'accroître du fait de la création de "Paris/Saclay". Il faut donc fluidifier ces déplacements.</p> <p>B/ Concernant la liaison Orly - Versailles Chantiers/Saint-Quentin.  Des lignes existent qui convergent sur Massy. Elles doivent être améliorées (exploitation, infrastructures) pour permettre ces liaisons.  Pour ce qui est plus particulièrement de la liaison Saclay - Saint-Quentin, il est urgent d'attendre le bilan de l'effet des propositions A et C avant d'entamer quoique ce soit !</p> <p>C/ Concernant l'axe "Vallée de Chevreuse"  Comme Saint-Quentin-en-Yvelines et Meudon-Vélizy en d'autres temps, Paris Saclay va devenir un attracteur pour des personnes localisées (ou qui le seront...) dans le sud-est des Yvelines et l'ouest/sud-ouest de l'Essonne. Une partie très importante de la population se déplacera donc au cœur de la Vallée de Chevreuse, le long de l'Yvette. Un phénomène qui sera sans doute particulièrement amplifié du fait de la sociologie de ces territoires. Il faut donc impérativement intégrer cette donnée dans l'établissement des besoins en déplacements.</p>	
Mail 2316		X								X								R	<p><b>M. GERMAIN:</b> J'approuve globalement le projet mais selon les restrictions suivantes : - Que dans sa totalité de parcours il soit réalisé en souterrain, ou en tranchée recouverte afin de préserver l'environnement des riverains et l'aspect global du plateau de Saclay notamment déjà largement "détruit" par tous les projets de constructions - Que le site de maintenance ne soit pas installé dans l'enceinte de Polytechnique, ce qui imposerait la destruction d'une surface "verte" importante</p>	
Mail 2317	X	X																R	<p><b>M. VINCELOT :</b> Tout d'abord je trouve inadmissible que la SGP ait profité de la vacance de la municipalité de Voisins pour décider du passage de la ligne 18 sous son territoire. C'est une stratégie un peu pitoyable je trouve. Par ailleurs je me demande quel est le technocrate</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
																				parisien qui a décidé de faire passer la ligne 18 sous les maisons alors qu'il y a des étendues le permettant à côté (sous le golf ou sous l'avenue de l'Europe par exemple). Pourquoi faut-il que des riverains se manifestent pour démontrer l'absurdité de la situation? Ces personnes de la CGP ont-elles un tant soit peu réfléchi avant de proposer ce tracé absurde? Bref je souhaite très fortement que le tracé soit modifié afin que les maisons ne subissent aucune nuisance. Enfin je crains que le positionnement de la gare sur le terrain de THALES apporte des nuisances en termes de circulation et de stationnement dans le quartier de la Bretonnière.
Mail 2318												X						X		<b>M. JOSSE</b> : Comment concevoir un métro aérien longeant une centrale nucléaire ? La gare de Saclay est haut risque. L'usine CIS Bio voisine n'est toujours pas aux normes. Que dit l'Agence de Sûreté nucléaire du projet de ligne 18 en aérien ? Le rapport de la SGP est muet sur ces risques pourtant bien réels. Avis défavorable
Mail 2319					X		X	X					X					X		<b>ANONYME</b> : Je suis contre le projet de la ligne 18; projet trop coûteux, destructeur pour les terres agricoles et le paysage. des nuisances pour les riverains Il faut renforcer et améliorer les liaisons existantes: - continuer les transports en site propre, les prolonger vers Saint Quentin et Versailles -augmenter la capacité du RER B qui est déjà à saturation et qui va connaître une augmentation de fréquentation avec le développement de toutes les entreprises sur le plateau de Saclay -le VAL relie Antony Orly. Est-il utilisé au maximum de ses capacités? - créer des transports supplémentaires de bus des gares de Massy, Orsay et Gif vers le plateau; un funiculaire, pourquoi pas?
Mail 2320															X	X				<b>Mme BOROWIK</b> : Les transports en commun de ce bassin d'emploi de plus de 70 000 salariés qu'est Orly (Orly Rungis) est très mal desservi. Il est nécessaire de se moderniser afin d'avoir un transport en commun rapide et fiable
Mail 2321							X	X										X		<b>ANONYME</b> : NON AU PROJET PRESENTE et toutes les nuisances qu'il induit : bruits, graffitis, détérioration de l'environnement, etc.
Mail 2322															X	X				<b>M. NGUYEN</b> : Je suis pour la réalisation de nouvelles lignes afin de désengorger les autres ainsi que de favoriser les circulations autour de Paris sans avoir besoin d'y entrer comme aujourd'hui. Je prends le RER régulièrement et il y a vraiment un problème majeur de transport en Ile de France. Ensuite, je fais confiance aux études pour trouver les meilleurs compromis. Nous devons arrêter de penser en trop individualiste, et arrêter d'être systématiquement en désaccord avec tout projet en France ...
Mail 2323	X																X			<b>Mme PERSON</b> : Un grand nombre de logements ont été créés dans le quartier Camille Claudel. Il est impératif d'y prévoir une gare pour plus de fluidité dans la mobilité à partir de ce quartier. J'espère aussi que cette ligne essaiera de préserver au mieux l'environnement et s'inscrit dans une démarche de développement durable en facilitant l'accès aux transports en commun propres et construites en respectant l'environnement.
Mail 2324															X	X				<b>ANONYME</b> : L'arrivée d'un transport en commun rapide sera le bienvenu compte tenu : - De axes routiers complètement saturés aux heures de bureaux, - De la durée de parcours du tramway. Cette nouvelle ligne augmentera le confort de tous : - Moins de stress, - Moins de pollution, - Fiabilité dans la durée des transports. - Prix du transport connu l'avance.
Mail 2325															X	X				<b>M. RICHARD</b> : Ce métro est absolument essentiel pour éviter que le plateau de Saclay devienne un immense embouteillage permanent. Le développement très important du plateau de Saclay rend tout fait incontournable d'avoir le plus rapidement possible la mise en service d'une telle ligne 18.
Mail 2326															X	X				<b>M. BORNECQUE</b> : Bonjour, je travaille à Magny et je viens de Nanterre 9200 où j'habite. Je suis donc favorable à la création de cette ligne de transport qui me permettra d'éviter de venir en voiture chaque jour (50 km/jour soit 3 litre de carburant /jour)
Mail 2327															X		X			<b>M. DENIS</b> : La construction de la ligne 18 du Grand Paris s'inscrit dans un mouvement de continuelle expansion de l'agglomération parisienne au détriment des autres régions françaises. Elle me semble condamnable pour : - la région Ile de France dont la transformation en mégapole la rend fragile en situation de crise (terrorisme, carence d'énergie, conflit armé, épidémie, famine). - elle n'est pas une réponse à la circulation locale, exemple de la seconde gare supprimée sur St Quentin-en-Y. Beaucoup d'autres alternatives plus rapides et plus efficaces de transport en commun sont possibles. - pour beaucoup régions de françaises en cours de désertification.

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
																				Il s'agit bien d'un équipement long terme, mais il va dans le mauvais sens.
Mail 2328		X															R			<b>Mme BOUVET :</b> Le projet de la ligne 18 est très intéressant car il s'inscrit dans une dynamique de progrès permettant notamment de réduire considérablement le trafic routier et de développer le pôle de Saclay. J'habite Voisins-le- Bretonneux dans la résidence de la Bretonnière où les maisons se situent sur un sol argileux. Notre maison a subi des dégâts en 1998 et a été consolidée par des micropieux et longrines dont la profondeur peut atteindre 21 m. Les vibrations générées par le métro fragiliseront encore plus la structure de la maison. Il y a de nombreuses maisons qui sont dans ce cas. Nous demandons donc qu'un nouveau tracé soit mis l'étude pour éviter de passer sous cette résidence.
Mail 2329		X															R			<b>M. COUFFIGNAL :</b> Propriétaire d'une maison de la résidence la Bretonnière, je me pose plusieurs questions sur le projet de ligne 18: - Pourquoi avoir retenu un tracé passant sous la Bretonnière alors qu'une solution passant sous le golf était tout à fait possible? Elle nécessiterait probablement moins de longueur de tunnel, serait moins coûteuse, aurait moins d'impact pour la population (nuisance, vibrations engendrées, diminution de la valeur des biens immobiliers liées aux servitudes générées,...). - Avez-vous réalisé une analyse de l'impact que les vibrations engendreront sur les maisons de la résidence? En effet, ces sols sont sensibles et ont déjà engendré des fissurations sur certaines maisons (liées à la catastrophe naturelle d'il y a quelques années) qui se sont stabilisées depuis. Il est possible que les vibrations en service ou pendant les travaux génèrent des effets par fatigue ou tassements différentiels. Il me semble indispensable d'apporter la preuve technique (modélisation aux éléments finis) que les maisons de la Bretonnière ne seront pas impactées.
Mail 2330						X	X											X		<b>Mme MACAIGNE :</b> J'ai choisi avec ma famille de venir m'installer dans un environnement verdoyant, proche de la nature afin de faire profiter mes enfants d'une qualité de vie au sein du parc régional de la vallée de Chevreuse. Je suis absolument CONTRE le projet d'un métro aérien dont les nuisances sonores et visuelles ne sont pas acceptables pour les habitants des villes et villages voisins.
Mail 2331							X									X	X			<b>M. APICELLA:</b> Non au Projet de la Ligne 18 car il génèrera une urbanisation qui défigurera une région agricole jusque-là relativement épargnée par les constructions. D'autres solutions alternatives au métro automatique doivent être étudiées pour résoudre les problèmes de transport sur le plateau de Saclay, et pour éviter que des quartiers naissent autour des gares figurant dans le projet. Transport en commun en site propre, voire un tramway. La région parisienne n'a pas besoin de ressembler une mégapole surpeuplée, sur-polluée, invivable, et dramatiquement coûteuse pour ses habitants. Enfin, toutes les régions agricoles et forestières doivent être préservées pendant qu'il en est encore temps. Demain, il sera trop tard pour revenir en arrière.
Mail 2332		X						X		X								R		<b>M. RAMERO:</b> Je suis globalement favorable au projet du Metro de la ligne 18, mais seulement si certaines conditions essentielles sont respectées : - il doit être un métro léger, et son tracé doit respecter la zone de protection naturelle agricole et forestière de 2354 hectares qui a été décidée en 2013. - on doit remplacer la partie aérienne prévue pour le segment de Palaiseau Magny par une en souterrain - il faut déplacer le centre de maintenance du métro, actuellement prévu à l'entrée du quartier polytechnique : cela entraînerait la destruction d'une zone verte importante.
Mail 2333		X					X											R		<b>Collectif Enterrez le métro: (PJ de 28pages Cahiers spécialisés) Les textes réglementaires -----</b> « Aucun bruit ne doit, par sa durée, sa répétition ou son intensité, porter atteinte à la tranquillité du voisinage ou à la santé de l'homme, dans un lieu public ou privé, qu'une personne en soit elle-même l'origine ou que ce soit par l'intermédiaire d'une personne, d'une chose dont elle a la garde ou d'un animal placé sous sa responsabilité. » Voilà la définition du bruit telle qu'on la trouve dans le Code de la santé publique. Quelques exemples de niveaux sonores, en décibel (dB) --65 dB : télévision. 68 dB : bus. 70 dB : aspirateur. 70 dB : train, RER. 73 dB : petit aéronef en phase de survol. 75 dB : centre commercial. 75 dB : café, bar ou restaurant animé. 75 dB : aspirateur. 80 dB : automobile. 95 dB : deux-roues motorisés, klaxon (2m). 95 dB : tondeuse gazon. 102 dB : aboiement. 115 dB : tronçonneuse. 160 dB : avion de ligne au décollage. --- Un bureau en journée est dit « tranquille » sous le seuil de 40 dB. Une chambre coucher est dite « agréable » de nuit sous le seuil de 30 dB. Dans son dossier d'enquête la Société du Grand Paris argumente que le bruit du métro sera couvert par les bruits automobiles de la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2334		X					X										X	X		<p>départementale 36 (à terme en 2x2 voies).  Seulement, les bruits ne se couvrent pas, ils s'additionnent ! Certes pas de manière linéaire, mais ils s'additionnent bel et bien. Et ils s'additionnent d'autant plus vite que leurs intensités sont assez proches.  Ainsi pour Villiers-le-Bâcle et Châteaufort il conviendrait d'additionner : 70 dB pour le métro + 80 dB pour le trafic automobile sur la RD36 + 95 dB pour quelques deux-roues + 75 dB pour les avions et hélicoptères qui survolent quotidiennement les villages + 70 à 90 dB pour les bruits de quartiers (tondeuse, aboiement, discussion, enfants, parc) + quelques dB pour le bruit de fond des avions au départ d'Orly (en soirée et début de nuit)  On arrive donc à des valeurs de 90-95 dB qui dépassent le seuil de risque. Or cette notion de risque n'est pas mentionnée dans le dossier G3 page 43 de la SGP qui se contente d'une fourchette de « &gt;70dB ». A quelques décibels d'une zone de risque l'étude de la SGP devrait être plus précise.  Sur Villiers-le-Bâcle, nous rappelons que l'analyse acoustique de la D36 s'est faite de nuit pendant une semaine de vacances scolaire ! Or c'est sur ces données « in-situ » que la SGP se base pour prédire le bruit de la D36 doublée en 2x2 voies. Il faut également ajouter l'arrivée imminente de 30 à 50.000 personnes par jour sur le Plateau, ce qui va augmenter significativement le trafic de la D36 et transformer cette route en une zone « fortement impactée par le bruit » (au même titre que la N118). Seulement, la modélisation de la SGP montre une N118 avec de forts débordements du niveau sonore, mais montre une D36 sans aucun débordement ce qui est faux, les deux routes devraient avoir pratiquement le même profil. Quelle différence y a-t-il entre une 2x2 voies et une 2x2 voies ? Aucune !  Le bruit n'est pas seulement une atteinte à la qualité de vie : lorsqu'il devient excessif ou se prolonge tard le soir ou durant la nuit, des effets néfastes sur la santé apparaissent. Ils se ressentent par de l'énervement, de la fatigue, voire des atteintes physiologiques provisoires ou durables. Le bruit engendre également des troubles du sommeil avec conséquences sur le système cardio-vasculaire, digestif ou respiratoire, des impacts sur les réponses hormonales et notamment sur celles sensibles au stress, des troubles du système immunitaire, etc. Autant la SGP tente de maximiser les estimations du nombre de voyageurs pour justifier son futur métro, autant au niveau du bruit elle tente de le minimiser. Ses analyses n'intègrent pas toutes les sources de bruit ni la propagation du son sur un plateau [donc plat] sans végétation. Nous rappelons que l'analyse sonore de la SGP s'est faite de nuit pendant une semaine de vacances scolaire.  Nous rappelons également que la SGP a écarté la technologie des rames avec roues en composite au profit de rames avec roues en fer sur rail en fer (type RER plus bruyant).  Nous rappelons que la D36 sera massivement fréquentée entre 6h le matin et 19h00 le soir.  Nous rappelons que le métro 18 sera prévu pour fonctionner de 5h du matin à 2h dans un premier temps puis probablement 24h/24 terme.  <u>Demande d'une contre analyse :</u>  La SGP ne peut pas être juge et partie sur cette analyse, nous requerrons que la commission d'enquête commande une analyse indépendante (et elle en a la possibilité) du bruit le long de la RD36 sur une journée pleine de 24 heures afin d'avoir un chiffrage plus exacte. =&gt; Inutile d'aller bien loin, une sonde placée à une centaine de mètres de la station de RER « Le Guichet » donnerait des résultats assez similaires aux bruits du Plateau de Saclay en 2030 (bruits de la N118 en 2x2 voies + bruits des rames fer/fer de la station de RER B + le bruit atténué des avions d'Orly déjà haut + et les bruits des maisons individuelles alentours). Monsieur le Président de la commission, il pourrait être intéressant que vous vous rendiez personnellement à coté de cette gare RER pour juger de ce que sera le plateau de Saclay dans 20 ans. Vous comprendrez alors la nécessité d'enterrer l'intégralité de la ligne 18.  <u>Conclusions :</u>  Cette étude acoustique de la SGP présente trop de lacunes et d'incertitudes, et sans une analyse indépendante ou au moins la relecture du dossier par un second cabinet, cette-ci ne devra pas être jugée comme fiable et recevable par la commission.</p>
																				M. LOISON : (PJ identique au mail avec photos) Dans le cadre de l'enquête d'utilité Publique Ligne 18, je souhaite porter à votre



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>connaissance les faits suivants : Je suis globalement favorable à la construction de la ligne 18, qui favorisera les transports dans cette partie de l'Ouest parisien et permettra le développement économique de la zone de Saint Quentin en Yvelines. De plus, cette ligne permettra un accès beaucoup plus facile à l'aéroport d'Orly. Ayant pris connaissance du trajet et des modalités de réalisation de cette ligne dans la version actuelle présentée par la SGP, je m'élève fermement contre la solution consistant à faire passer la ligne par tunnel sous la résidence de la Bretonnière dans laquelle je réside. Mes commentaires et arguments sont les suivants : 1. <i>Les sols de cette résidence sont de mauvaise qualité</i>, constitués de couches argileuses mouvantes, très sensibles aux conditions d'hygrométrie et de températures. Ces paramètres n'ont pas été pris en compte dans les études d'évaluation de la SGP. La construction et l'exploitation d'un métro tel que prévu par la SGP (zone de 15m sous les maisons) ne pourrait qu'aggraver cette situation. Risque important d'apparition de fissures, mouvement de la dalle de béton supportant les maisons etc. Rien dans les études réalisées ce jour par la SGP ne permet de s'affranchir de ces risques. Mon pavillon, comme beaucoup d'autres dans la résidence de la Bretonnière, a été endommagé par ces mouvements de sol à 2 reprises, en 1995-1997 et en 2003-2004, suite à des périodes de sécheresse, en occasionnant des dommages importants. Vous trouverez en annexes 1 et 2 les documents et photos illustrant ces faits.</p> <p>2. <i>La présence d'un tunnel sous la résidence</i> interdirait de fait la construction de pieux sous la dalle de béton supportant les maisons (il n'y a pas de fondations dans ce type de maisons). Cette technique serait la seule solution efficace pour limiter les mouvements de la dalle pouvant être induits par les vibrations dues au passage fréquent des trains. Vous noterez que ma propre maison n'est pas équipée de ces pieux qui ont dû être construits sous certains pavillons. 3. <i>Bruits et vibrations</i>. Les résultats (théoriques) de la pré étude de la SGP ne donnent qu'une vague idée des conséquences réelles sur la vie des habitants dans les maisons qui seraient impactées. Cette pré étude est en effet basée sur des hypothèses fausses, à savoir des maisons équipées de fondations et dalle béton au 1er étage. Or la propagation des bruits et vibrations sur une dalle flottante amplificatrice est radicalement différente (bruits solidiens), d'autant plus que le métro est du type fer/fer, que le plancher de la galerie ne serait qu'à une profondeur de -22m et enfin que le plafond de la galerie ne serait qu'à une profondeur de -12 à -15m. Enfin, le rapport de la SGP évoque d'éventuelles indemnités financières, certainement pour couvrir les risques qui ne sont pas techniquement maîtrisés dans ce domaine. Or aucune indemnité ne peut solutionner le problème d'une maison devenue inhabitable.</p> <p>4. <i>Risque de perturbations électromagnétiques</i> La traction ferroviaire de ce type de métro exige des courants forts et permanents de l'ordre de 1500 Volts. De plus, de très nombreux capteurs et émetteurs/récepteurs sont nécessaires à l'automatisation de cette ligne. Enfin, de puissants ventilateurs électriques seront nécessaires pour l'aération continue du tunnel. Il est donc évident que tous ces dispositifs vont engendrer des champs électriques et électromagnétiques, tout ceci une faible profondeur de -12 à -15m. Curieusement aucun élément du rapport de la SGP ne mentionne ces phénomènes. J'en conclus qu'aucune étude sérieuse n'a été menée sur ce sujet (qui est très difficile techniquement parlant). Nous n'avons donc aucune idée des conséquences possibles, à la fois sur le fonctionnement des appareils électriques se trouvant dans les maisons (interférences électromagnétiques) et même sur la santé ou la qualité de vie des habitants (sommeil etc.).</p> <p>5. <i>Relation avec les assurances</i> Si des dommages divers apparaissent sur les maisons pendant les travaux ou pendant l'exploitation du métro souterrain à moyen ou long terme (fissures, bruits, vibrations, interférences électromagnétiques etc..) on peut dès maintenant imaginer la position des compagnies d'assurance qui trouveront un argument idéal pour se soustraire à leurs obligations ou tout au moins différer leurs actions au plus possible pour corriger les dommages. Ce sera des batailles d'experts sans fin, et je ne suis pas du tout certain que la SGP sera au rendez-vous pour reconnaître sa responsabilité. D'ailleurs, ma connaissance, ce point-là n'est pas mentionné dans son rapport !</p> <p>6. <i>Dépréciation des biens</i> Il est bien évident que cette situation influe (et ceci se vérifie dès maintenant) sur la valeur immobilière des maisons de la Bretonnière, les nombreux doutes des éventuels acquéreurs se comprenant fort bien. Ceci est amplifié par la perspective 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
																				devoir subir la contrainte de la loi sur la servitude des tréfonds à -15m (nouvelle loi 2015-992 du 17/08/2015) L'argument que présente la SGP comme quoi les maisons prendront de la valeur dès la mise en service de la ligne est douteux. D'abord la période d'ici 2030 (donc une quinzaine d'années environ) n'est pas couverte par cette affirmation. Ensuite je suis persuadé que l'argument de la présence d'une nouvelle gare à proximité ne pourra en aucune manière contrebalancer les nuisances imposées à nos maisons de manière quasi certaine, et ceci définitivement. <b>Conclusions :</b> 1. <i>Au vu</i> des arguments exposés ci-dessus, je réaffirme ma ferme opposition au projet de la SGP de faire passer le métro ligne 18 en souterrain sous les maisons de la Bretonnière à Voisins le Bretonneux. 2. <i>Ma position</i> est d'autant plus ferme qu'il a été démontré que d'autres solutions de tracé souterrain sont possibles, des coûts équivalents, et avec des risques infiniment plus limités, ainsi que l'ont proposé depuis longtemps le Collectif de défense de la Bretonnière, l'association ADHAVE, ainsi que divers autres associations et groupements de citoyens de Voisins le Bretonneux, et la Municipalité de Voisins le Bretonneux. Je rappelle que l'une de ces solutions consiste à faire passer le tunnel sous les terrains du Golf National et l'avenue de l'Europe. 3. <i>Monsieur le Commissaire</i> Enquêteur, je vous demande de bien vouloir considérer ma position et mes arguments, et je souhaite qu'au terme de cette procédure, une demande soit faite à la SGP pour qu'elle reconsidère sa position et adopte une autre solution pour la traversée de Voisins en souterrain, en préservant ainsi la qualité de vie des habitants de la Bretonnière, dans un contexte de nouvelle ligne 18 utile et acceptée par tous.
Mail 2335							X	X									X			<b>M. MANGIN :</b> Contre la création d'un métro aérien sur le plateau de Saclay La seule justification de cette ligne ne peut être que des projets non encore dévoilés d'une urbanisation encore accrue du plateau de Saclay. Face un projet inadapté pour ce territoire, destructeur du paysage, des sols et des activités agricoles qui caractérisent depuis des années cet espace exceptionnel aux portes de Paris, je dis non.
Mail 2336	X															X	X			<b>M. NABAIS :</b> Je suis favorable pour la ligne 18 avec un arrêt supplémentaire quartier Camille Claudel. C'est insupportable le trafic vers Paris ou Versailles une ligne supplémentaire simplifiera la vie aux habitantes desservis avec une bonne baisse de pollution
Mail 2337	X																X			<b>ANONYME :</b> Avec la croissance du site Safran, il est important d'ajouter un arrêt au niveau de Châteaufort. Cet arrêt offrirait également une desserte de Magny-les-Hameaux et Toussus-le-Noble (dont l'aérodrome).
Mail 2338		X														X	R			<b>M. ONESIME :</b> je suis favorable aux transports en commun, seulement limiter le budget car actuellement certaines lignes ne fonctionnent pas très bien, due à de mauvais entretiens depuis des années. On a parfois privilégié des créations (tgv...), ce qui est très bien mais au détriment d'actions sur les lignes existantes (notamment en Ile de France) par contre je suis contre une ligne viaduc, je privilégie la ligne souterraine
Mail 2339																X	X			<b>ANONYME :</b> Pour tous ceux qui, comme moi, utilisent les transports en commun pour venir à Orly, que ce soit pour y travailler, pour voyager ou pour visiter, ce mode de transport supplémentaire ne peut être qu'un plus. Diversité des destinations, des modes de transport, rapidité, modernité, écologie, sont de bons arguments.
Mail 2340		X											X				R			<b>M. GOURLAOUEN :</b> L'impact environnemental de cette ligne sur le plateau sera épouvantable si un viaduc est envisagé. Cela détruirait complètement l'harmonie de cette région. Une ligne enterrée aura un coût très élevé pour une efficacité réelle en termes d'acheminement de personnes qui doit être démontrée. Et rien ne semble prévu pour des liaisons pratiques Gif et Bures vallée vers le plateau.
Mail 2341										X			X				X			<b>ANONYME :</b> Un excellent projet, indispensable (entre autres) pour l'attractivité de l'ensemble universitaire du plateau de Saclay. Il est cependant urgent de mettre aussi la même énergie (et les mêmes moyens) dans la remise en état immédiate de la ligne de RER B, seul moyen de transport de masse actuel desservant cette région et dont le pitoyable et persistant (dys) fonctionnement est un scandale absolu pour n'importe quelle nation développée. Et ne commençons pas pour la ligne 18 l'erreur funeste du sous-investissement dans l'entretien, dont on mesure les conséquences sur la ligne B. Les décisions d'aménagement ne doivent pas être laissées aux comptables

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2342								X									X	<b>ANONYME</b> : On ne comprend pas quel était l'intérêt de rapprocher tous ces établissements de recherche. Ils ne vont pas collaborer davantage alors qu'Internet les a déjà rapprochés sans grand résultat. Seul une technocratie française sans connaissance du terrain aura pu concevoir un projet aussi inepte. Dans la Silicon Valley, personne ne s'est avisé de reloger cote à cote Stanford, Berkeley et Sandia. Alors pourquoi en plus faut-il concevoir ce projet de ligne de métro? On constate l'engorgement grandissant des routes de la région, notamment en fond de vallée. Qui s'imagine que la situation va s'arranger avec cette nouvelle ligne ? Fonctionnera-t-elle mieux que le RER B ? Exigeons de nos technocrates qu'ils fassent marcher le RER B de façon nominale. Ça coutera bien moins cher, et ils pourront faire la preuve de leur utilité en éveillant notre respect. Sans avoir eu la possibilité de défigurer le plateau en coulant du béton.
Mail 2343																	X	<b>Mme MELON</b> : Je vous écris concernant la fermeture du centre 8, la seule communauté protestante sur Versailles; Il y a un centre d'alphabétisation, et un culte ; ce serait vraiment dommage qu'il ferme Il faut penser au bien commun
Mail 2344	X																X	<b>M. CHEVALIER</b> : Je profite de l'enquête publique pour insister sur une demande évoquée à maintes reprises, pendant les concertations publiques ou ne serait-ce dans le présent registre : ajoutez une station au niveau de Châteaufort ! En effet, si la ligne 18 permet de relier les grandes villes Orly, Massy et Versailles, elle est complètement inutile aux habitants du plateau de Saclay et des environs qui verront le métro passer sous leurs yeux sans pouvoir le prendre (sauf en cumulant des correspondances qui sont un frein reconnu l'usage des transports en public). Un métro qui sert est un métro qui a des stations. Or, le tracé de la ligne 18 présente un tronçon de 10 km sans arrêts entre CEA-St Aubin et St-Quentin Est ! Ajouter une station dans la commune de Châteaufort permettrait : 1) de desservir plusieurs milliers d'habitants (Châteaufort, Toussus-le-Noble et son aéroport, St Remy-les-Chevreuse, Villiers-le Bâcle, Magny-les Hameaux, etc.) ; 2) de compenser les nuisances occasionnées par le passage du métro en offrant un moyen de transport à proximité immédiate. Enfin, l'ajout de stations de métro est faisable et a déjà été fait, depuis le décret du 24 août 2011 (schéma d'ensemble qui détermine le nombre et l'implantation des gares). En effet, le "Bilan de la concertation publique avant enquête publique" mentionne clairement : "le projet avait sensiblement évolué, passant de quatre dix gares" (p. 46). Pour toutes ces raisons, je vous demande, monsieur le Commissaire Enquêteur, de considérer sérieusement ma proposition d'ajouter une gare au niveau de Châteaufort.
Mail 2345		X						X									R	<b>M. LODE</b> : favorable sous réserves que soient pris en compte le passage sous la Bréttonnière et le tracé en viaduc. « Aux Villebaclais et Villebaclaises : qu'est-ce qui est le plus dangereux pour vous une ligne de métro en aérien ou les essais nucléaires du CEA ? La vue ou la vie ? »
Mail 2346		X	X					X				X					X	<b>M.MICHAL</b> : Ce projet est excessif et trop coûteux pour la satisfaction d'une clientèle restreinte, alors que l'on sait que les deniers publics sont limités. De plus, la ligne en viaduc entre Palaiseau et Guyancourt est un désastre pour l'environnement. Les solutions de remplacement n'ont pas été assez étudiées (téléphérique par exemple) En bref, le projet de la ligne 18, dans son état et son phasage actuellement proposés, n'est pas d'utilité publique.
Mail 2347	X	X						X							X		X	<b>ANONYME</b> : trouve nécessaire une gare à Camille Claudel, craint la mauvaise intégration du viaduc dans le paysage des terres sanctuarisées. ; « ne serait-il pas possible de prévoir quelques zones de doublement des rames, permettant ainsi d'accélérer le trafic pour des gares dites principales, et réserver un trafic omnibus pour les gares de moindre fréquentation ? »
Mail 2348		X						X									R	<b>M. LE MAISTRE</b> : favorable au projet mais pas de métro sur pylônes
Mail 2349		X					X								X		R	<b>M. CAPITANIO</b> : OUI au métro L18 mais NON sous le quartier pavillonnaire de la Bretonnière, en raison du sous-sol argileux, des vibrations, des rayonnements électromagnétiques dus au système de guidage, à la haute tension des alimentations, aux antennes de communication, impacts sur la santé de la population

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance 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
Mail 2350		X					X	X										R	<b>M. KERHOAS-KRIEGER</b> : NON au métro aérien, nuisances sonores, dégradation du paysage	
Mail 2351		X	X					X					X						X	<p><b>ASSOCIATION DE SAUVEGARDE DES ETANGS DE LA MINIERE (ASEM)</b> :</p> <p><b>En préambule</b> l'ASEM déplore le manque de concertation en amont de l'état actuel du projet. Elle tient à préciser qu'elle est favorable aux transports collectifs mais défavorable à la densification aux alentours des sites naturels ou protégés.</p> <p><b>S'agissant du contexte</b> de la ligne, L'ASM constate que le projet est intimement lié au CDT qui prévoit une forte progression de l'urbanisation sur un territoire jusque-là préservé.</p> <p>Le Grand Paris est devenu une métropole dense au détriment des villes petites et moyennes qui déclinent et perdent une partie de leur population. La progression inévitable de l'urbanisation aura pour effet d'accroître la pollution sur les sites naturels entraînant ainsi leur dégradation.</p> <p><b>Sur le contenu du dossier</b></p> <p>L'ASEM ne peut accepter le viaduc en pleine campagne en raison des nuisances visuelle et sonores qu'il génère. L'ASEM refuse le passage même en souterrain en travers des étangs de la minière</p> <p>Pour l'association, ce métro est largement disproportionné par rapport aux besoins du trafic identifié.</p> <p>Par ailleurs, l'ASEM cite l'avis de l'AE qui estime que le dossier ne fournit pas les informations suffisantes permettant d'apprécier l'utilité publique du projet ainsi que l'avis du CGI défavorable à la 2<sup>ème</sup> phase du projet</p> <p><b>En conclusion</b> l'ASEM souligne des erreurs ou des impasses dans le dossier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pouvant impacter sérieusement la rentabilité économique du projet,</li> <li>- ayant pour possible conséquence de ne pas répondre aux objectifs, à savoir faciliter les déplacements dans la région sud de Paris</li> <li>- des choix impactant sérieusement l'environnement et les équilibres naturels</li> </ul> <p>L'association souhaite donc que des «études alternatives soient menées pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prolongement du tram-train entre Versailles et SQY</li> <li>• Un TCSP (voie dédiée) voire un tramway sur le plateau</li> <li>• Des connexions nord-sud</li> <li>• Un téléphérique urbain reliant les vallées au plateau.</li> </ul> <p>Pour conclure <b>SI LE PROJET DEVAIT SE FAIRE</b>, l'ASEM demande qu'il soit <b>intégralement enterré</b></p>
Mail 2352		X						X					X					R	<b>M. GALEA</b> : défavorable à la portion aérienne, nuisances et dégradations du paysage. « On nous a présenté un écart de moins de 100 M entre les solutions ariennes et enterré; c'est dérisoire à l'échelle du coût global du projet de la SGP!!! »	
Mail 2353		X						X					X					R	<b>M. GALEA</b> : idem mail 2352	
Mail 2354	X	X																R	<b>M. DUTHOIT</b> : le projet autour de la gare des chantiers est très important et a pour impact de détruire le centre huit qui est très important pour la vie sociale ; il est indispensable de revoir cette partie du projet et de limiter l'extension de la gare des chantiers afin de permettre au centre huit de conserver son activité.	
Mail 2355		X					X	X										X	<b>Mme NACASS</b> : non au projet, paysages dénaturés, galères de circulation, nuisances	
Mail 2356		X					X	X										X	<b>Mme LECAPITAINE</b> : idem mail 2355	
Mail 2357		X	X					X										R	<b>M. GUSTIN</b> : Non à une ligne aérienne sur le plateau de Saclay Non à la destruction du paysage et de terres agricoles riches. Oui à une ligne souterraine ou au renforcement des lignes de bus actuelles, voire à la création de nouvelles.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2358																	X			<b>Mme GOUEGNAS</b> : gain de temps et meilleure qualité de vie.
Mail 2359		X															X	R		<b>M. DELORT</b> : Je m'oppose au passage du métro sous les habitations de la Bretonnière à Voisins le Bretonneux. L'intéressé déplore le manque de communication Les habitants n'ont été informés de ce projet que tardivement et par hasard mais en aucun cas ni par la SGP, ni par les élus.
Mail 2360		X															X	R		<b>Mme DELORT</b> : idem mail 2359
Mail 2361		X															X	R		<b>M. DELORT</b> : idem mail 2359 + « Ce projet a été mené avec une grande négligence si l'on en juge par le contenu du dossier d'enquête d'utilité publique. J'en veux pour preuve que vous avez envisagé de passer sous les maisons de la Bretonnière sans faire aucun prélèvement avant août 2015 (prélèvements qui ont été demandés par les habitants et le maire de Voisins le Bretonneux) et donc sans vous soucier de la faisabilité du projet en prenant connaissance de la nature et la qualité du sous-sol. Les résultats des prélèvements d'août 2015 ne sont toujours pas publiés plus de 7 mois après. Est-ce digne d'une grande société au service du public ? »
Mail 2362		X																R		<b>Mme DELORT</b> : idem mail précédent
Mail 2363		X																R		<b>M. DELORT</b> : idem mail précédent
Mail 2364		X																R		<b>M. FRANCOISE</b> : opposé au passage sous la Bretonnière
Mail 2365		X					X											R		<b>M. FERCHAL</b> : opposé au passage en viaduc. « Outre le fait qu'aucune gare ne dessert le plateau et n'apporte aucun avantage à ses habitants, ces derniers devront subir un accroissement important des nuisances. Le bruit des rames circulant grande vitesse s'ajoutera celui des voitures, motos, etc. et celui de l'aviation de loisir et d'affaire de Toussus-le-Noble. »
Mail 2366		X					X	X										R		<b>M. VARIERAS</b> : opposé au passage en aérien
Mail 2367		X				X	X	X										R		<b>M. BRUNI</b> : idem mail 2366 + crainte densification excessive sur le plateau
Mail 2368	X			X														X		<b>M. BELLINI</b> : souhaite le métro le plus vite possible, voudrait une gare entre Saclay et SQY et aménagement de parkings autour des gares.
Mail 2369	X	X																	X	<b>M. MASSELIN</b> : « je demande que soit sérieusement étudiées toutes les solutions permettant le maintien du Centre Huit sur son emplacement actuel. la SNCF a le droit de garder ses terrains, pourtant inoccupés depuis plusieurs années, mais le Centre Huit doit céder les siens ! Pourtant, l'importance du Centre Huit, de par les rôles qu'il joue, aussi bien dans le quartier des Chantiers que dans la ville de Versailles, et même au-delà, est unanimement reconnue. »
Mail 2370	X																X	X		<b>Mme BELLINI</b> : idem mail 2368 + prévoir un mur anti-bruit pour le passage en aérien
Mail 2371		X											X					X		<b>Mme. DRAPIER</b> : projet dépassé compte tenu de l'évolution des modes de vies prévisibles sur 10 ans ; constate le mauvais état des lignes RER B et C. et s'interroge : « Le « mauvais » service rendu par ces lignes n'est pas une fatalité ; est-ce un problème économique, volontaire pour favoriser la construction de nouvelles lignes ? Est-il raisonnable de démarrer un projet non indispensable d'un tel coût alors que l'Etat doit faire des économies ? Des solutions moins onéreuses ont été proposées pour relier le plateau de Saclay à Paris et au monde. Le nombre estimé de passagers, comparé aux dépenses engagées, n'est pas favorable à la réalisation de la ligne 18. Enfin il m'est apparu que le fossé entre les représentants de la SGP/ Elus-Politiques et les Usagers/Citoyens était infranchissable. Une vraie discussion sincère ne s'est pas instaurée. »
Mail 2372		X							X									R		<b>M. COUFFIGNAL</b> : opposé au passage sous la Bretonnière
Mail 2373		X		X			X	X											X	<b>M. DRAPIER</b> : émet des réserves sur la nécessité d'un transport lourd reliant Orly à Versailles, il pense que cette ligne ne changera pas

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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	
																		les habitudes des employés qui travaillent sur le plateau qui continueront à emprunter leur véhicule contribuant à la saturation de la N118 et D36 ; propose pour y remédier : - un téléphérique vallée-plateau pour un moindre- coût. - la mise en service d'un tramway sur le parcours existants du TCSP pour couts et délais inférieurs. - la réhabilitation des lignes RER B et C. « le projet qui a été largement modifié depuis l'origine au gré d'intérêts divergents, est devenu incohérent, il faut de nouveaux transports, mais adaptés la situation ». L'intéressé est également opposé au passage de la ligne sous le quartier pavillonnaire d'Antony-Bellevue entre les gares d'Antony-pôle et Massy-Opéra, en raison des nuisances et d'une forte décote des maisons directement impactées. L'intéressé mentionne le dépôt d'une pétition et d'une contreproposition pour la modification du tracé sur cette portion..	
Mail 2374																	X	<b>ANONYME</b> (expert en automobile) : En 2030 le développement de la micro voiture autonome aura supplanté les transports en commun. le manque de points de connexion de la ligne 18 sur le plateau de Saclay ne rend pas ce projet pertinent à cet horizon.	
Mai 2375		X	X					X										X	<b>ANONYME</b> : Travaillant aux ULIS, la ligne 18 n'arrangera rien : ni ma capacité à aller de Châteaufort aux ULIS, ni le désengorgement de l'entrée du CEA sur la D36. Je pratique le plateau depuis 14 ans et quand bien même la ligne 18 serait validée alors il est impératif d'enterrer le métro afin de ne pas défigurer cet espace naturel.
Mail 2376		X					X	X										R	<b>ANONYME</b> : Contre la ligne en aérien compte tenu des nuisances sonores et visuelles
Mail 2377	X	X	X															X	<b>ANONYME</b> : « Ce projet n'a que peu d'intérêt lorsque l'on se projette en 2030 compte tenu des nouvelles mobilités et surtout de l'évolution des modes de travail. De plus, les gares ne sont pas en accord avec la capillarité nécessaire pour irriguer le pôle scientifique ni la zone 91-06 en phase de renforcement. »
Mail 2378		X						X					X					X	<b>ANONYME</b> : »Non au gaspillage financier lorsque l'on sait que la ligne 18 ne fait que redondance avec la ligne 91.06 qui fait déjà l'objet d'un tracé dédié avec un pont spécifique récemment construit sur la N118 » ; infrastructures jugées non rentables, inefficaces ; destruction espaces naturels
Mail 2379		X	X										X					X	<b>SECTION PCF DU TERRITOIRE DE PARIS SACLAY :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Trouve plus urgent de financer les besoins en transports des essonnien plutôt que la traversée du plateau de Saclay. Une ligne 18 avec pour terminus la gare Orsay-Gif est symbolique d'une vision de développement inégalitaire et passiste de notre région à l'ère de la révolution numérique,</li> <li>Cite l'avis défavorable du CGI et l'opposition du Vice-Président du Conseil départemental du Val de Marne et administrateur du STIF sur le tronçon Orsay-Gif et Versailles</li> <li>Expose que l'implantation du SMR à l'entrée Polytechnique sacrifie les possibilités de logements sociaux et rompt l'équilibre « 3 tiers bâtis », (logements sociaux, accession à la propriété et pleine propriété)</li> <li>Préconise d'étudier le prolongement de la ligne 18 au-delà d'Orly vers Villeneuve st Georges pour créer un lien direct avec le RER D pour répondre aux besoins du pôle d'emploi du Sud francilien</li> </ul> La ligne 18 ne doit pas faire oublier la nécessité de répondre dès maintenant aux besoins les plus importants à l'échelle locale, pour cela plusieurs propositions : - RER B : doublement du tunnel du Châtelet et renforcement de ce transport public essentiel - Dessertes locales du plateau de Saclay (liaisons douces, réseau de transports publics légers, et de Velibs) - Liaison vallée/plateau et plateau/plateau, par téléphérique gros porteur.

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
																				- Liaison Massy/Valenton - Liaison Evry/Massy/Versailles « En conclusion, pour garantir la qualité, la performance et la politique tarifaire du futur réseau intermodal, il faut donner la priorité à la mise en œuvre d'un service public proposant des solutions techniques adaptées aux besoins des essonnien., Ceci implique de refuser les idées de mise en concurrence des territoires et de privatisations des réseaux, qui ne feraient qu'empirer la situation que les essonnien comme l'ensemble des franciliens endurent depuis trop longtemps ».
Mail 2380			X									X					X			<b>ANONYME</b> : Souhaite l'avancement du planning des travaux de la ligne dans la mesure où les transports existants (bus 91-06) sont saturés ; il ne faudrait pas provoquer une perte d'activité et de compétitivité des entreprises du plateau.
Mail 2381		X							X									R		<b>M. FAUCONNIER</b> : Défavorable au passage sous la Bretonnière en raison de la qualité des sols
Mail 2382		X							X										X	<b>M. MASSON</b> : Conteste le passage de la ligne 18 sous le quartier de la Bretonnière en raison de la qualité des sols
Mail 2383	X	X																	X	<b>M. BOESSE</b> : « Il semble délicat de détruire un espace fondateur de la vie de quartier qu'est le Centre 8: il serait heureux de l'insérer dans le projet. »
Mail 2384		X						X											R	<b>M. POUILLET</b> : Avis favorable à la ligne 18 mais pas en aérien afin d'éviter de défigurer le paysage
Mail 2385		X					X	X											X	<b>ANONYME</b> : « Je refuse le projet tel qu'il est présenté aujourd'hui. Je demande sa révision : on doit revenir au projet initial soit un métro enterré sur le plateau de Saclay et pas un métro en aérien sur viaduc et pylône de 10 mètres. » Nuisances visuelles et sonores pour les habitants du plateau.
Mail 2386	X																		X	<b>M. GUILLATAUD</b> : demande une gare à Camille Claudel
Mail 2387		X																X		<b>M. CALLIEREZ</b> : favorable mais propose néanmoins un passage en tranchée couverte sur le plateau
Mail 2388		X					X	X											R	<b>M. FROGER</b> : oui au métro mais enterré
Mail 2389		X														X			X	<b>M. NICOLAS</b> : les transports en commun sont essentiels mais les simulations effectuées par la SGP quant au temps de trajet lui semblent trop longues ; il existe une autre possibilité : depuis le dépôt SNCF de Montrouge construire 11 km de tunnel et relier en moins ¼ d'heure Montparnasse avec le plateau de Saclay avec ensuite le bus 91-06 réaménagé en tramway ; de plus le tunnel arrivant à Saclay pourrait être prolongé jusqu'au Ulis
Mail 2390																	X			<b>M. RICAUD</b> : Cette ligne est indispensable au plateau
Mail 2391		X					X	X											R	<b>M. POURSIN</b> : La ligne doit être enterrée de bout-en-bout comme c'était prévu initialement.
Mail 2392	X	X					X									X			x	<b>Mme. LAGNEAU STEPHANIE</b> : favorable au métro mais défavorable au tracé aérien sur le plateau, et au passage sous la Bretonnière ; l'intéressée craint l'impact néfaste des travaux sur la santé des enfants fréquentant l'école des 40 arpents Enfin regrette qu'il ne soit pas prévu de relier la ligne 18 à l'université de Versailles SQY.(campus d'Alembert à Guyancourt)
Mail 2393	X																X			<b>M. POQUET</b> : favorable mais souhaite une gare à Wissous
Mail 2394		X					X												X	<b>M. BONDOUX</b> : conteste le passage sous la Bretonnière et sous l'école des 40 arpents Un tracé alternatif passant par le golf est facilement envisageable. » En passant sous un golf et des entreprises, personne ne sera lésé. De plus, le tracé sera plus court et donc, j'imagine, moins onéreux ».
Mail 2395		X					X	X											R	<b>M. CURTI</b> : Je suis FAVORABLE la ligne 18, si et SEULEMENT si elle est ENTERREE sur le plateau.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2396	X	X																X	<b>M. NIGON</b> : pourquoi ne pas enterrée la ligne, pourquoi ne pas faire une 2 <sup>ème</sup> gare à SQY	
Mail 2397													X					X	<b>ANONYME</b> : Cette ligne est un point crucial pour le développement économique mais aussi social du plateau de Saclay en lien fort avec Paris et Versailles.	
Mail 2398																	X		<b>M. BENZAKEM</b> : Cette ligne est indispensable pour assurer l'attractivité de l'université Paris Saclay. Elle offrira aux personnels et aux étudiants un moyen de transport efficace et éco citoyen désengorgeant le trafic automobile	
Mail 2399		X		X															X	<b>ANONYME</b> : J'aimerais savoir pourquoi la Société du Grand Paris est ce point acharnée sur la version "Métro" de cette ligne 18 ? l'intéressée juge qu'un tramway serait plus utile et accepté par les villages concernés sur le plateau.
Mail 2400		X		X														X	<b>M. THERRE</b> : contre dans la configuration actuelle alors qu'il existe des moyens pour améliorer le réseau existant	
Mail 2401			X					X											X	<b>M. ou Mme DESCHAT</b> : Les nouveaux Palaisiens du Plateau commencent à se demander si la ligne 18 annoncée pour 2024 améliorera leur quotidien. Si cette ligne passe au ras du quartier Camille Claudel sans s'y arrêter la réponse est NON; ils continueront à prendre le TCSP (transport en commun en site propre) en espérant que la fréquence et les plages horaires des bus seront un jour mieux adaptées à leurs besoins. Si une nouvelle gare est créée à proximité de leur quartier, bien sûr la réponse sera OUI, mais quand ils apprendront que le prix à payer sera une densification urbaine autour de cette gare, cette réponse deviendra NON car ils comprendront que les problèmes auxquels ils sont confrontés aujourd'hui vont aller crescendo. Et ils diront : STOP à l'urbanisation du Plateau de Palaiseau ! Les Palaisiens qui habitent depuis longtemps le Plateau et qui prennent depuis des années le RER B car il draine bien toute la vallée dans laquelle ils trouvent tous les équipements et services dont ils ont besoin, connaissent les difficultés des liaisons Plateau-Vallée (Nord-Sud). Ils ne voient pas en quoi la ligne 18 avec son trajet Est-Ouest va améliorer leur quotidien. Ils craignent que les moyens financiers engloutis dans la ligne 18, dont la rentabilité est sérieusement contestée, fassent défaut pour enfin étudier et réaliser des transports en commun fréquents et rapides en plusieurs endroits de la bordure Plateau-Vallée et ils disent : PRIORITE à l'étude et la réalisation des liaisons Plateau-Vallée ! Cette ligne 18 prévue en aérien sur tout le Plateau de Saclay va modifier irrémédiablement cette entité remarquable. Malgré l'obtention récente de « la sacralisation de terres » pour sauver Le Plateau de Saclay, le grignotage des espaces agricoles et boisés va continuer inexorablement à partir du « fuseau » d'emprise de cette ligne 18 avec de belles promesses de mesures compensatoires rapidement reniées. Ceci n'est pas un mauvais rêve prémonitoire puisque dans le projet soumis à l'enquête publique se trouve déjà la preuve manifeste de ce grignotage sur le territoire de Palaiseau. On apprend dans ce projet qu'un centre d'exploitation est nécessaire (SMR + SMI + PCC) en bordure du « fuseau ». « Le site de Polytechnique a été retenu car il s'est avéré intéressant » selon plusieurs critères dont certainement celui de son coût; il faudra «évidemment une vigilance particulière vis-à-vis de l'environnement du fait de la présence d'un espace boisé classé et d'espèces protégées à proximité ». En effet ce site se trouve là où doivent être exécutées certaines des mesures compensatoires aux destructions importantes de zones humides dans la ZAC du quartier Polytechnique (Arrêté N°2012/DRIEE/132). La figure jointe à ma contribution à l'enquête l'illustre clairement ; elle montre les sites pour les mesures compensatoires et peut être comparée avec celle qui dans le dossier de l'enquête montre en bleu la zone de 6,6 ha prévue pour le centre d'exploitation (pièce G3 page 59). Cette zone en bleu jouxte une zone hachurée intitulée « zone libre d'obstacle » pour laquelle il conviendrait d'obtenir rapidement des éclaircissements. Evidemment une nouvelle dérogation sera demandée pour modifier l'exécution des mesures compensatoires exigées lors de la précédente dérogation ... et son acceptation sera assortie de nouvelles mesures compensatoires à exécuter dans des zones situées à l'extérieur du périmètre convoité pour le centre d'exploitation...c'est à dire dans des zones libres de projet. Et le grignotage pernicieux va continuer ainsi inexorablement de projet en projet comme cela se fait depuis des décennies, faisant fi des avertissements et recommandations de ceux qui préconisent des alternatives moins polluantes et plus respectueuses de toutes les composantes de l'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
																			OUI à l'exécution des mesures compensatoires de l'arrêté N° 2012/DRIEE ! NON à l'implantation du centre d'exploitation sur le site Polytechnique ! POUR un projet de transport moins pharaonique que le projet actuel de la ligne 18, plus respectueux de l'environnement et intégrant les besoins actuels et futurs des Palaisiens du Plateau et de la Vallée!	
Mail 2402							X	X					X					X	<b>M. JOYAU</b> : Avis défavorable à la ligne 18 dans sa configuration actuelle. La section en viaduc aura un impact négatif sur la qualité de vie des habitants des communes concernées avec un impact environnemental, nuisance sonore, dégradation visuelle, espace agricole condamné sur des terres fertiles. Par ailleurs les études économiques montrent la non rentabilité de ce métro pour partie Saclay-Versailles. Des solutions moins lourdes (TCSP, Tramway) existent pour répondre au besoin de transport en commun sur le plateau.	
Mail 2403		X														X		X	<b>M. ou Mme PICRODE</b> : Avis défavorable à la ligne 18 telle que proposée actuellement J'habite Massy et je viens très régulièrement chez ma fille à Châteaufort et ce que tout le monde apprécie est cet environnement champêtre, calme et apaisant non bétonné. Proposer dans un tel environnement un métro aérien est une hérésie ! Enterrez ce métro ou optez pour une solution telle qu'un tramway en lieu et place de la solution aérienne.	
Mail 2404		X	X				X	X								X		X	<b>M. ou Mme MARINARO</b> : NON A UNE GARE SUPPLÉMENTAIRE À CAMILLE CLAUDEL : car pour rentabiliser cette gare, de nouveaux logements seront construits, la 2 <sup>ème</sup> tranche de 500 logements est en attente... mais ne soyons pas dupes, ce ne sera pas seulement 500 logements qui seront construits mais 2, 3 voire 4 fois plus, c'est une certitude, il y a encore des terres agricoles à prendre .... de PLU en PLU on voit ce que ça donne... Une population supplémentaire à drainer mais pas forcément sur la ligne 18... des voies totalement congestionnées aux heures de pointe et les week-ends, d'ailleurs on a trop tendance à oublier les fins de semaine, les départs en WE prolongés et les tous les départs et retours de petites vacances et..... vacances d'été et pour le coup c'est tout juillet et août qui seront constamment chargés sur le Plateau. Et tout le monde ne se rend pas à Orly.... Vous avez dit "écologique" ? Ou encore "éco quartier" ? Sans oublier non plus que la gare de Camille Claudel ne serait (heureusement) pas exclusivement réservée aux résidents de ce quartier et que pour s'y rendre il faudrait emprunter un véhicule du Plateau, de la Vallée, d'Igny ou d'ailleurs, ce qui nécessiterait la construction d'un énorme parking et drainerait bien évidemment toujours et encore plus de véhicules sur le Plateau palaisien. Vous avez dit écologique? Le TCSP sera dans un avenir proche équipé de tramways. Dans un premier temps il est surtout nécessaire d'adapter les passages des bus à la fréquentation des voyageurs. Et Moderniser et renforcer la ligne B est indispensable et urgent !!!! NON AU MÉTRO EN AÉRIEN : trop de nuisances sonores et visuelles sans oublier que les piliers deviendront forcément une excellente source d'expression pour les taggeurs et pour le coup le paysage en sera encore plus défiguré. NON au SMR/SMI à Palaiseau en lisière d'un site classé boisé et en lisière des mesures compensatoires de 2012. Un SMR/SMI qui, de plus, serait une frontière entre 2 quartiers. L'actuel quartier Camille Claudel et celui à venir de Polytechnique où encore 2000 logements familiaux doivent être construits dans le prolongement de l'éco quartier.	
Mail 2405		X					X	X					X					X	<b>M. ou Mme JOYAU</b> : Avis défavorable à la ligne 18 en raison de la portion aérienne. Comment peut-on construire un métro sur viaduc dans un tel environnement ?!!! Arrêtons de prendre des décisions en tenant compte uniquement de l'aspect financier à court terme ! Les étudiants y sont favorables mais ce n'est pour eux qu'un moyen de locomotion, ils ne vivront sur le plateau que le temps de leurs études. Nous, nous y vivons avant le métro et nous y vivrons après. Il faut sans aucun doute proposer une solution de transport en commun sur le plateau de Saclay mais tant sur le point environnemental (bruit, aspect visuel, condamnation de terres agricoles fertiles,...) que sur le plan économique (rentabilité par rapport à l'impact environnemental?), la portion prévue en aérienne n'est pas la solution la plus adaptée.	
Mail 2406		X													X	R		<b>M. BOUTET</b> : POUR cette ligne 18, qui nous dispensera de liaisons vallée Yvette/plateau supplémentaires CONTRE ce viaduc: il faut enterrer aussi cette partie, quitte à décaler la mise en service pour retrouver le budget nécessaire CONTRE toute gare supplémentaire, à		

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
																			Palaiseau comme ailleurs: ce sera à la CPS de définir un réseau local autour des gares de métro.	
Mail 2407		X						X	X								R		<p><b>M. SUIZDAK</b> : Ayant assisté au débat public du 14 avril 2016 à Guyancourt et n'ayant pu intervenir. Je me permets vous adresser mon point de vue. Une très large majorité de l'audience présente lors de cette réunion était contre le projet, non contre le projet en lui-même mais contre son tracé qui passe sous le quartier de la Bretonnière ou le choix technique retenu pour la traversé du plateau de Saclay en aérien. Je soutiens ce point de vue et je suis contre le tracé actuel qui passe sous la Bretonnière. Je trouve aberrant que ce projet initial propose un tracé sous des habitations dans une zone où l'urbanisation est limitée et des espaces sans habitation sont disponibles. Ce point a été rappelé par un des intervenants. Le Directeur de la SGP et son équipe sont venus nous présenter leur rêve qui est notre pire cauchemar. Il est notre pire cauchemar car il nous vole notre bien le plus chère notre toit, notre fierté. Certaines personnes ont travaillé toutes leurs vies pour payer cette maison ou cet appartement, d'autres ont des crédits sur 15, 20, 25 ans. Ils vont donc travailler une bonne partie de leur vie pour récupérer 50% de la valeur du bien qui auront payés à cause des nuisances que ce métro apporte. Bruit, vibration, pollutions électromagnétiques...</p> <p>Certains intervenants ont parlé de respect, et la SGP de par son attitude et le tracé actuel ne reste pas les riverains qui sont aujourd'hui leurs premiers clients. Je crois que vous aurez aussi noté les incohérences du dossier soumis par la SGP et relevé par les intervenants sur les couts, le type de solutions techniques sur certain tronçon, les mesures de bruits, et surtout l'étude d'impact et de risques qui sont incomplètes. Nous sommes aujourd'hui l'intérêt Public en tant qu'habitants ce secteur, nous et nos enfants payons et payerons ce projet par nos impôts directement ou indirectement pour 70 ans à venir.</p> <p>Notre souhait le plus cher est de transformer ce cauchemar en rêve et se joindre au développement de notre région par la construction de cette ligne de métro mais nous disons NON tracé actuel qui passe sous la Bretonnière et au Métro aérien sur le plateau de Saclay.</p> <p>Nous espérons que vous aurez entendu notre message et que votre rapport reprendra ces éléments pour demander à la SGDP de modifier son tracé en évitant le quartier de la Bretonnière et trouver une solution constructive pour le plateau de Saclay</p>	
Mail 2408		X					X										X		<p><b>Mme RENAUX</b> : AVIS DEFAVORABLE à ce projet en l'état. En plus de l'in esthétique de ce métro sur pylônes il faut rajouter le bruit qu'il va produire et ce tout au long de la journée et une partie de la nuit. INVIVABLE pour les riverains. ENTERREZ intégralement la ligne 18</p>	
Mail 2409	X	X															X		<p><b>ANONYME</b> : Cette ligne 18 est une des rares lignes en région parisienne qui permettra d'effectuer des liaisons transversales. Le tracé aérien rend le parcours plus agréable qu'un tracé enterré. Le nombre de stations est en revanche faible au prorata de la longueur de la ligne.</p>	
Mail 2410		X						X										X	<p><b>Mme FORZANI</b> : Après le débat de Guyancourt, la preuve est faite que les riverains ne sont pas entendus et que cette enquête publique n'est pas considérée comme une concertation par la SGP. Elle veut passer en force et donne des chiffres et des arguments contestables et contestés. Où est l'utilité publique d'un passage en aérien de la ligne 18 ??? Qui est le public sinon les riverains ??? Notre avenir, celui de nos enfants et de nos territoires ne doit pas être compromis par des décisions purement comptables dans un parc naturel que l'Etat avait la volonté de protéger jusqu'à présent. Soyons cohérents, il en va de notre environnement pour des décennies. J'espère que la démocratie rime encore avec solidarité et fraternité, qu'elle ne consiste pas à écraser les petits face aux intérêts des puissants. Enterrez le métro sur le plateau.</p>	
Mail 2411		X					X	X										X	<p><b>Mme COULET</b> : Je ne souhaite pas que la ligne 18 soit aérienne car les conséquences seraient la détérioration du paysage agricole et le niveau sonore important. La qualité de vie que nous avons doit être préservée tant au niveau psychologique que physique.</p>	
Mail 2412																			<p><b>M. PUS</b> : Je suis résolument opposé au projet de métro aérien, et de métro tout court. D'autre modes de transport, moins coûteux et ne nécessitant pas des travaux aussi pharaoniques, auraient dû être privilégiés : voies réservées au bus et au covoiturage, tramways, téléphérique...</p>	
Mail 2413																			<p><b>M. ROCHER</b> : Des alternatives existent à la construction d'une gare en détruisant le Centre 8 à Versailles. L'implantation d'une gare à cet endroit nuirait gravement au calme de l'établissement de soins palliatifs, et au monastère, situés à côté.</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
																				Ce constat peut sembler dérisoire par rapport aux enjeux financiers mais peut être cette fois, peut-on considérer la dimension humaine en face de toutes les bonnes raisons économiques qu'on ne manquera pas de trouver pour justifier ce projet.
Mail 2414																				<b>M. THIEBAUT</b> : Contre ce projet de Metro du Grand Paris sur le plateau de Saclay, encore plus du fait qu'il sera pour partie aérien. Une fois que le métro serait là l'urbanisation va fleurir autour....De plus en tant que cuisinier j'ai besoin d'acheter des produits locaux comme je le fais avec Jardin de Cocagne. Nous avons aussi besoin d'un poumon vert avec des champs qui restent
Mail 2415																				<b>M. DE MARSAC</b> : Je soutiens le projet de la ligne 18 du métro, qui est indispensable pour tous les étudiants qui seront dans quelques années sur le plateau de Saclay, pour leur éviter d'être complètement coupés de Paris et isolés dans la campagne
Mail 2416		X					X	X					X				X			<b>ADEVE</b> : Association de Défense des Espaces Verts et de l'Environnement d'IGNY. ADEVE a déjà exprimé son opposition au tronçon de la ligne 18 Massy-Versailles passant par le Plateau de Saclay. Rappelons les arguments de refus de ce projet: Il s'agit d'un projet de métro : <ul style="list-style-type: none"> <li>• très coûteux et économiquement déficitaire.</li> <li>• source d'urbanisation accrue sur le Plateau.</li> <li>• ne répondant pas aux besoins de ceux qui viendront travailler sur le Plateau.</li> <li>• n'apportant aucun gain de temps aux habitants.</li> <li>• négligeant des alternatives plus utiles et moins coûteuses pour l'économie locale.</li> <li>• nuisible à l'agriculture dans sa pérennité sur le plateau.</li> <li>• difficilement compatible avec la ZPNAF.</li> <li>• néfaste à l'environnement.</li> </ul> <b>Un projet de métro très coûteux et économiquement déficitaire :</b> Commençons donc d'abord par rappeler que tous les avis des organismes spécialisés en transports expriment à l'unisson une estimation économique déficitaire de cette ligne. C'est ce qu'expriment le STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France), le Cercle des Transports qui rassemble des experts, le CGI (Commissariat général à l'investissement) qui examine la pertinence socio-économique du projet, sans oublier le rapport Auzannet qui alertait déjà sur ce sujet en décembre 2012 ou, plus récemment, l'Autorité Environnementale qui demande des compléments sur les émissions de Gaz à Effet de Serre engendrées par le projet et les nuisances diverses notamment près des gares, et souligne que l'impact sur les paysages n'a pas été prise en compte. 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. La fréquentation de la ligne 18 est annoncée par la SGP (Société du Grand Paris) à 6.000 personnes/heure à l'heure de pointe, ou de 100.000 personnes/jour alors que la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transports) énonce une rentabilité d'un métro lourd comme possible à partir de 40.000 personnes/h ou 400.000 personnes/jour, il faudrait donc 4 à 7 fois plus de passagers que prévu actuellement. Enfin n'oublions pas qu'une enquête Européenne a montré que les budgets d'investissements des grands travaux sont toujours sous-évalués de 30% minimum, qu'il faudra ajouter à l'investissement programmé. Qui prendra le déficit en charge ? Le STIF au détriment des autres lignes Franciliennes. La ligne 18 sera donc sur-capacité, trop onéreuse, et générera un coût de fonctionnement déficitaire ingérable par le Stif. <b>Un métro source d'urbanisation accrue sur le Plateau :</b> Si la ligne 18 était malgré tout réalisée, que se passerait-il après un temps d'exercice déficitaire ? Les gestionnaires chercheront à augmenter le trafic en urbanisant à proximité. L'urbanisation massive du plateau qui en résulterait, achèverait dramatiquement d'impacter les espaces agricoles en menaçant l'équilibre économique des exploitations agricoles. <b>Un métro qui ne répondra pas aux besoins de ceux qui viendront travailler sur le Plateau :</b>

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'Insee indique que plus de 70% de ceux qui travaillent sur le Plateau arrivent de l'Essonne contre seulement 8% des Yvelines. Peut-on imaginer que quelqu'un qui doit prendre sa voiture pour aller de Montfort l'Amaury ou de Plaisir, à la zone du Moulon s'arrêtera à St Quentin pour prendre le train jusqu'à Versailles, où il lui faudra changer encore pour aller à Polytechnique avec le métro 18 ? Non bien sûr. Pour les Hauts de Seine (7,9%des usagers), par exemple quelqu'un habitant à Rueil et venant travailler à EDF (zone de Polytechnique) : par le métro Grand Paris il devra prendre la ligne rouge Rueil-Villejuif, changement avec la ligne bleue pour faire Villejuif-Orly, changement encore pour prendre la ligne verte (n°18 dont nous parlons) et aller d'Orly à Palaiseau Paris Tech (environ 45 minutes). En voiture il n'aura qu'à prendre le tunnel A 86 Rueil-Versailles Pont Colbert et traverser ensuite le Plateau : temps total 35 à 40 minutes. Là encore, la voiture est la mieux placée. C'est donc juste pour le reste des usagers venant de Paris (7,5%) que ce métro pourra être utile. Est-il judicieux de faire un métro aussi lourd et coûteux pour 7,5% des usagers prévisionnels?</p> <p>Enfin n'oublions pas que la faisabilité technique du métro est sévèrement entravée jusqu'en 2030 entre Saclay et Versailles. En effet le démantèlement en cours des installations nucléaires présentes dans le CEA interdit avant cette date toute gare au Christ de Saclay, et tout tracé à proximité.</p> <p><u>Si elle était réalisée, la ligne 18 n'apporterait pas de gain de temps par rapport aux transports installés (RER B, tram train, bus à Haut Niveau de Service) pour les habitants :</u></p> <p>Nous citons ici le calcul précis effectué par l'association Essor de Versailles, exprimé en juin 2015 lors de la « concertation » sur cette ligne : « le tram-train qui succédera au RER C (dans la Vallée de la Bièvre) restera plus rapide entre Versailles et Massy que le métro ligne 18. La rubrique "68 gares du Grand Paris " du site internet de la Société du Grand Paris fournit pour chaque gare :</p> <p>- le trafic moyen total par jour</p> <p>- deux exemples de temps de parcours entre cette gare et deux gares de la ligne 18 (et les temps de parcours avant-projet)</p> <p>A partir de ces couples de temps, on peut calculer facilement les temps entre gares voisines et reconstituer tous les temps entre deux gares quelconques de la ligne, en faisant l'hypothèse - qui se vérifie a posteriori - d'arrêts moyens dans les gares intermédiaires de 1mn dans les plus importantes et 30 secondes dans les plus petites.</p> <p>On obtient alors les résultats repris dans la figure jointe.</p> <p>Voyageurs: 35 000 6 500 30 000 14 000 24 000 20 000 60 000 18 000 20 000 40 000</p> <p>Versailles Satory St-Quentin CEA Orsay-Gif Palaiseau Massy- Massy Antonypôle Aéroport</p> <p>Chantiers est St-Aubin Palaiseau Opéra d'Orly</p> <p>? ----- ? -----? -----? -----? -----? -----? -----? -----? -----?</p> <p>2 mn 6 mn 8 mn 1 mn 2 mn 4 mn 1 mn 1 mn 4 mn</p> <p>Temps Trajets en mn depuis Versailles Chantiers Arrêt compris 2 8,5 17,5 19 21.5 26 28 29,5 34 à 0,5 à 0,5 mn près</p> <p>Les temps de parcours entre Versailles Chantiers et Massy-Palaiseau sont les suivants:</p> <p>? par la ligne 18 : 26/27 mn en situation de projet</p> <p>? par RER C actuel : 19 mn dans le sens Versailles Chantiers vers Massy-Palaiseau et 23-24 mn dans l'autres sens (la transformation prévue en tram-train ne changera pas ces temps voire les améliorera pour le sens Massy-Palaiseau Versailles Chantiers en raison de meilleure capacité des rames en accélération et en décélération, avantage intrinsèque du tram-train).</p> <p>Par conséquent la ligne 18 n'apporte aucun avantage en temps de parcours entre ces deux pôles importants ; au contraire les temps de parcours sont moins bons sur la ligne 18 ! »</p> <p><u>Un métro qui néglige des alternatives plus utiles et moins coûteuses :</u></p> <p>- La ligne 18 prévue ne passerait qu'en limite de St Quentin à l'Est, donc l'essentiel de ses habitants continuerait de prendre le train pour Versailles par la ligne SNCF Paris Montparnasse.</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>- Il existe pourtant une véritable alternative qui, en plus, répondrait aux besoins des habitants : Relier directement St-Quentin en Yvelines à Massy en prolongeant le RER C Massy-Versailles Chantiers (en cours de transformation en tram-train) par un prolongement sans changement nécessaire jusqu'à Saint Quentin en Yvelines.</p> <p>Cette ligne ferrée peut être prolongée de Versailles à St Quentin pour 240 millions € (selon les chiffres donnés par RFF lors de l'enquête publique sur ce projet, par nécessité d'élargir le tronçon Versailles-St Cyr en creusant la colline) soit 10 fois moins cher que la ligne 18, annoncée pour 2,4 milliards €.</p> <p>- Par ailleurs un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur le Plateau sera opérationnel début 2016, sur le même trajet, donc en plus de la ligne 18. Ces deux transports, sur le même parcours, réduiraient encore l'attractivité de la ligne 18 et ses passagers prévisionnels.</p> <p>- Pour une desserte correcte du territoire, les habitants réclament depuis longtemps :</p> <p>*La rénovation et le renforcement du RER B.</p> <p>*Des connexions nord-sud (des bus en site propre Les Ulis-Orsay-Bièvres-Vélizy et Chevreuse-Châteaufort-Buc-Versailles, et plus récemment un téléphérique urbain Les Ulis-Orsay-Moulon).</p> <p>La ligne 18 ne répond pas à ces demandes locales.</p> <p>La ligne 18 serait opérationnelle trop tard, elle n'apporterait aucun gain de temps et ne correspond pas aux demandes des habitants.</p> <p>Son utilité publique n'est donc pas démontrée.</p> <p><u>Un métro nuisible à l'agriculture et à sa pérennité sur le plateau :</u></p> <p>L'agriculture périurbaine doit assumer des coûts supplémentaires (engins plus onéreux, déplacement contraints et plus onéreux, etc...). L'agriculture du Plateau de Saclay, qui est historiquement la première ressource du territoire, sera fragilisée par la ligne 18 et par la juxtaposition des transports (TCSP, ligne 18, voie rapide 2x2 voies).</p> <p>Elle s'est désormais tournée vers le futur avec des circuits-courts (vente à la ferme, amap, cueillette au pré), a enclenché la qualité du bio dans certaines exploitations, contribue à la réinsertion sociale (Jardins de Cocagne), soutient les loisirs (centre équestres, pensions pour chevaux), fournit des plantations aux habitants (Allavoine).</p> <p>Cette agriculture périurbaine mérite d'être soutenue et protégée car le 21<sup>ème</sup> siècle en aura besoin pour nourrir les 13 millions d'habitants prévus en Ile de France avec un coût de transport réduit.</p> <p><u>Un métro difficilement compatible avec la ZPNAF :</u></p> <p>La ZPNAF interdit toute construction sur sa surface, comment un tracé aérien pourrait-il être compatible avec cette protection ?</p> <p><u>Un métro néfaste à l'environnement :</u></p> <p>L'Autorité Environnementale (A.E.) a exprimé dans le CDT Sud que les impacts sur l'environnement ont été très insuffisamment étudiés. L'A.E. formule un point précis à propos du métro également dans sa 5ème recommandation concernant le paysage, il y est écrit « l'A.E. recommande de fournir des illustrations de l'impact paysager des projets du CDT, ..., notamment de façon ciblée sur les secteurs les plus profondément modifiés, intégrant en particulier les perspectives en viaduc de la ligne 18 et ses différents ouvrages ». L'A.E. exprime aussi sa préoccupation envers la dégradation des lisières boisées. Ajoutons que, par la dégradation des paysages que provoquerait un tracé aérien du métro 18 sur le Plateau, le projet ne respecterait pas les principes de la Charte de l'Urbanisme Européen (préserver les terres agricoles, construire la ville sur la ville, préserver les paysages, contribuer à la qualité de la biodiversité dans les espaces ouverts).</p> <p>Les espaces agricoles et forestiers par l'humidité et l'évaporation qu'ils fournissent réduisent le réchauffement et diminuent le CO<sup>2</sup>.</p> <p>A l'inverse les espaces urbanisés et denses conservent et accroissent la chaleur d'un territoire.</p> <p>Il serait logique que les nouveaux projets soient compatibles avec les orientations de la COP21 défendue par la France en décembre: La ligne 18 ne s'inscrit pas dans cette perspective.</p> <p><u>En conclusion :</u></p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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
																				ADEVE renouvelle son opposition au tronçon de la ligne 18 Massy-Versailles passant par le Plateau de Saclay. ADEVE demande : <ul style="list-style-type: none"> <li>• que le projet de ligne 18 de Massy à Versailles par traversée du Plateau soit abandonné pour les raisons énoncées ci-dessus,</li> <li>• que soit réalisé le prolongement du RER C (futur tram-train) de Versailles Chantiers à St Quentin en Yvelines sans changement, beaucoup moins onéreux,</li> <li>• que l'amélioration du RER B soit réalisée en priorité, tout comme les transports Nord-Sud, par navette ou transport par câble, demandés par les habitants,</li> </ul>
Mail 2417	X																	X	<b>Mme LEDUC</b> : Il serait pertinent d'ouvrir une station dans le Camille Claudel à Palaiseau. Il s'agit d'un nouvel écoquartier où de nombreuses personnes vont travailler dans le nouveau quartier de recherche situé sur le plateau de Saclay. Ce quartier d'habitation est intimement lié au quartier de recherches et à Polytechnique (de nombreux étudiants y habitent et ils doivent être en mesure d'aller facilement en cours ou en stage). Un quartier ne peut être que vivant s'il est relié à plusieurs réseaux de transports en commun. La ligne de RER B de Palaiseau est relativement éloignée de ce quartier, notamment pour les personnes sans voiture ou les familles avant jeunes enfants. D'autre part, je ne pense pas que la station de Palaiseau - de par sa localisation - ait la capacité d'accueillir les nouveaux passagers de la ligne 18 (pas de parking pour se garer facilement à la journée, pas d'agent d'accueil, etc.). Une ligne 18 qui ne tiendrait pas compte de l'évolution des villes qu'elle traverse et des nouveaux besoins de mobilité de ses habitants perdrait grandement de son utilité. Un arrêt pour Camille Claudel/Polytechnique à Palaiseau SVP!	
Mail 2418																		X	<b>ANONYME</b> : Ce projet de métro, les membres de la SGP seraient les premiers à le refuser si on venait le construire sous leur fenêtre (ou leur maison) ! Quelle hypocrisie. Je suis bien évidemment favorable au développement des TRANSPORTS EN COMMUN mais pas comme le souhaite la SGP. D'autres solutions existent, il faudrait juste écouter les propositions faites depuis des années. AVIS DEFAVORABLE.	
Mail 2419															X			X	<b>M. LAMBERT</b> : Vous voulez contenter tout le monde ? En finir avec la contestation locale ? Fédérez l'ensemble de la population sur projet commun, motivant ? Allez plus vite ? Le réaliser plus tôt ? Couvrir plus de territoire en apportant un meilleur service à toute cette population ? Une mobilité personnalisée, disponible H 24 ? Une mobilité du 21ème Siècle qui donne du sens à un cluster naissant ? Une mobilité qui résout le dernier km ? Une mobilité championne de l'accessibilité pour les PMR. Et surtout une mobilité qui coûte 3 fois moins cher que votre projet ? Alors cessez d'écouter vos vieux ingénieurs de mines qui ne sont plus à jour ! Cessez de céder à la facilité de la dette publique qui nous plombe. Cessez de croire que l'on peut moderniser la bougie pour faire une ampoule ! Cessez de penser à des solutions du 19e et du 20e greenwashées ! Acceptez d'être enfin au 21 <sup>ème</sup> siècle et pensez innovation de transition. Les solutions de PRT photovoltaïques sont LA solution à votre problème. Ce sont des solutions de transition énergétique qui seront exportatrices et vont créer de nombreux emplois. Il faut profiter de cette opportunité technologique sur le cluster de Saclay pour en faire la démonstration et la promotion internationale Bien plus que les voitures automatiques électronucléaires ou les bus pétroles pris dans les embouteillages du quotidien. Les PRT (Personnal Rapid Transit) sont en site propres débitent 2 x plus qu'un tram et emporte VOTRE vélo. Il est grand temps de réindustrialiser la France avec des projets innovants exportateurs et créateurs d'emplois. Les téléphériques, trams, métros, ne font au mieux que maintenir l'emploi, ils ne créent aucune activités nouvelles, seules génératrices d'emplois nouveaux. Votre projet est trop timide il ne propose pas un rabattement de qualité à grand rayonnement en surface. C'est un métro devenu omnibus par la multiplication imbécile de son nombre inutiles de gares ; couteuses de surcroit! Diminuez le nombre de gares et complétez votre offre de mobilité par ce rabattement de surface moderne de qualité. Vous aurez au final ce qu'attendent nos concitoyens et auquel ils adhéreront avec enthousiasme pour l'emploi de leurs enfants.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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>Votre mission n'est pas seulement de transporter vite de A à B.            Votre mission est de créer la nouvelle mobilité de transition d'une très grande métropole européenne au 21ème siècle.            Pour le moment vous ne faites que de la redite sans ambition</p>
Mail 2420							X										X			<b>Mme VEQUE</b> : Je suis DEFAVORABLE au projet dans sa configuration actuelle et POUR un métro ENTERRE. Nuisances Sonores
Mail 2421								X									X			<b>Mme VEQUE</b> : Je suis DEFAVORABLE au projet dans sa configuration actuelle et POUR un métro ENTERRE. Dégradation du paysage
Mail 2422								X									X			<b>Mme VEQUE</b> : Je suis DEFAVORABLE au projet dans sa configuration actuelle et POUR un métro ENTERRE. Diminution de l'espace agricole
Mail 2423								X									X			<b>M. CHEHAB</b> : Vivant l'expérience hebdomadaire du voyage entre le Cluster Paris/Saclay et le centre de Paris, ce projet me paraît être très à propos et tout-à-fait le bienvenu. J'espère simplement qu'il s'intégrera, comme il est écrit, de manière esthétique et respectueuse de l'environnement, et cela, efficacement.
Mail 2424	X																			<b>M. et Mme COLLIGNON</b> (Idem 2426): Je souhaite que le Centre Huit soit maintenu dans l'état et que le projet imagine une solution autre, voire une gare souterraine plus importante. :
Mail 2425						X	X	X					X			X	X			<p><b>ANONYME</b> : AVIS DEFAVORABLE. Il s'agit d'un projet de métro :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* très coûteux et économiquement déficitaire.</li> <li>* source d'urbanisation accrue sur le Plateau.</li> <li>* ne répondant pas aux besoins de ceux qui viendront travailler sur le Plateau.</li> <li>* n'apportant aucun gain de temps aux habitants.</li> <li>* négligeant des alternatives plus utiles et moins coûteuses.</li> <li>* nuisible à l'agriculture dans sa pérennité sur le plateau.</li> <li>* difficilement compatible avec la ZPNAF</li> <li>* néfaste à l'environnement.</li> </ul>
Mail 2426																				<p><b>M. et Mme COLLIGNON</b> Après avoir pris connaissance du projet global de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris, je dépose un avis concernant la gare des Chantiers. Il semble que le plan publié montre des travaux envisagés qui proposent la disparition du Centre Huit de la Rue Porte de Buc à Versailles. Je souhaite que le Centre Huit soit maintenu dans l'état et que le projet imagine une solution autre, voire une gare souterraine plus importante. Le travail de la communauté Protestante de Versailles est essentiel à la vie hospitalière, culturelle et caritative dont tous les habitants de Versailles reçoivent des bienfaits. Son rayonnement est important, bien au-delà de la communauté de Versailles. L'éclatement de ce Pôle culturel du Centre Huit en affaiblirait l'efficacité et serait préjudiciable à l'ensemble des habitants de Versailles et même des environs. Nous avons eu un Parent qui a été accompagné dans la structure hospitalière des Diaconesses de Reuilly.</p> <p>Mme Françoise Collignon a participé à l'Association Rivage d'aide aux Soins Palliatifs des Diaconesses de Reuilly ainsi qu'aux Cours d'Alphabétisation dans le Centre Huit. Le progrès ne doit pas défigurer et faire disparaître ce pôle Culturel existant.</p> <p>Je vous remercie de prendre note de notre demande</p>
Mail 2427		X					X								X	R				<p><b>ANONYME</b> : La ligne 18 va s'étendre entre Orly gare et Versailles et passer par le plateau de Saclay. Le développement de cette ligne va structurer cette zone desservie pour 50 voire 100 ans selon les dires de responsables de la ligne 18 lors des réunions d'information. Dans ces conditions, si la ligne 18 doit être construite c'est dans le but à terme d'urbaniser cette région et particulièrement le plateau de Saclay. C'est le devenir fréquemment observé dans les zones périurbaines qui ont vu arriver des transports en commun.</p> <p>Pour une urbanisation respectueuse de l'environnement et pour ne pas grever les possibilités de développement harmonieux dans le futur, un métro souterrain, notamment entre Palaiseau et Magny les Hameaux, a l'avantage de préserver l'espace visuelle et sonore des zones</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
																				traversées. Si un développement ultérieur doit avoir lieu, seul l'enterrement de la ligne est susceptible d'attirer les populations qui auront un travail sur le plateau de Saclay. En effet, il est difficile d'imaginer qu'une urbanisation du Plateau de Saclay avec un métro aérien bruyant et un paysage balafré par un viaduc aérien puisse attirer des populations pour vivre dans le bruit des métros et avec une vision disgracieuse et laide du paysage. Les instituts de haute technologie présents sur le plateau emploieront des gens qui choisiront de venir de loin mais qui ne voudront pas s'installer dans des zones dégradées sans attrait résidentiel et dépourvues de propositions culturelles. C'est pourquoi je suis contre la ligne 18 telle que prévue aujourd'hui car d'une part si elle reste aérienne elle détruira le paysage et sera une pollution sonore supplémentaire. De plus, elle n'est pas forcément justifiée d'un point de vue économique (cout /population desservie). Les lignes de Bus développées doivent suffire à améliorer la desserte du plateau.
Mail 2428																X		X		<b>M. TOUMINET</b> : La proposition de construction d'un métro lourd ne semble pas, au vu des différents avis de différents organismes officiels, être la solution la plus efficace. Pourquoi ne pas améliorer l'existant et compléter le dispositif par des moyens adaptés aux prévisions de développement économiques ? Ainsi pourquoi ne pas renforcer la ligne B et C (notamment le tronçon Massy-Versailles) et compléter l'offre par des tramways, des voitures et vélos électriques comme Autolib/vélib, éventuellement un téléphérique a l'image de ce qui est fait à Brest ? Tout ceci sera moins coûteux et plus rapide à mettre en place.
Mail 2429																	X	X		<b>Mme MEUNIER</b> : Des transports en commun, oui, je suis pour. Je les utilise TOUS les jours. Je connais les transports à l'étranger, j'ai vécu dans plusieurs pays : les transports Transiliens ont leur pro et leurs contra. Je suis pour favoriser un mode de transport collectif, écologique et efficace. Oui j'aimerais pouvoir savoir que je peux aller tranquillement au théâtre ou au cinéma ou travailler tarde pu rendre visite à quelqu'un à l'hôpital et ne pas avoir à stresser car je ne pourrais pas rentrer chez moi après 22h, ou marcher 10 km depuis Massy à 2h00 du matin, je l'ai fait, je le fais. MAIS je pense sincèrement que ce qui est proposé ici ne correspond en aucun cas à quelque chose de positif pour la communauté : nous vivons à 30 km de Paris et devons toujours prévoir 1h30 pour nous rendre où que ce soit à Paris, c'est la réalité et les propositions de CE métro ne les changeront pas. c'est du tape à l'œil, cela ne permettra aucune amélioration sur nos vies quotidiennes, pensez-y, nos vies quotidiennes valent quelque chose. J'ai parlé avec des gens qui ont choisi de venir vivre ici : ils aiment le peu de nature qu'on y trouve, ils ont circulé en banlieue, et ont cherché un endroit où ils pourraient ne pas se sentir asphyxiés. Construire et construire, non, c'est trop. Oui j'aimerais un transport plus rapide, plus direct, mais vous ne le proposez pas. <b>JE SUIS CONTRE LE METRO AÉRIEN OU PAS; JE SUIS POUR L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU ACTUEL</b>
Mail 2430																	X			<b>Mme DIRUIT</b> : Je suis directrice d'une PME de 20 personnes à Saint AUBIN. J'avoue ne pas comprendre les banderoles que je vois tous les matins en me rendant au laboratoire. Dire non au métro sur pilonne c'est oui à de plus en plus de voitures sur le plateau. Où est l'écologie dans ce raisonnement? Le projet du campus Paris/Saclay est ambitieux mais les bâtiments sont en construction, il faut amener rapidement plus de transport en commun. Le métro aérien c'est la solution la plus économique et la plus rapide. Les habitants du plateau ont peur de l'impact sur leur paysage, le métro va longer la N118...où est le paysage? Soyons raisonnables et soutenons ce beau projet français. Je suis FAVORABLE à la ligne 18.
Mail 2431		X					X	X	X									X		<b>M. LAGUERRE</b> : Je suis défavorable au projet de métro aérien sur le plateau de Saclay. J'habite CHATEAUFORT depuis 2004, donc bien avant le projet de la ligne 18. Ce métro aérien va créer des nuisances sonores et visuelles qui vont entraîner une dévalorisation de ma maison. Quel est le montant du dédommagement de l'Etat pour mon habitation? <b>AVIS DÉFAVORABLE</b>
Mail 2432		X						X					X					X		<b>Mme ARDITI</b> : La ligne 18 projetée ne répond pas aux besoins de la population locale qui n'est pas liée à Paris; les nouveaux sites de recherche et les nouveaux logements qui s'implantent sur le plateau ont besoin de lignes locales, souples et qui utiliseront les lignes de transport actuelles ou leurs prolongations. je suis opposée à cette nouvelle ligne dont le coût dévore trop de ressources et dont la partie prévue en "aérien" défigure nos paysages et va entrainer des nuisances très importantes aux riverains.
Mail 2433	X						X						X					X		<b>Mme SCARFANTAN</b> : AVIS DEFAVORABLE sur la ligne 18. Il s'agit d'un 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
																				* très coûteux et économiquement déficitaire (estimation des organismes spécialisés en transport STIF, Cercle des Transports CGI, sans oublier le rapport Auzannet) * source d'urbanisation accrue sur le Plateau. * ne répondant pas aux besoins de ceux qui vivent sur le plateau ou qui vont y travailler. * n'incluant même pas de station à Camille Claudel alors que l'accroissement de la population sur cette nouvelle extension de la ville de Palaiseau accroît les embouteillages. Pourquoi ne pas renforcer la ligne B et C (notamment le tronçon Massy-Versailles) et compléter l'offre par des tramways, des voitures et vélos électriques comme Autolib/vélib, éventuellement un téléphérique sur Palaiseau. Ce serait moins coûteux et plus efficace pour répondre aux besoins DEJA ACTUELS! A-t-on réellement une stratégie à long terme? Le télétravail ne sera-t-il pas de mise?
Mail 2434		X				X	X	X									X			<b>Mme LAGUERRE</b> : Je suis contre cette configuration de tracé, notamment avec le métro en aérien sur le tronçon CEA - Versailles. En effet, ce métro créera des nuisances visuelles (les pylônes seront rapidement tagués) aux portes du parc national de la vallée de Chevreuse. Il apportera également des nuisances sonores (compromettant la qualité de vie des habitants actuels et futurs). Ne peut-on pas en 2016 construire une infrastructure respectueuse de l'environnement, des habitants déjà présents et préservant le paysage pour les générations futures ? Le développement économique ne justifie pas la dégradation de l'environnement et de la qualité de vie ! <b>AVIS DÉFAVORABLE</b>
Mail 2435						X	X										X			<b>Mme MENIO</b> : Habitant depuis 6ans à Jouy en Josas et travaillant depuis peu sur le plateau de Saclay dans un centre de recherche de premier plan, je suis très favorable à ce projet de métro qui permettra de dynamiser le secteur et de contribuer à la réussite du projet de développement économique et scientifique de la région. Comment maintenir notre pays dans les plus grandes puissances mondiales sans projet d'envergure ? Le projet de cluster Paris Saclay ne sera viable que si les transports en commun y permettent un accès rapide ! Bien entendu l'environnement doit être préservé et respecté mais cela me semble raisonnablement conciliable avec nos enjeux d'attractivité et de développement.
Mail 2436						X	X	X					X				X	X		<b>M. GRENARD</b> : Je souhaite m'opposer à la construction du métro aérien sur le plateau de Saclay pour les raisons suivantes : -le paysage sera défiguré alors que le plateau est un lieu de promenade, de randonnée à pieds et VTT. Les habitants d'IDF n'aspirent qu'à garder des espaces verts dignes de ce nom alors que les surfaces vertes reculent toujours plus; -l'agriculture, en situation déjà délicate sur le plateau en subira directement les conséquences sur les secteurs concernées par les diverses nuisances et à commencer par les travaux -la rentabilité de ce projet n'est pas démontrée, surtout si l'on considère un transport en site propre entre les 2 RER de Versailles et Massy. Cet argent serait beaucoup plus utile pour rénover les transports actuels qui sont en limite de rupture (cf. les nombreux incidents relevés sur les RER C et B ainsi que le manque de conducteurs qui conduit à des dessertes, entre Massy et Versailles faibles en journée et soirée et régulièrement modifiées, à la baisse bien sûr. - ce métro aboutira à une urbanisation du plateau pourtant protégé et dernier espace vert proche de Paris et bénéficiant d'une terre fertile et de paysages encore (un peu) sauvages qui font le plaisir des randonneurs et vététistes. Je suis donc contre ce projet
Mail 2437		X				X	X	X										X		<b>ANONYME</b> : Je suis contre cette configuration de tracé, notamment avec le métro en aérien sur le tronçon CEA - Versailles. En effet, ce métro créera des nuisances visuelles (les pylônes seront rapidement tagués) aux portes du parc national de la vallée de Chevreuse. Il apportera également des nuisances sonores (compromettant la qualité de vie des habitants actuels et futurs). Ne peut-on pas en 2016 construire une infrastructure respectueuse de l'environnement, des habitants déjà présents et préservant le paysage pour les générations futures ? Le développement économique ne justifie pas la dégradation de l'environnement et de la qualité de vie ! <b>AVIS DÉFAVORABLE</b>
Mail 2438	X															X	R			<b>ASSOCIATION HAUT ET FORT DE BUC</b> : Le débat public sur la ligne 18 fait émerger des questions sur le type de liaison Orly-Massy- Saint-Quentin-Versailles (métro, tramway, bus à haut niveau de service) ou sur le mode de franchissement 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
																				(aérien ou souterrain). Demeure néanmoins une question rarement abordée, celle de l'accès et de la desserte des futures gares prévues sur cette ligne 18, notamment celles de St Quentin-Est et Satory, et du trafic qui sera ainsi généré pour les communes proches. A l'évidence, le réseau du Grand Paris va drainer un certain nombre de Franciliens dans un large rayon autour de ces gares. Les réseaux actuels de bus ne suffiront pas à rabattre tous les voyageurs vers ces gares et nombre d'entre-eux prendront leur voiture. Ce qui risque d'occasionner un fort trafic de transit notamment pour la commune de Buc située en amont des gares de St Quentin-Est et Satory, singulièrement sur la rue Quatremare et plus globalement sur l'ensemble du réseau routier de la commune de Buc. En effet, il existe peu d'axes est/ouest dans ce secteur hormis la N12 et la D36. Mais entre ces deux voies situées au nord et au sud de ces gares, il n'y a qu'une route est/ouest : la rue Quatremare (Buc) qui se poursuit sur Guyancourt pour rejoindre la RD 91 entre les gares de St Quentin-Est et Satory. Il s'agit d'une voie communale, interdite à la circulation des poids-lourds de plus de 3,5 tonnes (interdiction déjà largement outrepassée). Notre association Haut et Fort de Buc défend le cadre de vie de tous les riverains bucois de la rue Quatremare. Elle entend ainsi faire remonter au cours du présent débat public cette problématique de trafic de transit qui va générer des nuisances environnementales fortes. Or, notre commune de Buc est déjà fortement impactée par ce trafic automobile et poids-lourds de transit que ce soit sur la rue Quatremare ou sur la rue Louis Blériot (RD938) laquelle traverse Buc en son cœur. Aussi, nous n'émettons un avis favorable à la réalisation de gares sur St Quentin-Est et Satory qu'à la condition expresse que soit réalisée la route de liaison est/ouest entre la RD 938 et la RD 91, projet communément appelée .barreau sud. prévue par le décret du 30 décembre 2013 sur la ZPNAF du plateau de Saclay ainsi que par le Contrat de Développement Territorial VGP/St Quentin/Vélizy. Il en va de la sécurité et de la santé des Bucois, notamment les riverains du Haut-Buc.
Mail 2439		X															X		<b>M. MOUCHET</b> : Avis défavorable pour ce projet avec son tracé passant sous le quartier de la Bretonnière à Voisins le Bretonneux alors qu'il existe des alternatives évitant de passer sous des habitations non prévues pour cela et déjà rendus fragiles par les mouvements de terrain.	
Mail 2440						X							X				X		<b>M. MORANDI</b> : Le monde économique nourrit des attentes fortes vis-à-vis de ce nouveau réseau de transport dont la réalisation doit être vue, non comme une charge, mais comme un investissement au service de la croissance, de la compétitivité des entreprises et de l'attractivité de la Métropole capitale. Aujourd'hui, Paris/Saclay, territoire de recherche et d'innovation, stratégique pour la compétitivité de toute la région Ile-de-France, pâtit de conditions d'accès en transports collectifs très insatisfaisantes. Cette situation est, hélas, vécue au quotidien par les salariés, les fournisseurs, les chercheurs et les étudiants des établissements situés sur le plateau, mais aussi par les visiteurs internationaux qui contribuent au renom du cluster. Pour le Sud francilien, la réalisation de la ligne 18 d'Orly à Versailles et du prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly sont donc des priorités pour développer le potentiel du Plateau de Saclay. Ainsi, l'opération Campus avec la venue d'établissements de prestige (Ecole Centrale de Paris, ENS Cachan, Agro ParisTech, ENSTA, ENSAE) va faire de Paris/Saclay la plus grande plateforme universitaire d'Europe : 60 000 chercheurs et enseignants sont attendus pour 2025. Or, le plateau de Saclay ne parviendra à attirer des investissements privés que s'il est correctement relié au reste de la métropole et aux aéroports internationaux ! De ce fait, le Grand Paris a identifié Paris/Saclay comme le cluster moteur sur l'innovation. La réalisation du métro automatique sur ce territoire, en complément des bus circulant en site propre et de l'amélioration prévue des RER, facilitera la visibilité au niveau mondial mais également un ancrage local des établissements comme le CEA, Thales, Danone Research, HORIBA, EDF, Polytechnique, Supélec ou encore HEC. Le métro automatique doit donc naturellement accompagner cette montée en puissance du cluster pour permettre son aménagement et son désenclavement géographique dans une logique de développement durable. Le quartier du Moulon, par exemple, ne deviendra réalité qu'avec l'arrivée du Grand Paris Express. Il est donc indispensable que Paris/Saclay bénéficie d'un transport en commun	

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
																			capacitaire et rapide, à la hauteur de son potentiel et de ses ambitions. De même, les distances parcourues par la ligne 18 nécessitent un équipement qui permette une vitesse importante. Le métro automatique est une condition sine qua non de réussite de ce vaste écosystème au service de l'économie de la connaissance, Il sera également synonyme de bien-être pour les salariés et participera à l'amélioration de la qualité d'accueil des visiteurs. Il s'agit d'un moyen de transport qui structurera le territoire, contribuera à ancrer la grande couronne dans la métropole, générera d'innombrables retombées et ouvrira des perspectives économiques considérables pour l'Essonne et la région, et au-delà pour la France.	
Mail 2441		X					X	X									X	R	<b>M. BELLIER</b> : - Favorable en principe à la ligne 18, que je considère comme nécessaire à la desserte efficace et "environnement friendly" du pôle d'enseignement, recherche et développement de Paris Saclay. - Défavorable à sa section aérienne de Saint Aubin à Saint Quentin, en raison des nuisances induites et de non-respect de fait de la zone de protection naturelle agricole et forestière du Plateau de Saclay. Une solution en tranchée couverte le long de la RD 36 me paraîtrait à ce propos plus économique qu'un tunnel. - J'attends également l'étude comparative sérieuse (entre les différentes options), par un organisme neutre et compétent, qui aujourd'hui nous fait cruellement défaut.	
Mail 2442																	X		<b>M. KIRCHER</b> : Je me suis rendu quotidiennement au CEA Saclay pendant plus de 40 ans depuis Palaiseau, puis depuis Paris, et je continue à m'y rendre au moins une fois par semaine. Le manque de transports rapides et fiables m'a amené à prendre systématiquement ma voiture, ce qui est loin d'être écologique. La réalisation de la ligne de métro enfin proposée me semble nécessaire pour assurer un développement harmonieux du plateau de Saclay	
Mail 2443				X		X							X				X	X	<b>ANONYME</b> : J'habite Guyancourt et utilise tous les jours la ligne C Versailles-Chantier/Massy ou le bus 91.06 pour aller et revenir de mon travail. Ces transports en commun sont très-très loin d'être saturés aux heures de pointe, je vous invite à aller le constater par vous-même. Par contre, l'état du réseau ferroviaire est déplorable le rendant peu efficace. Plutôt que de gaspiller (encore) beaucoup d'argent pour des projets dont la pertinence n'est pas prouvée, il serait plus judicieux d'investir cette somme dans les transports existants pour les rendre plus performants. C'est-à-dire : moderniser les lignes ferroviaires existantes, prolonger la ligne de Massy vers SQY et La Verrière, faire une voie intégralement en site propre pour les bus entre Massy et SQY et faire des pistes cyclables dédiées entre les villes (le déplacement en vélo est très apprécié des Saint-Quentinois). De plus, je suis native de Fontenay-le-Fleury et c'est avec peine et consternation que je constate le bétonnage effréné de toute la région qui était principalement agricole et forestière quand j'étais enfant. L'implant d'une nouvelle ligne surplombant les champs et avoisinant les habitations sur le plateau de Saclay, passant sous les maisons à Voisins-le-Bretonneux et sous les magnifiques étangs de la Minière est selon moi le signe d'un désir évident de créer à court terme une urbanisation intensive tout le long de la future ligne 18. Pollution visuelle, sonore, urbanisation, scarification des champs et de la nature jusqu'à leur destruction totale, quelle vision de cauchemar ! Autour de moi (amis, collègues etc..), j'entends principalement des propos hostiles (plus ou moins nuancés) ou dubitatifs concernant cette ligne 18. Ces opinions tranchent avec l'attitude péremptoire des représentants de la Société du Grand Paris lors des réunions publiques qui semblent, eux, considérer que leur projet est ovationné par les habitants concernés et balayent avec un mépris évident toutes les propositions alternatives et toute remise en question de leurs arguments. Pourquoi ne pas nous écouter ? Pour résumer, JE SUIS CONTRE LA LIGNE 18 et POUR L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS EN COMMUN EXISTANTS.	
Mail 2444	X	X															X		<b>Directeur centre Daniel CARASSO</b> : Le centre Daniel CARASSO est le centre de recherche international de Danone, et à ce titre il a besoin d'une desserte par les transports en commun: - pour permettre un accès simple et rapide à ses salariés, sans le stress de la circulation. - pour l'attractivité du recrutement: un accès rapide au centre de Paris est un impératif pour attirer les meilleurs chercheurs du monde entier.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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>- pour que les très nombreux visiteurs que nous accueillons chaque jour puissent facilement arriver jusqu'à nous. Nous avons donc besoin que la ligne 18 se fasse rapidement. Pour cela il faut maintenir le tracé défini actuellement, avec le viaduc prévu et lancer dès maintenant le projet sans remise en cause qui amènerait des délais préjudiciables à ligne 18.</p> <p>Pour avoir le métro ET les emplois, nous demandons</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Passage en viaduc à partir de Camille Claudel jusqu'au Christ-de-Saclay,</li> <li>- Implantation d'une gare supplémentaire à Camille Claudel, quartier où habitent de plus en plus de salariés</li> <li>- Aucune remise en cause du tracé jusqu'au Christ-de-Saclay, qui a été validé, du point de vue EM et vibrations, par l'ensemble des Laboratoires, et notamment aucune mise en tunnel du métro sur ce tronçon,</li> <li>- Livraison impérative en 2024, et le plus tôt possible sur le tronçon Massy/Christ-de-Saclay. Pour les entreprises du plateau de Saclay, la ligne 18 est vitale</li> </ul>
Mail 2445						X	X										X			<b>M. CARADEC</b> : Je partage et soutiens la position de l'ASEM. Il faut penser au désert français. L'île de France ne mérite pas les bonnes terres agricoles qu'on veut sacrifier pour en faire une mégalopole. Maintenant qu'on connaît les désastres de l'urbanisation à outrance il est déplorables que les puissances de l'argent puissent encore saccager des sites sanctuarisés de longue date. Le développement économique ne peut plus se faire au détriment de l'équilibre naturel des zones rurales.
Mail 2446						X	X										X			<b>M. GUYON DE LA BERGE</b> : j'approuve totalement la position de l'association ASEM dont la teneur est expliquée dans le fichier joint
Mail 2447						X	X										X			<b>M. ou Mme BOUDIN</b> : Un avis DEFAVORABLE en l'état actuel du projet ; aux vues des NUISANCES visuelles et sonores qu'il va occasionner. METRO EN SOUTERRAIN. INVIVABLE pour tous les riverains des villages alentour.
Mail 2448		X															X			<b>ANONYME</b> : Les avis favorables de cette enquête publique sont soit les étudiants, soit les directeurs d'école, soit les entrepreneurs. Des gens qui ne sont là que quelques heures par jours, quelques jours par semaine, quelques semaines par an. Nous habitants du plateau, nous sommes là toute l'année, nous avons investi dans notre appartement, notre maison. Je pense que les habitants devraient avoir plus de pouvoir sur cette enquête. Je suis CONTRE le métro aérien sur le plateau. AVIS DEFAVORABLE sur le projet tel qu'il est présenté aujourd'hui
Mail 2449	X	X														X		X		<b>M. BALLIF</b> : Je n'ai pas de voiture et je suis un utilisateur quotidien de la gare de Versailles Chantiers. je me rends tous les mois sur le plateau de Saclay, pour assister à des réunions avec Sup Optique et je souffre de la mauvaise desserte. Si je suis donc très favorable à l'objectif d'améliorer la mobilité entre Versailles, Orly et le plateau de Saclay, je suis extrêmement déçu par l'approche archaïque et antidémocratique de sa réalisation. C'est en décalage complet avec l'ambition affichée de faire du Plateau de Saclay un pôle d'innovation. On nous offre une ligne de métro du XIXe et une concertation publique du XVIIIe pour préparer les enjeux du 2e quart du XXIe siècle ! Je suis donc défavorable au projet, dans son approche actuelle pour les raisons suivantes: 1- l'accès à la gare de Chantiers, qui prévoit la destruction du centre Huit. 2- la ligne aérienne du plateau de Saclay 3- l'approche en silo, alors que la mobilité est en train de connaître une révolution technologique et sociale qui va rendre obsolète le projet avant même sa réalisation. 4. l'investissement à perte, compte tenu du point 3. La mobilité de demain envisage des trains de petits véhicules électriques autonomes et il n'en est pas question. Vedecom est à Versailles, Paris Saclay est partenaire des pôles System X, moveo etc.. et on limite le transport des usagers à une ligne de métro!! Pourquoi ne pas mettre à contribution les incubateurs de Start up du plateau de Saclay sur des solutions alternatives?
Mail 2450						X	X									X	X			<b>Mme LE BRASERO</b> : Le Grand Paris est un projet d'urbanisation massive de l'île de France. La ligne 18 va entraîner de très nombreuses constructions de logements et de bureaux sur le plateau de Saclay et la destruction de terres agricoles fertiles. Le développement 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
																				région parisienne se fait sans tenir compte du nécessaire aménagement du territoire à l'échelle du pays. Il se fait aussi au détriment de territoires en voie de désertification. Favorable aux transports en commun, aux circulations douces et à la préservation d'un cadre de vie sain et agréable et contre les mégalopoles surpeuplées et polluées, je suis CONTRE la ligne 18.
Mail 2451	X							X								X		X		<b>M. ROQUIER</b> : Il faut renforcer et rénover les transports actuels au lieu de DETRUIRE notre environnement Pourquoi faire encore de nouvelles gares TROP RAPPROCHEES alors que le réseau actuel est déjà assez dense, voir la grande gare d'autobus de Massy Palaiseau qui dessert beaucoup de destinations !!! Tout ça pour satisfaire l'égo démesuré des élus comme le maire de Massy qui restera comme le "bétonneur " de la commune
Mail 2452	X																X			<b>M. BERGERAULT</b> : Je suis défavorable au projet, qui supprime le Centre Huit (paroisse protestante de Versailles), à côté de la gare des Chantiers à Versailles et ne permet pas à cette protestante de retrouver des locaux équivalents.
Mail 2453															X	X				<b>M. DENIAU</b> : Je suis favorable au raccordement direct de Versailles à Orly, mais il me semble autrement urgent de donner priorité à l'amélioration substantielle de la ligne C vers Paris, qui fonctionne très mal
Mail 2454												X			X		X			<b>ANONYME</b> : J'habite Vauhallan depuis 20 ans qui est une zone sinistrée au niveau des transports en commun. Le département de l'Essonne est déjà suffisamment endetté à hauteur d'un milliard d'euros. Au lieu de vouloir construire une ligne de métro (un métro en plein champs cela fait un peu poisson d'Avril), il me semble plus judicieux de réparer les lignes ferroviaires du RER C, d'en augmenter la fréquence, et d'augmenter les fréquentations de lignes de Bus en site propre qui sont vraiment très loin d'être saturées. La brochure du grand Paris Express, vante 30mn pour rallier la gare Versailles à Orly. C'est pour l'instant 43 minutes avec le RER C (qui est dans un état pitoyable). Le gain théorique annoncé ne me semble vraiment pas pertinent. Nous sommes à l'ère de la communication. J'ai travaillé plusieurs années en télétravail avec les États-Unis, l'Europe et la Chine. Cela fonctionne très bien. La vision de concentrer physiquement autour d'un même lieu des pôles d'activité me semble un modèle datant du siècle dernier. Le modèle style campus, est plus adapté à une culture américaine que française. Même pour travailler avec un collègue dans la même entreprise, on utilise le téléphone ! A vouloir centraliser les industries diverses et les centres de recherche autour de la région parisienne, on ne fait que saturer beaucoup plus la région aussi bien en densité de population qu'en trafic routier et transports en communs. Il existe tant de zones désertées en France. Enfin, histoire montre que les évaluations de coûts initiaux de ce genre de grands projets, sont systématiquement doublées au final, voire plus. Comment penser que l'on pourra entretenir dans le futur la ligne 18, quand on constate le manque d'entretien des lignes existantes ! Je suis contre la ligne 18 du métro ! Je suis pour une amélioration des moyens de transports existants et pour l'extension des sites propres.
Mail 2455								X				X			X		X			<b>Mme GUILLAUMET</b> : Personnellement, j'émet un AVIS DEFAVORABLE pour ce métro aérien ou souterrain, qui va dénaturer l'environnement et coûter fort cher, que ce soit pour la construction ou pour l'entretien. Il a été reconnu en plus, que ce métro ne serait pas rentable à cause d'une fréquentation insuffisante. J'opte pleinement pour un TCSP, beaucoup moins cher et rentabilisable plus rapidement. Cette solution a déjà fait ses preuves dans de nombreuses villes et donne toute satisfaction aux utilisateurs. L'emprise au sol est déjà prévue. La construction peut être rapide et les entreprises du Plateau en seront ravies! Agissez pour le respect de la nature, le bien-être des riverains et l'équilibre du porte-monnaie !
Mail 2456		X																X		<b>M. LAUREAU</b> : Je demande que le métro soit enterré sur le plateau de Saclay
Mail 2457								X				X			X		X			<b>M. ou Mme MARTIN</b> : Beaucoup d'avis déposé sur cette enquête proviennent des étudiants dont leurs établissements vont déménager sur le plateau. La ligne 18 paraît être une solution de facilité et rapidité de transport pour une mobilité Paris-Plateau. Si je regarde le trajet de la ligne 18, celle-ci ne va pas à Paris. De Paris il faudra continuer à emprunter la ligne B du RER à Massy puis changer pour la ligne 18. Si je ne me trompe pas, quelques gares plus loin sur la ligne B se trouve la gare du guichet qui n'est qu'à 1 km du campus universitaire et des écoles ENS Cachan et Centrale. Alors quel intérêt de cette ligne 18 pour nos futures têtes pensantes ? Evidemment aucun si ce n'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
																				de dépenser de l'argent public et de polluer la dernière région verte à proximité de Paris. Je crains que si cette ligne est construite l'argent dépensé se fera au détriment des transports existants (ligne B du RER) et nos chères étudiants auront alors encore plus de mal à se déplacer. Il serait plus sage et moins couteux de faire une vraie liaison le Guichet-Campus par un téléphérique ou un bus rapide. Je suis donc très défavorable à la ligne 18 qui ne résoudra pas le problème de transport pour la majorité des personnes allant travailler sur le plateau
Mail 2458																	X			<b>M. CLERC</b> : Étudiant d'une Grande École en phase d'implantation sur le plateau de Saclay, je ne peux qu'être favorable à la réalisation du M18. Les réseaux actuels, autant routiers que ferroviaires, semblent tout à fait insuffisants face à l'afflux massif d'étudiants et de personnels à venir dans les 5 prochaines années. A cela s'ajoute le manque cruel de logements étudiants sur le Plateau, imposant aux élèves de se loger aux alentours. Il va sans dire que nombre d'entre eux ne possèdent pas de véhicule personnel. Il est donc impératif, dès à présent et pour les années futures, de réaliser un réseau de transport adapté aux flux croissants si l'on souhaite garantir une qualité de vie et de travail acceptable pour l'ensemble des usagers et résidents du Plateau de Saclay. Voilà pourquoi il est indispensable de réaliser la Ligne M18 et qu'elle desserve le Plateau de Saclay
Mail 2459		X						X									R			<b>M. OECHSLI</b> : je suis favorable pour un métro enterré, évitant ainsi les nuisances sonores qui entraîneraient des effets néfastes sur la santé des habitants. Par ailleurs la mise en œuvre d'un métro aérien ne ferait que dégrader notre environnement dans un site classé de la vallée de Chevreuse. L'approche humaine de ce projet doit primer sur l'aspect financier
Mail 2460		X																X		<b>Mme RICHARD</b> : Convaincue de l'intérêt d'améliorer les transports en commun de la région, je suis cependant surprise qu'il soit peu tenu compte de ses habitants. Habitant à Voisins le Bretonneux dans le quartier de la Bretonnière ce n'est que très récemment que j'ai appris que le tracé passait sous les maisons de notre résidence et sous le groupe scolaire. Redoutant les conséquences d'un tunnel sous des habitations dont certaines sont déjà fragilisées par un terrain peu stable je suis défavorable au trajet actuel. Je demande donc à la commission de revoir le tracé actuel afin d'éviter de passer sous la ville de Voisins, un tracé alternatif plus à l'est éviterait de passer sous des habitations.
Mail 2461																		X		<b>M. ou Mme KHATRI</b> : Je suis tout à fait favorable avec ce projet d'envergure que nous avons la chance de vivre. C'est bon pour tous les Essonnais, nous y gagnerons tous. J'espère qu'il verra le jour.
Mail 2462	X		X															X		<b>M. BOCAGE</b> : Je suis pour le métro grand paris ligne 18 avec les aménagements suivants ; - revoir l'emplacement du site de maintenance du métro prévu actuellement sur un site d'expansion potentielle à moyen terme de logements. La forte croissance du nombre d'entreprises prévues dans les années à venir nécessitera l'augmentation du nombre de logements (même si un projet a été abandonné sur le site proposé pour l'emplacement de maintenance du métro). Une vision à moyen et plus long terme doit mener au choix de l'emplacement pour cette infrastructure - rajout d'une gare à Camille Claudel. Actuellement le haut de Palaiseau n'est pas desservi en réseau ferré. De plus, comme indiqué précédemment une forte croissance démographique est à prévoir à moyen et long terme en lien avec l'arrivée de nombreuses entreprises sur le plateau. Proche du quartier Camille Claudel sont la piscine et les écoles. Sur Massy deux gares sont proposées (Massy Palaiseau et Massy Opéra), Palaiseau mériterait également une deuxième gare permettant de désenclaver le plateau.
Mail 2463		X					X	X									X	X		<b>M. ACHER</b> : Je suis très favorable à cette ligne. *Ne connaissant pas les autres zones, je ne parlerai que du tronçon reliant la vallée de Chevreuse au plateau de Saclay : Le développement du plateau de Saclay va prochainement intensifier la circulation dans et autour de la zone en question, et du fait de l'installation d'écoles et d'entreprises accueillant de jeunes gens dépendants des transports en commun, il est probable que les bus, malgré la mise en place d'un réseau en site propre, ne suffiront pas. Un territoire en pleine évolution se doit de s'adapter, et il en va de même pour ses habitants (qui profitent tout de même d'une valorisation importante de l'immobilier, donc de leur patrimoine personnel, et cela aux frais de la collectivité et des travailleurs/étudiants qui dynamisent la région ; on peut estimer que le sacrifice est acceptable...).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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
																				De plus, le plateau souffre d'un manque certain concernant de nombreux services et infrastructures. Une ligne de métro offrira un accès facilité à la vallée de Chevreuse, et donc un plus grand confort, pour tous, pour tous les âges, à l'exception de certains, car il n'est pas de projet qui puisse faire l'unanimité. Quoi qu'il en soit, ce sera un pas de plus vers l'égalité des territoires. Mais alors, qu'en est-il de ceux qui s'opposent à cette ligne ? Il serait malvenu de négliger une opposition ; voici donc quelques arguments supplémentaires, concernant les points mentionnés dans les critiques : Le plateau est un espace agricole condamné à brève échéance : le Grand Paris va étendre la métropole, rendant la présence de cultures (très gourmandes en superficies) absurdes. Le biotope local est loin d'être unique, son altération est un moindre mal qui pourrait permettre à d'autres espaces de rester intouchés. La délocalisation des exploitations vers d'autres terres arables (qui ne manquent pas) est peut-être un point critique, mais il est peu probable que ce soit une ligne de métro qui en soit à l'origine. Le métro permet une ramification des transports favorisant l'utilisation des vélos, et la propulsion électrique des rames confèrent à ce système des vertus incontestables en matière d'émissions. (cette structure ramifiée s'associe très bien avec des bus, comme on peut le voir avec le RER B). Certains demandent à ce que le métro soit enterré. Les coûts engendrés seraient colossaux, affectants aussi les usagers qui verraient le prix des titres de transport s'envoler et leurs conditions de voyage diminuer. Cela dit, cette possibilité reste une option envisageable, qu'il ne faut pas éliminer d'entrée de jeu. Les nuisances sonores et visuelles pour certains habitants sont, comme précisé en première partie, potentiellement acceptables, du fait de certaines contreparties et de l'utilité générale de la ligne. En invitant les opposants au projet à bien vouloir comprendre ces arguments, et à offrir de nouvelles possibilités et opportunités à la collectivité, un étudiant en physique, agacé par les riverains pleurnichards et les soi-disant "écologistes" sans idées
Mail 2464						X											X			<b>M. RENAULT</b> : Non à ce projet trop coûteux qui défigure le paysage dans le parc naturel de la haute vallée de Chevreuse. A quand les forages pétroliers et l'urbanisation massive des terres agricoles!!! On organise la COB 21 et on fait tout le contraire dans la réalité. Privilégions les solutions alternatives à partir du RER B et dépensons les sommes prévues pour son amélioration qui profiteront au plus grand nombre.
Mail 2465																	X			<b>M. PETIGNY</b> : Le lien Ensta-Paris centre est assez compliqué est long par conséquent la ligne 18 serait d'une grande utilité pour tous les résidents de l'Ensta et du plateau de Saclay en général
Mail 2466													X				X	X		<b>ANONYME</b> : Le déficit de cette ligne 18 (annoncé par tous les experts) sera le prétexte tout trouvé pour urbaniser on ne peut plus notre région. Alors je dis NON à ce projet. Il me semble autrement plus urgent de prioriser l'amélioration des lignes B et C et développer les liaisons type TCSP / Tram Train / Tramway. AVIS DEFAVORABLE
Mail 2467																	X	X		<b>ANONYME</b> : DEPUIS LE PLATEAU DE SACLAY IL FAUDRA TOUJOURS 40 MINUTES DE TRANSPORT POUR ALLER A PARIS CENTRE !!! AVIS DEFAVORABLE
Mail 2468	X	X																	X	<b>M. VARIOT</b> : 2 questions: Pourquoi ne pas faire le terminus à Saint Quentin-MONTIGNY au lieu de Versailles? Impossible d'aller facilement à Versailles Chantiers le matin et pas de parking !! Avec cette économie de trajet, il devient alors possible d'enterrer le métro à partir du CEA! Est-ce que Versailles a fait le forcing pour avoir une nouvelle gare? (ils en ont déjà 3) Les lobbys de Versailles, des décisions politiques envers le grand Versailles
Mail 2469		X				X												X		<b>ANONYME</b> : très défavorable, prévoir éventuellement une ligne souterraine...tenir compte des nuisances intolérables à notre époque
Mail 2470	X															X		X		<b>ANONYME</b> : Il serait préférable d'avoir un métro enterré sur la portion du plateau de Saclay jusqu'à Saint Quentin en Yvelines. De même, ce métro n'aura de réelle utilité que s'il y a une station Palaiseau Ville (en concordance avec la ligne de bus 91-06) et des stations

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
																				desservant les communes de Villiers le Bâcle et Magny les Hameaux, sur lesquelles certaines entreprises vont être pénalisées. Sinon, on se retrouve plus dans le cas d'un RER que d'un métro. Par ailleurs, pourquoi cette solution de métro dans 15 ans, plutôt que d'un tramway? Les inconvénients pour les automobilistes et les riverains seront très importantes.
Mail 2471	X						X	X											X	<b>M. SCHEUNEMANN</b> : Avec intérêt j'ai consulté les documents sur l'enquête de la ligne 18 et souhaite donner les remarques suivantes: - Châteaufort : Les bus 260 + 262 + 263 de Versailles pour St Remy passent par Châteaufort. Cette ligne est une transversale assez importante et les habitants de Buc sont plus vite à Châteaufort pour prendre le métro pour Orly qu'à Versailles (en raison des bouchons). Pourquoi aucune gare d'inter changement est-il prévu sur cette transversale? Par ailleurs, la ligne en hauteur au niveau de Villiers et Châteaufort est une nuisance sonore et optique. Elle détruit l'aspect rural du plateau, contrairement une solution "invisible". - Guyancourt/Magny: Ou travaillent plus des gens? Chez Thales ou Renault? L'excuse que la gare ne sera visible en raison des arbres est à mon avis complètement bidon. La gare sera beaucoup mieux sur le terrain de Renault, car sur l'emplacement actuel elle est trop loin du Technocentre pour convaincre les gens de prendre le métro. - Versailles Chantiers: Il semble que seulement 2 options ont été regardées pour l'implantation de la gare. Une côté nord et l'autre à l'emplacement du Centre huit. Pourquoi pas côté syndicats de la SNCF ou en dessous des rails côté sud-est? Le Centre huit sert pour la paroisse en relation et étroite coopération avec les diaconesses. Il ne faut donc pas les séparer. Les services sociaux de l'église protestantes servent des gens venant par train de Trappes, Elancourt et ailleurs. L'accès par train est donc important. En plus le bâtiment est reconnu par le ministre de la culture comme architecture remarquable, en contraire au bâtiment horrible de la SNCF à 50 m plus loin.
Mail 2472		X						X								X	X			<b>M. DESCHAMPS</b> : J'ai un avis DEFAVORABLE à propos de ce projet de ligne de métro 18 car : - la partie aérienne du Métro sur le plateau de Saclay va défigurer toute la région, tout en bétonnant des terres agricoles hautement fertiles, qui ont mis des millénaires à se constituer - cette portion ne sera que très peu utilisée par les voyageurs (quelles sont les personnes qui partirait de Versailles pour aller travailler à Massy ou à Palaiseau ?) - cette ligne 18 a initialement été dessinée pour être prolongée au Nord vers Rueil et Nanterre, mais il existe déjà la ligne U. Comment est-il envisageable de creuser une ligne de 20 km pour ne créer qu'une seule nouvelle Gare : Rueil ?? - la ligne 18 était initialement prévue pour desservir Versailles Matelots, mais elle a été finalement redirigée vers le trop gros pôle Versailles Chantiers, dont les abords sont déjà sursaturés... Je suis d'accord : la partie Saint-Quentin Est vers Versailles pourrait être utile pour les gens de cette zone qui veulent rejoindre Paris. Mais tout le reste de la ligne n'a aucune nécessité démontrée. C'est un Grand Projet Inutile : extrêmement coûteux, pour un intérêt très réduit, et une rentabilité économique impossible à atteindre.
Mail 2473		X				X	X	X									X			<b>Mme LAURA ?</b> : Avis défavorable. Trop de nuisances sonore ou visuelle. Trop d'urbanisation et de logements, bureaux. Il faut enterrer les lignes et éviter toute nouvelles nuisances, occupons d'abord les bureaux libres et préservons la nature encore vierge
Mail 2474						X		X											X	<b>M. DENIS ?</b> : Il me semble que cette nouvelle ligne de transport en commun, sera un appel à l'urbanisation autour de la ligne au détriment des terres agricoles. Et finalement à terme, avec les nouveaux arrivant, la circulation sur ses axes seront encore plus difficiles et en ayant sacrifié des terres fertiles.
Mail 2475		X														X	X			<b>M. MARTIN-GALLAUSIAUX</b> : L'analyse et les éléments de réflexion exposés dans le paragraphe 4.1.4.3 « Impacts et mesures du viaduc. »(sic) restent au niveau des généralités. Quelques photos présentent des réalisations de viaducs de transport existants, quelques ambitions sont affichées, des directives de conception sont évoquées. Or il s'agit de donner un avis sur un projet de réalisation. Aucune proposition n'est faite concernant l'architecture retenue pour le viaduc, son insertion dans les différents paysages, les matériaux employés, les mesures à prendre pour éviter que le plateau le long de son trajet ne soit transformé en champs de tags. Dans ces conditions, je donne un AVIS DEFAVORABLE au projet présenté à l'enquête publique.



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2476																	X	<b>M. RICAUD</b> : Ce projet me parait indispensable pour améliorer la desserte du bassin d'emploi de Saint-Quentin-En-Yvelines. Il réduira par ailleurs les trajets routiers Versailles-Guyancourt-Massy aujourd'hui nombreux et polluants.	
Mail 2477		X																X	<b>ANONYME</b> : Au sujet de la destruction du Centre 8 : je m'étonne que la destruction d'un lieu de culte et d'un centre socioculturel qui rayonne dans toute la région de Versailles ait été privilégiée à d'autres solutions d'aménagement techniquement possibles. Pour l'heure, la solution d'aménagement retenue de détruire une part de l'histoire de Versailles, de voir détruit un monument classé, de mutiler une vie communautaire vivante et régionale laisse supposer des motivations pour le moins opaques avec des intérêts catégoriels, une fois encore guidés par l'argent. Je vous demande de surseoir à cette solution et d'orienter autrement l'aménagement de cette partie du chantier pour ne pas décapiter une institution culturelle et une communauté vivante et utile à la vie sociale et culturelle de la ville de Versailles. AVIS DEFAVORABLE
Mail 2478		X																R	<b>ANONYME</b> : favorable au projet mais opposé au passage sous le quartier de la Brétonnière, dans une zone sous-sol qui présente des fragilités mises en évidence lors des périodes de sécheresse
Mail 2479								X									X	X	<b>M. ROZE</b> : considère la ligne 18 contraire aux engagements de la COP21 ; car consommatrice d'énergie importante et elle va détruire des terres agricoles. Il va de même pour le Pôle Paris Saclay qui est contraire à l'intérêt public
Mail 2480	X																	R	<b>M. MIDON</b> : Je suis favorable au projet du grand Paris et à la ligne 18, et défavorable à la destruction du Centre Huit. Ces deux positions sont compatibles. Le Centre Huit est un lieu de culte, le centre paroissial de l'Église protestante unie à Versailles, un lieu de culture comme centre de conférences et d'enseignement, un lieu de lien social et d'intégration, d'alphabétisation, un espace d'accueil et de rencontre entre chrétiens, juifs et musulmans, etc. La France a été pionnière en fondations spéciales. On a construit sept niveaux de stationnement sous les Galeries Lafayette, combien d'autres parkings, la station Auber, le RER et ses multiples tunnels et gares, et de nombreuses autres réalisations semblables sans démolir les bâtiments au-dessus. Veuillez donc mettre à l'étude au plus tôt soit le déplacement de l'implantation de la nouvelle gare du côté de la SNCF ou du côté du parvis principal ou tout endroit autre que le Centre Huit, soit, si l'emplacement du Centre Huit était incontournable, l'édification en souterrain sans démolition des bâtiments existant au-dessus. AVIS DÉFAVORABLE À LA DESTRUCTION DU CENTRE HUIT
Mail 2481	X																	X	<b>ANONYME</b> : favorable, projet indispensable pour la desserte du plateau par des moyens de transports efficaces et pour la réduction du trafic routier déjà source d'embouteillages récurrents et qui ne feront qu'augmenter dans la situation actuelle avec le déménagement progressif de nombreux établissements. Il serait souhaitable de prévoir un arrêt à proximité de Châteaufort dont la zone a vocation à se développer avec notamment l'arrivée d'un des sites Safran.
Mail 2482							X	X										X	<b>ANONYME</b> : non au métro sur pylônes = graffitis donc pollution visuelle, nuisances sonores jour et nuit
Mail 2483																		X	<b>M. BOURBIER</b> : non au métro aérien
Mail 2484								X				X	X					X	<b>M. DE MONTMOLLIN</b> : Ce projet de ligne de métro est surdimensionné et va se réaliser au détriment de solutions répondant de façon plus précise, moins onéreuse et plus efficacement aux enjeux sociaux et environnementaux du territoire : --> Trafic trop faible pour un transport lourd en service trop tard. Les populations concernées ne proviennent que minoritairement des zones desservies par ce projet : actuellement quatre usagers sur cinq (étudiants, chercheurs, personnels de service...) habitent dans l'Essonne et/ou à proximité du Plateau. --> Solutions alternatives plus réalistes, et plus conformes à l'esprit de la COP 21 et à la sagesse budgétaire, appuyées sur l'amélioration du réseau existant (tramway sur TCSP en voie de finalisation, prolongement ligne 14 Massy-Orly, tram train Massy-Versailles-St Quentin, modernisation de la ligne B) --> Passage en viaduc prévu sur zone agricole "sanctuarisée" rend difficile la gestion l'exploitation de la partie impactée. --> Quid de la compatibilité d'une gare Saclay / St-Aubin (non évoquée ...) avec sites nucléaires Saclay ? Avis de l'autorité de Sureté

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
																				nucléaire (2015) oublié ?
Mail 2485																	X			<b>ANONYME</b> : favorable
Mail 2486																	X			<b>M. DUCROT</b> : Très favorable à la ligne 18 en tant que salariée d'un nouveau centre de recherche étant situé sur le plateau et peu desservi par les transports en commun à l'heure actuelle. Le plateau étant amené à se développer, les embouteillages vont être de plus en plus ingérables à certaines heures, d'où la nécessité de mutualiser nos besoins et de mettre en place des transports en commun aux alentours
Mail 2487		X															R			<b>M. LEHEE</b> : En tant que futur utilisateur d'une ligne de transport sur le plateau de Saclay, je suis favorable à un projet. Mais défavorable dans sa forme actuelle (métro aérien). Un peu d'étude et de recherche dans les grandes villes pionnières du transport en commun (Nantes, Grenoble) permettrait sûrement de faire sortir des idées nouvelles et consensuelles
Mail 2488																	X			<b>Mme. DUCROT</b> : idem mail 2486
Mail 2489	X																X			<b>ANONYME</b> : En tant qu'ingénieur à Safran Paris Saclay et future habitante de Versailles, j'espère que cette ligne ouvrira dans les temps et qu'une station sera prévue à proximité immédiate de mon lieu de travail, ce qui me facilitera grandement la vie au quotidien
Mail 2490																	X			<b>Mme. RICAUD</b> : Cette ligne 18 permettrait de relier enfin les communes du 91/92/78 sans avoir à passer par Paris !
Mail 2491																	X			<b>M. JENSON</b> : en tant que salarié travaillant dans un centre de recherche sur le plateau de Saclay, j'attends avec impatience cette ligne de métro. D'après mes premières estimations, je devrais gagner un temps de transport de 20 minutes sur un trajet qui est actuellement de 55 minutes.
Mail 2492																X	X			<b>ANONYME</b> : Je suis très favorable à la réalisation de la ligne 18 dans les meilleurs délais. Le plateau de Saclay est en cours d'urbanisation intensive, et les réseaux de transports actuels, voiture ou transports en commun, sont très en deçà des besoins
Mail 2493								X										X		<b>DEPARDON</b> : avis défavorable au viaduc ; pourquoi les zones urbaines ne sont-elles pas logées à la même enseigne que les zones agricoles ?
Mail 2494																	X			<b>ALI</b> : Très intéressant. A mettre en marche le plus rapidement possible pour pouvoir économiser notre temps perdu dans les bouchons
Mail 2495	X																X			<b>M. CHARLES</b> : Habitant à Palaiseau et travaillant à Magny-les-Hameaux, je suis très favorable à cette ligne de métro. Je travaille sur le nouveau campus Safran / Aircelle / Mines de Paris à Châteaufort. Le campus étant sur la ligne, j'espère qu'une station le desservira.
Mail 2496	X																X			<b>Mme. BONNEAU</b> : favorable, travaillant chez Safran, elle espère un arrêt à Châteaufort
Mail 2497		X															R			<b>Mme. FUCHS</b> : idem mail 2478
Mail 2498																	X			<b>M. DEVLIERSE</b> : Cette ligne est essentielle pour améliorer les conditions d'accès au plateau de Saclay
Mail 2499																	X			<b>M. REYNIER</b> : Je pense qu'il est fondamental d'avoir un transport en commun rapide et fiable puisque nous sommes au cœur d'un bassin de plus de 70 000 emplois autour de RUNGIS /ORLY. Je soutiens à 100 % ce projet.
Mail 2500	X																X			<b>ANONYME</b> : Un arrêt à proximité du site Safran de Châteaufort / Magny-les-Hameaux serait bienvenu
Mail 2501	X																R			<b>Mme. CHARBONNIER</b> : idem mail 2480
Mail 2502	X																R			<b>Mme. CLARAZ</b> : idem mail 2480
Mail 2503		X			X			X					X			X	X	X		<b>ANONYME</b> : idem mail Terre et Cité 1676

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2504							X	X										X	<b>Mme. PIANA</b> : Je porte un avis défavorable au projet tel qu'il est présenté. Habitante de Châteaufort depuis 2000 j'y apprécie le calme et la proximité avec la nature. La portion aérienne du métro devant notre village apportera de très importantes nuisances sonores et visuelles, sans parler de la dépréciation de ma maison.	
Mail 2505																		X	<b>M. YOUBI</b> : Entant que citoyen, habitant et travaillant dans cette région et également pratiquant des transports publics, je soutiens complètement ce projet que j'espère le voir aboutir dans les meilleures délais possibles, loin des calculs politiques ou/et partisans.	
Mail 2506							X	X										X	<b>Mme. PRESAD</b> : Avis très défavorable pour le projet présenté actuellement : NON au métro aérien sur le plateau de Saclay	
Mail 2507																		X	<b>DEIANA</b> : Cette nouvelle ligne desservira une population dense, en augmentation, facilitera la desserte du Plateau de Saclay (donc, les déplacements de ses usagers-travailleurs) et engagera la transition de la communauté d'agglomération en un des territoires les moins énergivores en matière de déplacements domicile-travail.	
Mail 2508	X						X	X										X	<b>M. SCHMITT</b> : Non au métro sur pylônes sur le plateau de Saclay. Des villages sont sacrifiés (Châteaufort, Villiers-le-Bâcle) avec des nuisances sonores, visuelles et polluantes. Reprenez votre idée du début : enterrez le métro. La construction de gares non prévues au départ entame le budget et ne permet plus d'enterrer le métro. Faites une gare de moins et vous aurez retrouvé votre budget. De toutes façons, trop de gares = un temps de trajet plus long et le raliement St Quentin - Orly perd de son intérêt.	
Mail 2509																		X	<b>ANONYME</b> : Évidemment cette ligne est nécessaire pour faciliter la mobilité de la population croissante dans l'agglomération du Val de Bièvre, et ainsi réduire les axes routiers surencombrés	
Mail 2510	X																	R	<b>M. JAHNEL</b> : idem mail 2508	
Mail 2511								X	X									X	<b>ANONYME</b> : non au métro sur pylônes	
Mail 2512																		X	<b>ANONYME</b> : Avis très favorable pour ce projet ambitieux	
Mail 2513	X																	X	<b>M. PIOFRET</b> : Habitant à toute proximité du stade des Chantiers, je m'inquiète fortement des nuisances apportées par les travaux futurs de la L18 : 1. Gare 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. Ainsi l'enquête publique est incomplète sur ce point important. 2. 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. Les gênes auditives pour les voisins ne sont pas abordées dans l'enquête publique. Il n'est pas précisé si le puits sera permanent ou temporaire, ni combien de temps dureront les travaux dans le stade. Il conviendra également de budgéter la réfection des infrastructures sportives après des travaux si importants. L'enquête publique (étude d'impact) est donc très incomplète sur ce sujet clé pour la fin de la ligne.	
Mail 2514																		X	<b>M. CASTILLE</b> : Oui à ce projet de la ligne 18 pour faciliter la mobilité de la population croissante dans l'agglomération du Val de Bièvre, et ainsi réduire les axes routiers saturés, et la pollution croissante	
Mail 2515																		X	<b>ANONYME</b> : Je suis contre le projet qui va dans le sens d'une urbanisation croissante	

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 2516																		X	<b>M. BRIERE</b> : Pas d'observation	
Mail 2517																	X		<b>Mme. DEROSE</b> : favorable	
Mail 2518								X								X	R		<b>M. BELLIER</b> : Maire de Jouy-en-Josas, dépose une motion adoptée par le Conseil Municipal de Jouy-en-Josas le 12 avril 2016. Les élus de Jouy-en-Josas sont favorables à la ligne 18, en précisant qu'ils : - souhaitent que le tronçon Saint Aubin – Versailles soit également réalisé à l'horizon 2024, - regrettent la solution en viaduc pour ce tronçon, - demandent que cette section soit en tranchée couverte ou en tunnel comme prévu initialement - demandent que, si d'autres options venaient à être envisagées, une étude comparative sérieuse, technique, paysagère et financière soit menée et portée à sa connaissance	
Mail 2519								X									R		<b>Mme. SAZERAT</b> : Je suis contre le projet actuel de métro aérien qui dégradera notre environnement, et pour la réalisation d'un métro enterré.	
Mail 2520																	X		<b>Mme. GOUIARD</b> : Je suis pour le projet de la ligne 18 qui permettra de relier l'Ouest de l'Ile-de-France au bassin d'emploi que constitue Orly-Rungis	
Mail 2521	X																R		<b>Mme. DESCAT</b> : Un arrêt à Camille Claudel s'impose. pour moi car autrement cette ligne ne servira que très peu à la population palaisienne	
Mail 2522																	X		<b>M. THEPOT</b> : je tiens à donner mon avis positif sur ce projet. Il est d'utilité public, il va permettre aux employés du Plateau de pouvoir accéder au site dans des conditions acceptables au regard de l'image que nous souhaitons donner de ce Campus. N'oublions pas que la Recherche Française va y figurer, que l'enseignement du plus haut niveau y est délivré, que 80 000 visiteurs voire plus transitent sur ce Plateau, et que notre rayonnement doit être accompagné des moyens les plus actuels pour montrer combien l'Etat accompagne la réussite des entreprises, des écoles de la recherche qui gagne dans notre pays. Comment imaginer cela sans des moyens d'accès de qualité ? Le tracé et le principe retenu résulte d'un travail qui allie performance et réalité économique. Il donne, par son tracé, un accès décentralisé et facile, il désenclave des villages sans moyen de transport efficace. Je soutiens et le tracé et le principe aérien tel que défini dans ce projet.	
Mail 2523	X	X															X		<b>ANONYME</b> : Je suis contre la ligne 18 avec son trace actuel. Revenez au tracé initial à savoir 4 gares et un métro en souterrain.	
Mail 2524																	X		<b>Mme. LE MAITRE</b> : Je suis favorable à cette ligne qui permettra de développer la zone de Saclay en facilitant son accès : réseau académique, industriel ... ce qui à terme favorisera la création d'emploi	
Mail 2525																	X		<b>M. DELON</b> : J'espère que le métro de Saclay pourra passer au plus près de la future école CentraleSupélec, futur leader des écoles d'ingénieur en France.	
Mail 2526								X									X		<b>M. CHAVOUTIER</b> : Arrêtons de défigurer le paysage et de détruire des zones où il fait encore bon vivre. La région parisienne va bientôt devenir une zone entièrement bétonnée et bruyante. Si il faut vraiment un métro et cela reste à prouver (sauf que de faire plaisir à des sociétés constructrice et exploitante) enterrez ce métro comme à Lyon par exemple (méthode qui coûte beaucoup moins cher qu'une percée en tunnel). Allez-vous un jour exercer une vraie démocratie en écoutant le peuple ?	
Mail 2527															X	X			<b>Mme. BLOCH</b> : AVIS TRES FAVORABLE A CE PROJET. Le projet de développement du plateau de Saclay va permettre de doter la France d'un grand pôle universitaire regroupant nos plus prestigieuses écoles, l'université, la recherche et l'industrie. On ne peut être que favorable à un tel développement qui se fait en préservant des zones rurales nécessaires à notre environnement. Le développement des moyens de transport y est donc indispensable pour le développement global de cette région et la préservation de l'environnement en incitant l'utilisation des transports en commun. Cela ne doit néanmoins pas nuire à la rénovation de la ligne B et le lien entre celle-ci et les moyens du plateau est nécessaire.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2528																	X		<b>M. BOUISSOU</b> : Je suis tout à fait favorable au projet, les transports par route étant intenables à terme avec l'augmentation du nombre d'utilisateurs. La liaison avec Orly et la gare TGV seront particulièrement appréciées.	
Mail 2529				X													X		<b>M. LOGE</b> : je suis très favorable à ce projet, cela donnera de la fluidité à la circulation, éviter la voiture au maximum, une bonne chose en région parisienne.il serait important de construire des parkings gratuit bien sur autour des gares du métro.	
Mail 2530		X															R		<b>M. MOREL</b> : OUI au métro, NON au passage sous " La Bretonnière "	
Mail 2531																	X		<b>Mme. CASTELLI</b> : Je suis très favorable pour ce projet car la ligne 18 va permettre au plateau de Saclay d'être plus accessible et donc moins isolé. C'est un projet indispensable pour tous les salariés du plateau de Saclay.	
Mail 2532		X															R		<b>ANONYME</b> : idem mail 2478	
Mail 2533																X		X	<b>ANONYME</b> : Dommage que la mise en place de cette ligne soit trop tardive par rapport à l'arrivée des grandes écoles sur le plateau de Saclay ; il aurait fallu anticiper.	
Mail 2534																	X		<b>ANONYME</b> : La création de la ligne de métro 18, qui joindra Orly à Versailles et permettra la desserte métro du plateau de Saclay, est indispensable au développement du projet de l'Université Paris Saclay.	
Mail 2535																	X		<b>Mme. LESPARRE</b> : Il est indispensable que Paris/Saclay bénéficie d'un transport en commun à la hauteur de son potentiel et de ses ambitions. Le bien être des salariés et le développement économique du territoire ne pourra se faire sans un investissement des accès aux sites par la réalisation de ligne 18.	
Mail 2536																	X		<b>Mme. RICHARD</b> : Au vu de notre futur déménagement à Saclay prévu en 2020, je pense qu'il est essentiel de prévoir des transports en commun qui faciliteront le trajet des agents INRA	
Mail 2537																	X	X	<b>ANONYME</b> : Pourquoi ne pas investir sur les lignes du RER B et C qui sont en souffrance	
Mail 2538																	X		<b>M. BRIOZZO</b> : Le projet paraît indispensable dans le cadre de l'installation future d'AgroParisTech sur le plateau de Saclay	
Mail 2539	X																	X	<b>ANONYME</b> : Avis défavorable pour le tracé d'arrivée à Versailles. Deux tracés ont été étudiés pour l'arrivée sur Versailles. Sous prétexte que l'arrivée du tunnel se ferait au niveau du centre historique de Versailles, vous préférez choisir l'option qui détruit le centre huit, lieu d'échange, de rencontre, indispensable à la communauté protestante et essentiel à la vie de notre quartier. De plus, aucune information n'est donnée sur les nuisances liées à l'arrivée du tunnelier au niveau du stade des chantiers : fermeture du stade et de ses squares, lieux de vie des enfants et jeunes du quartier, conséquences sur les habitations et maisons de retraite voisines du stade, implantation du puits.	
Mail 2540							X	X									X	X	<b>M. PHALIPPOU</b> : Je suis contre la ligne 18 en aérien sur le plateau. La construction en aérien est moins onéreuse pour l'instant mais installe un surcoût permanent en fonctionnement: en effet le tram doit monter sur les pylônes du plateau. Cela entraîne une consommation d'énergie importante. Je n'ai pas tous les éléments pour chiffrer ce surcoût mais il doit être rattrapé en quelques années il doit être calculé par la SGP. On construit pour 100 ans. Les gênes liées aux bruits n'existeront pas. Les terres agricoles seront préservées.	
Mail 2541																		X	<b>M. GAUTIER</b> : Avis défavorable pour ce projet	
Mail 2542																	X		<b>Mme. LANDAUD</b> : Le déménagement de nombreuses écoles est programmé début 2020. Afin que le projet Paris Saclay aboutisse il est absolument nécessaire qu'un moyen de transport rapide soit mis en place. La ligne 18 est donc essentielle; sa mise en service prévue 2024 semble déjà lointaine.	
Mail 2543																	X		<b>Mme. VANDEWALLE</b> : [Étudiante ENSTA ParisTech - campus de l'Ecole Polytechnique - Plateau de Saclay] Le métro automatique dynamiserait extrêmement le campus du Plateau de Saclay, qui est malheureusement difficilement accessible en transports en communs, au regret de tous les étudiants motorisés ou non. L'arrêt de RER (B) le plus proche est à 15min à pied (Lozère)	

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 une montée dans le sens RER->campus. De plus cet arrêt n'est pas très bien desservi car en bout de ligne. Peu de supermarchés sont accessibles à pied ou à vélo. Avec la venue d'autres écoles d'ingénieurs sur le plateau de Saclay, il sera nécessaire d'améliorer la desserte des campus.
Mail 2544																	X	<b>M. DE TOTH</b> : Avis TRÈS favorable à ce projet. Travaillant à La Défense, c'est la croix et la bannière pour rejoindre ce quartier d'affaire depuis Orsay : A/R en 02h20 via RERs, trajet impossible en voiture (N118+quais de Seine saturés). Je rêve quand je lis que le trajet Saclay-Versailles se ferait en environ 15 minutes. Car Versailles-Chantier/La Défense se fait en 20 minutes. Ceci aurait dû être fait depuis bien longtemps mais ne l'important est l'avenir : essayez de prendre le moins de retard possible SVP! Aucun problème pour que ce métro soit aérien : les quelques champs qui restent ne doivent pas bloquer le développement de notre région!
Mail 2545																	X	<b>Mme. BRUNSWIC</b> : Il faut penser à irriguer ou relier les villes limitrophes (ex : Igny) à ce grand axe déjà desservi le bus en voie propre. car ces villes pourvoient également des logements aux chercheurs et étudiants etc. et sont desservies par de rares bus sans desserte le dimanche, pendant les vacances scolaires etc.
Mail 2546							X	X									X	<b>ANONYME</b> : AVIS DÉFAVORABLE. Je pense que la réaction des gens qui sont pour cette ligne et en plus en aérien ne serait pas la même si cette même ligne passait devant leur fenêtre. Je demande de revenir au projet initial : enterrez le métro et tout le monde sera content
Mail 2547	X																X	<b>M. CHAILLOU</b> : Cette ligne 18 est attendue avec impatience par des millions de franciliens, nous souhaitons qu'elle soit construite le plus rapidement possible. Elle permettra un accès aux nouvelles structures universitaires du plateau de Saclay, et offrira une possibilité supplémentaire de rallier Paris en transport en commun à partir de nos lointaines banlieues, en plus du RER B qui sera ainsi désengorgé. Elle permettra aussi d'aller de banlieue à banlieue, trajets actuellement très difficiles sans voiture. Je comprends l'inquiétude des riverains vis-à-vis du métro sur pylônes, mais l'intérêt de quelques-uns, déjà très privilégiés, doit s'effacer devant l'intérêt du plus grand nombre. Il reste cependant possible d'étudier des solutions alternatives comme les tranchées, ou le trajet souterrain. Mais comment assurer le financement, qui doit payer ? Sont-ce les riverains impactés ? Ils ne pourraient certes pas tout payer, mais ils devraient y prendre leur part. Certains observateurs suggèrent une réduction du nombre de gares pour financer la mise en souterrain de la ligne, ce qui est assurément à étudier. Mais d'autres observateurs réclament, eux, encore plus de gares ! Il faudra bien faire des choix.
Mail 2548																	X	<b>M. LOISON</b> : Avis très favorable afin de pouvoir rejoindre Versailles sans avoir besoin de prendre la voiture, rejoindre Orly rapidement et éviter les problèmes récurrents de ligne B
Mail 2549																	X	<b>M. GAILLARD</b> : Avis très favorable pour cette ligne pour une utilisatrice assidue de la ligne en reprise d'études au campus d'Orsay
Mail 2550																	X	<b>M. WANG</b> : Oui au Métro de la ligne 18
Mail 2551								X									X	<b>ANONYME</b> : Enterrez le métro comme initialement prévu
Mail 2552	X																X	<b>M. RONG</b> : Avis favorable à l'ensemble du projet, surtout très favorable à une gare à Camille Claudel
Mail 2553																	X	<b>M. ATHES</b> : Je suis favorable à l'existence de cette ligne 18 qui me permettra d'accéder au plateau de Saclay, site sur lequel l'établissement dans lequel j'exerce (AgroParisTech) s'installe en 2020. En effet, pour le moment cet accès me paraît difficile voire impossible avec mon véhicule personnel, les routes étant déjà bien chargées dans cette zone
Mail 2554																	X	<b>Mme. LEFEBVRE</b> : Bravo! On croise les doigts
Mail 2555		X		X	X			X									X	<b>M. FOUETILLOU</b> : La conception même de cette ligne est aberrante. 1- Son trajet est tordu, alors même que depuis 150 ans Massy et Versailles sont reliés par un chemin de fer plus direct, en correspondance à Versailles avec plusieurs lignes qui desservent 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
																				<p>2- Cette ligne 18 ne desservira que des campus et des zones d'activités. Aucun des lieux d'habitation ou de loisir situés sur son trajet ne sera desservi. Or les besoins réels de déplacements sont entre des habitats et des campus ou entre des habitats et des zones d'activités.</p> <p>3- Elle ne résout pas les problèmes de transports entre la zone Saint Quentin en Yvelines (habitats et activités) et la zone Orsay- les Ulis (habitats et activités). Les liaisons entre ces 2 zones nécessitent au moins 2 correspondances, à Massy et à Versailles.</p> <p>4- Il est aberrant de mettre sur le même parcours un métro plus un bus en site propre.</p> <p>5- Un métro sur le plateau de Saclay suppose une grosse densification urbaine, ce qui est totalement contradictoire avec la nécessité à juste raison déclarée de conserver au strict minimum 23 km<sup>2</sup> de surfaces agricoles, et si possible plus, car l'avenir démontrera la nécessité d'avoir une agriculture de proximité.</p> <p>La première amélioration à effectuer est de faire fonctionner correctement ce qui existe déjà. C'est entretenir correctement, et avant que ça casse, le RER-C, ou le futur tramway Versailles Evry. Et doubler le tunnel Châtelet-les Halles-Gare du Nord : 2 voies dédiées au seul RER-B plus 2 voies dédiées au seul RER-D. Pour mieux desservir les axes actuellement sous-desservis ou négligés, 2 lignes de tramway desservant habitats, activités, campus, administrations et loisirs situés sur leur trajet amélioreront beaucoup mieux les déplacements pour un coût moins dispendieux.</p> <p>A- Un Tramway Versailles« Voisin le Bretonneux« Trappes gare desservant Satory, Guyancourt Centre, le Technocentre, Voisin le Bretonneux, Le Manet.</p> <p>B- Un tramway Saint Quentin en Yvelines gare« Châteaufort« Le Moulon« Orsay« Les Ulis desservant le Technocentre, Châteaufort, Villiers le Bâcle, Saint Aubin, Le Moulon, Faculté d'Orsay, Orsay gare, Les Ulis.</p> <p>Les emprises de ces 2 lignes de tramway devront dans la majorité des cas être compatibles avec la circulation des bus, afin que ceux-ci bénéficient de sites réservés. Le tramway B sera posé sur l'actuel TCSP.</p> <p>Pour améliorer l'accès aux campus et activités du rebord Sud, des liaisons par téléphérique ou funiculaire automatique devront être réalisées : Palaiseau gare« Ardenay, Palaiseau Villebon« Les Joncherettes- ONERA, Lozère« Polytechnique, Le Guichet« La Troche-Corbeville.</p> <p>Les bus actuels devront être adaptés et renforcés, en particulier les liaisons depuis Massy, toutes les liaisons Nord-Sud, et Igny« Saclay« Le Moulon« Gif sur Yvette. La sauvegarde des terres agricoles, la préservation de l'environnement, et la nécessité de limiter les gaz à effet de serre nécessitent de restreindre la circulation automobile (1,1 personne par voiture, occupant 10 m<sup>2</sup> !) : donc aucun élargissement de route, ni nouvelle route, uniquement des aménagements privilégiant les transports publics. Il faut donc abandonner l'idée d'un métro de prestige sur le Plateau de Saclay, au profit d'un système moins dispendieux, plus économe en espaces</p>
Mail 2556	X	X				X											X		<p><b>M. MARINARO</b> : Contre une gare supplémentaire à Camille Claudel, qui entraînerait un nouvel accroissement de la population sur le Plateau (par la maladie de la densification à outrance) et par là même un afflux de circulation pour se rendre à cette gare. Il ne faut pas perdre de vue que 2000 logements familiaux vont être construits dans le quartier de l'École Polytechnique en plus des 6000 logements étudiants sur ce campus. Il faudrait peut-être savoir s'arrêter.... alors NON pour cette nouvelle gare sur le Plateau de Palaiseau.</p> <p>CONTRE un SMR/SMI sur le site de Palaiseau qui n'a pas sa place en bordure d'un site classé boisé et qui en viendrait à couper 2 quartiers: l'actuel éco quartier Camille Claudel 2500 logements et le tout prochain quartier familial 2000 logements sur le site de Polytechnique. CONTRE un métro en aérien. Assez de pollutions comme ça. Je suis : POUR mettre en œuvre tous les moyens techniques et financiers afin de moderniser les lignes B et C et accroître le trafic des bus en TSCP et créer de nouvelles lignes si besoin.</p>	
Mail 2557						X											X		<p><b>M. GUEHENNEO</b> : avis défavorable ; le métro aérien est trop bruyant et trop près des maisons.</p>	
Mail 2558																X			<p><b>M. SALAVILLE</b> : L'excellence que doit représenter le plateau de Saclay mérite au moins un métro à la hauteur ! De nombreuses villes ont fait le choix d'un métro aérien, et la contribution a été évidente pour le développement, comme Dubaï et bien d'autres. C'est une chance énorme de pouvoir offrir à tous les passagers une vue sur le plateau et ses bâtiments modernes et design, plutôt que d'être dans un tube obscur.</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 2018, le Japon va se doter de trains quasiment invisibles qui seront capables de se fondre dans le décor en le réfléchissant.	
Mail 2559							X	X										X	<b>M. MITTELETTE</b> : Je suis défavorable au projet de métro aérien dans sa configuration actuelle et pour un métro enterré. Nuisances sonores, visuelles etc.	
Mail 2560																	X		<b>Mme. SAULOU-BERION</b> : Ce métro et l'ensemble des infrastructures nécessaires aux déplacements des étudiants et personnels de l'Université Paris/Saclay est indispensable à la réalisation du projet, à sa pérennité, à sa réussite. La présence des personnels sur ce site est sous-tendue à la possibilité matérielle et temporelle d'accéder à son lieu de travail dans des conditions satisfaisantes. Au-delà de l'Université Paris/Saclay, ce moyen de transport permettra de relier l'ouest et l'est parisien, notamment l'accès à Orly, ce qui facilitera la vie des riverains et permettra aux visiteurs d'accéder aux lieux touristiques et scientifiques plus facilement qu'à l'heure actuelle.	
Mail 2561																	X		<b>M. HOURTANE</b> : Je suis favorable au projet de la ligne 18 en aérien. D'une part parce que l'accès au site de Paris Saclay est actuellement très difficile et très long en transport en commun, et qu'une ligne de métro rapide est certainement le moyen le plus efficace et le moins polluant. Un tracé aérien sera nettement plus économique qu'un tracé souterrain, d'où un impact moindre sur les impôts. De plus son utilisation est beaucoup plus agréable pour les passagers qui peuvent voyager avec la lumière de jour. Les technologies actuelles permettent de limiter les nuisances sonores (voitures sur pneus) et l'impact visuel (design des trains et des infrastructures).	
Mail 2562								X					X				X	X	<b>ANONYME</b> : Habitant à St Aubin je suis opposée au projet de la ligne 18 du métro pour différentes raisons: - beaucoup trop coûteux et peu rentable, - nuit à l'agriculture - en version sur pylône détruit la beauté du plateau de Saclay - ne répond pas aux attentes de la population: il serait préférable d'améliorer les transports existants le RER B et le RER C. Les finances de l'état et de la région ne permettent pas le financement d'un tel projet qui comme tout projet est mal évalué et le coût prévu sera doublé ou triplé.	
Mail 2563	X																R		<b>M. COUFFIGNAL</b> : idem mail 2478	
Mail 2564																	X		<b>M. GEORGES</b> : Avis très favorable, projet indispensable pour la desserte du plateau de Saclay et pour avoir des liaisons rapides avec Paris et les aéroports	
Mail 2565				X													X		<b>Mme. RENNUT</b> : Je suis d'accord pour le métro automatique à Massy : gare Massy-Palaiseau et Massy-Opéra. Mais pour Massy-Opéra j'ose espérer que le parking présent actuellement à l'emplacement prévu pour cette gare ne sera pas supprimé	
Mail 2566	X																X		<b>M. DEVISMES</b> : En tant qu'habitant propriétaire de l'écoquartier Camille Claudel de Palaiseau et utilisateur des transports en commun je souhaite avoir accès et pouvoir prendre un métro "au pied" de mon logement via cette nouvelle gare pour les habitants de l'écoquartier et pour desservir également le lycée, le collège, la résidence universitaire, la piscine, le projet du futur théâtre.	
Mail 2567								X										X	<b>M. POUCKET</b> : Je suis défavorable au projet de ne pas enterrer entièrement ou partiellement le métro sur le plateau de Saclay	
Mail 2568																	X		<b>ANONYME</b> : Je soutiens ce projet en tant qu'étudiant. Maintenant que l'Université Paris Saclay est née, il faut l'améliorer au maximum pour qu'elle ait l'impact souhaité sur le plan international et national, et pour cela il est indispensable d'avoir une ligne comme la ligne 18 qui améliorera les déplacements du personnel et des étudiants.	
Mail 2569								X					X				X	X	<b>M. BOUTHIER</b> : Je pense que ce projet de métro ne correspond pas du tout aux besoins de mobilités liées au développement du plateau de Saclay. Il engendrera forcément une urbanisation qui me paraît insensée. La région parisienne est déjà saturée et elle est complètement asphyxiée. Personne n'en peut plus de cette dégradation de la qualité de vie en région parisienne. La solution est à la décentralisation et non à la sur-urbanisation. Où en est la volonté de sauvegarde des terres agricoles du plateau de Saclay, considérées comme un des derniers poumons d'Ile de France. Il y a beaucoup d'autres raisons pour lesquelles je ne suis pas d'accord avec le projet de la ligne 18. C'est un	



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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
																				projet très onéreux, alors que des solutions alternatives plus adaptables, moins chères et moins nocives pour l'environnement existent : développement du TCSP, tramway.. Nous sommes en période de crise profonde et je trouve que ce projet est un énorme gaspillage. Où prendra-t-on l'argent ??? Si le projet de la ligne 18 est retenu, restera t'il des fonds pour financer l'amélioration du réseau existant qui devient complètement inadapté à l'importance du trafic?
Mail 2570		X																X		<b>M. BORDES</b> : idem mail 2478
Mail 2571	X																X			<b>Mme. LAURIANE</b> : Je soutiens le prochain de la ligne 18 qui permettra un dégorgement des axes routiers du plateau de Saclay. J'appuie également la demande d'une station supplémentaire à Palaiseau dans le nouveau quartier Camille Claudel pour que les habitants des alentours puissent plus facilement en profiter et n'aient pas à aller en voiture ou en bus à un arrêt précédent ou suivant. Je suis mitigée quant à l'enterrement de la ligne car il me semble que le coût aussi bien financier qu'environnemental n'en vaut pas la peine. Je pense qu'il est plus coûteux en terme énergétique de creuser un tunnel que de poser une voie extérieur donc l'argument écologique ne tient pas.
Mail 2572													X				X	X		<b>ANONYME</b> : Sa fréquentation estimée voir surévaluée par la SGP est un cadeau empoisonné donné au STIF qui sera en charge de la gestion et de l'entretien de cette ligne. Or qui paye le STIF ? ... encore nos impôts ! Lors des réunions publiques, plusieurs fois la salle a évoqué la baisse de la valeur immobilière des logements à proximité du viaduc. Mais la SGP rétorque que "inversement" son métro sera source de plus-value immobilière (ce qu'elle n'a jamais cherché à démontrer par ailleurs). Mais admettons que la SGP ait raison, ce qui est inquiétant c'est que le terme de « plus-value » est généralement synonyme de « hausse des impôts locaux » ! On sait que le Plateau de Saclay va accueillir de dizaines de milliers d'ingénieurs, chercheurs, enseignants en grandes écoles, cadres supérieurs, futurs diplômés, etc. or les promoteurs immobiliers ne sont pas des philanthropes, ils vont bien évidemment profiter cette classe « aisée » pour faire grimper le prix des loyers. Par un phénomène d'offre et de demande, les loyers autour du Plateau de Saclay, pourraient augmenter de 30 à 50% d'ici 2030 et facilement atteindre les 30-35 € / m <sup>2</sup> (soit 900 euros le studio et 2.000 euros les 4 pièces). Quant aux impôts locaux, voici à quoi on peut s'attendre : . 1.400 € d'impôts locaux en 2016 pour un APPARTEMENT F3 (Villiers-le-Bâcle) = 2.000 € en 2030 . 2.000 € d'impôts locaux en 2016 pour un APPARTEMENT F4 (Quartier Camille Claudel / QCC à Palaiseau) = 3.200 € en 2030, voir plus si une gare s'implante dans le quartier ! . 3.000 € d'impôts locaux pour une MAISON avec jardin en 2016 = 5.000 € en 2030 On paye déjà assez d'impôts comme ça, donc non à cette ligne 18.
Mail 2573					X								X				X	X		<b>M. BONNEAU</b> : Elu municipal à Massy de 1986 à 2004 puis Conseiller Régional de 2004 à 2010 et Conseiller Général de 2011 à 2015, j'ai des remarques de deux types à formuler. 1) <b>sur l'utilité publique du projet, l'objet en principe de l'enquête</b> : a) <b>les chiffres de trafic</b> attendu sont très surévalués (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. b) <b>le gain de temps de transport</b> 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. c) <b>le cout d'investissement</b> , 2,9 Milliards hors foncier ... sans compter les dérives est exorbitant au regard du trafic attendu : le dossier ne présente pas de solutions alternatives ! Elles existent et à des coûts d'investissement très inférieurs ! c1) Lors de mon intervention à la réunion du 22 Mars à Massy, j'ai indiqué que la <b>modernisation du RER C</b> entre Massy-Palaiseau et Choisy le Roi, en rade depuis 20 ans, permettrait pour un coût d'une centaine de millions de doubler la fréquence des RER C, de grande capacité (et de fluidifier le trafic TGV interconnecté) et donc pour tous les habitants entre Massy-Orly-Choisy-Paris et au-delà permettrait une réelle amélioration ainsi que des liaisons fréquentes avec Orly. A cette remarque, la responsable de la SDP a répondu par l'ironie "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>RER C !!!" montant le mépris de solutions moins "prestigieuses". Le financement de ce projet traine encore et il a même été adopté au rabais suite à l'opposition de riverains d'Antony, malgré une utilité publique évidente.</p> <p>c2) Pour les habitants au-delà de Massy, jusqu'à Saclay, le besoin principal n'est pas la rapidité des liaisons avec Orly (quand on prend l'avion, peu de gens sont à 10mn près !!!) mais l'efficacité des rabattements sur les RER B et C à Massy Palaiseau (cf. c1). Ceci passerait, à moindre coût, par l'amélioration effective du RER B et la réalisation de liaison par câble entre le Plateau et le RER comme évoqué dès 1990 par l'ex Maire de Massy et plus récemment par de nombreuses associations locales. Les débits d'un téléphérique sont largement suffisants et l'emprise au sol très limitée et respectueuse de l'agriculture.</p> <p><u>Enfin, un TCSP Massy-Saclay sera inauguré dans quelques semaines</u> permettant une liaison fiable et régulière. Une fois cette emprise réalisée, le nombre et la fréquence des bus peuvent être facilement augmentés et l'emprise permet ensuite de faire passer un tram sans nouvelle perturbation. Cette solution est préconisée depuis des années par le Conseil Régional Ile de France et le STIF.</p> <p>c3) La réalisation de la Gare de Saclay n'est pas garantie compte tenu des installations nucléaires qui ne vont pas disparaître prochainement. Par conséquent le dossier est faussé pour la section Massy-Saclay. Là encore la solution déjà réalisée du TCSP est efficace, évolutive et bon marché.</p> <p>c4) Au-delà de Saclay, construire une ligne de métro a encore moins de sens au vu des trafics potentiels.</p> <p><u>Cette absence d'étude objective des solutions alternatives rend le débat sur l'utilité publique du projet faussé.</u></p> <p>De plus, l'argent public rare est à concentrer sur l'amélioration significative et énergique des lignes existantes. Le rapport de la Cour des Comptes l'évoque clairement, le dossier ne le mentionne même pas.</p> <p>d) <u>Les coûts de fonctionnement</u> de la ligne ne sont pas produits. En réunion du 22 Mars, en réponse à ma question, le chiffre de 400 Millions annuels a été évoqué. Sans doute erroné, ce qui traduit une méconnaissance du dossier par la SGP : en fait, comme ce sera à la charge du STIF, ils ne se sentent pas concernés ! Pourtant cette question des surcoûts de fonctionnement dus aux nouvelles infrastructures avait été étudiée par le rapporteur du Budget, Gilles Carrez, en 2009 je cois. 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 !!! <u>Pour toutes ces raisons, je considère que ce projet de ligne 18 ne devrait pas être déclaré d'utilité publique</u>, particulièrement ses sections Massy Palaiseau -Saclay - Versailles.</p> <p>Je propose donc d'abandonner la ligne 18 au profit des solutions alternatives proposées plus haut.</p> <p>Eventuellement une solution pourrait être de prolonger la ligne 14 jusqu'à Massy-Palaiseau, évitant les ruptures de charge à Orly et fournissant une liaison directe Sud-Nord. Il est regrettable - et juridiquement discutable - que le schéma d'ensemble du réseau du Grand Paris Express n'ait pas été soumis à enquête publique.</p> <p>2) <u>sur le mode de réalisation</u></p> <p>Le dossier est assez détaillé mais si l'étude d'impact est soignée, les mesures prises réellement pour remédier aux inconvénients comme vibrations, nuisances de chantier, aléa des nappes aquifères, sont ni détaillées ni engageantes pour la SGP.</p> <p>Deux anomalies rendent le dossier biaisé : interdiction de parler de la gare de Saclay : du coup aucune explication sur les procédures qui permettraient de modifier les réglementations pour la rendre possible !!! Pas possible non plus de parler de l'articulation avec la ligne 14 puisque là encore cette gare ne fait pas partie du dossier d'enquête</p>	
Mail 2574								X									R		<p><u>ANONYME</u> : Je suis favorable à la création de la ligne 18 mais défavorable à la création d'une ligne aérienne sur le plateau de Saclay qui va dénaturer le paysage cher à toutes les personnes habitant ou traversant cette zone régulièrement.</p> <p>La préservation de l'environnement en bordure de la vallée de Chevreuse me semble être une nécessité vitale pour notre région.</p>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires	
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2575		X			X												R	<b>ANONYME</b> : Je suis pour la ligne 18, cependant je pense que l'on peut en réduire les coûts en la reliant à la ligne 4 du métro. Cela permettrait l'utilisation d'un matériel commun avec la ligne 4 qui va devenir automatique également. Les coûts d'achat du matériel s'en trouveraient réduits et la maintenance également. La structure du sol étant également semblable. Cela permettrait de rester français à la fois pour le matériel, pour l'infrastructure et pour la maintenance. Cela permettrait également une nouvelle liaison vers Orly et de doubler la Ligne B qui est déjà saturée.	
Mail 2576		X																X	<b>Mme. RUINET</b> : Voici mes réponses au mail du Grand Paris, reçu ce jour (copie ci-après), et à une question posée en juillet 2015. 1/lors de la réunion organisée à Voisins-le-Bretonneux par la SGP, elle nous avait invités à poser des questions et s'était engagée à y répondre. Ma question a donc été posée en juillet 2015 sur le site du Grand Paris. 2/ depuis cette date, donc 9 mois, l'enquête d'utilité publique n'avait pas commencée donc une réponse aurait pu être donnée. Pourquoi attendre aujourd'hui ? 3/ vous espérez avoir répondu à ma question. Comme vous vous en doutez eh bien non, et c'est bien dommage. Puis-je espérer avoir une vraie réponse un jour 4/ votre réponse est consultable dans les 24h sur quel site? (rien mentionné dans votre mail) Merci quand même pour l'intérêt que vous portez à ma question ; je suis toujours intéressée par une réponse Evelyne Ruinet message reçu ce jour : De : "Société du Grand Paris" <noreply@societedugrandparis.fr> Objet : Grand Paris Express - La réponse à votre question Date : 17/04/2016 23:37:55 CEST Bonjour, Merci de l'intérêt que vous portez au projet du Grand Paris Express. Suite à la question posée sur notre site Internet, voici la réponse que nous pouvons vous apporter. Notre réponse : La ligne 18 actuellement fait l'objet d'une enquête d'utilité publique du 21 mars au 26 avril 2016. Pendant cette période la société du Grand Paris ne peut répondre à vos questions et avis sur son site. Si vous souhaitez que cette question ou avis soit pris en compte par la commission d'enquête, merci de l'adresser sur le registre électronique du site dédié de l'enquête où vous trouverez également toutes les autres modalités de participation : <a href="http://www.enquetepublicueligne18.fr/">http://www.enquetepublicueligne18.fr/</a> Merci de l'intérêt que vous portez à ce projet. Cette réponse sera également consultable dans les 24 heures sur : En espérant avoir répondu à votre question. Cordialement, La Société du Grand Paris.
Mail 2577		X																X	<b>Mme. RUINET</b> : idem mail 2576
Mail 2578							X											X	<b>ANONYME</b> : En moyenne, la RATP reçoit 200 plaintes par an. Elles concernent pour l'essentiel le bruit ferroviaire généré par le RER et le métro. Il convient de noter le quasi absence de plaintes concernant les lignes de métro sur pneumatiques et les lignes de tramway, ainsi que les bruits intérieurs dans les wagons. Perché sur un viaduc de 12 mètres de haut ou encore frôlant certains laboratoires, je doute que la ligne 18 soit un modèle de silence et de quiétude pour les habitants. 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
Mail 2579																	X		<b>ANONYME</b> : Ce projet de ligne 18 est essentiel pour que les personnels et étudiants devant se rendre dans le nouveaux campus en construction puissent arriver sur leur lieu de travail dans des conditions améliorés pour tous : la multiplication des moyens pour se rendre sur les campus signifie un désengorgement des autres moyens qui seront très vite saturés	
Mail 2580													X				X	X	<b>VIGAN</b> : Avis défavorable. Le projet de ligne 18 est totalement surdimensionné par rapport aux prévisions de trafic. L'argent de ce projet serait beaucoup mieux utilisé dans la modernisation de l'existant (Ligne B et C) avec ajout de transport avec voies dédiées ou transport léger type téléphérique à partir des gares existante pour desservir les nouveaux pôles. La création de ce métro amènerait à termes l'urbanisation du plateau dans le but de rentabiliser l'investissement.	
Mail 2581	X																X	X	<b>M. HAISSINSKI</b> : 1. Comme il s'agit de transport dans la grande banlieue, il doit être rapide et ne pas comporter d'arrêts trop proches les uns des autres. Des lignes de bus ou de tramway doivent compléter cette ligne pour assurer un maillage local assez fin. Il s'ensuit que LES GARES DE MASSY-OPÉRA ET PALAISEAU DOIVENT ÊTRE SUPPRIMÉES DU PROJET. 2. Si la ligne 18 comprend 14 km de viaduc et trois gares aériennes, cela constituera un précédent qui conduira, plus tard, à d'autres constructions dans ce secteur qui, elles aussi, ne respecteront pas la qualité de l'environnement et l'attrait du paysage. IL FAUT DONC QUE LA LIGNE 18 SOIT ENTERÉE SUR TOUT SA LONGUEUR	
Mail 2582													X				X	X	<b>M. BORGDORF</b> : Je suis contre ce projet de ligne de métro numéro 18: le département (et la région), plus que lourdement endetté, n'a absolument pas les moyens de faire un tel investissement. De plus, la rentabilité de cette ligne est incertaine. Ce qu'il me semble raisonnable de faire et coûtera beaucoup moins cher: - développer une ligne de bus sur le tronçon envisagé, éventuellement un tramway (en fonction du coût). On peut aussi envisager de prolonger plusieurs lignes de bus actuellement existantes. - augmenter la fréquence du RER B à mesure que la fréquentation augmentera - développer +++ le réseau de pistes cyclables par un réseau sécurisé séparé des routes. Ce réseau est actuellement pratiquement inexistant	
Mail 2583															X			X	<b>Mme. HENRY</b> : J'ai été très surprise de voir que la Société du Grand Paris (SGP) tentait de modifier les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de 12 communes sans leur demander préalablement leur accord. Il est même choquant que la SGP se contente d'ajouter une ligne du type « interdiction de construire quoi que ce soit SAUF LE METRO DU GRAND PARIS » ; Le code de l'urbanisme énumère des règles très strictes et la SGP ne peut pas décider d'un coup de baguette magique de placer son métro sur une zone protégée ou à construction limitée. Que se passerait-il si un ou plusieurs maires refusaient les modifications du PLU proposées par la SGP ? Le projet de la ligne 18 serait-il suspendu ? Le code de l'urbanisme prévoit dans le cas d'un projet décidé par un Etablissement Public de l'Etat (R 123-23-4), qu'après l'avis rendu par la commission d'enquête, le conseil municipal de chaque commune dispose d'un délai de 2 mois pour rendre son propre avis. Or je sais que plusieurs maires s'opposent à ces modifications. Que faut-il donc en déduire ? La commission d'enquête ne devrait-elle pas - avant de rendre son avis - prendre contact avec chaque maire et ainsi faire figurer dans son rapport d'enquête, le ou les PLU refusés avec les motivations des municipalités concernées ? Il s'agit d'un point réglementaire, qui n'est pas très bien expliqué dans le dossier d'enquête et qui peut avoir son importance, surtout si l'on est opposée au projet comme moi et beaucoup de personnes dans ma commune.	
Mail 2584																	X		<b>M. DEMACHY</b> : favorable à la ligne 18. C'est la cohérence indispensable aux implantations sur le plateau de Saclay	
Mail 2585												X						X	<b>M. MEUNIER</b> : fait valoir, concernant la zone de danger liées au CEA que suite à l'arrêt de l'INB 40 (réacteur Osiris), SGP va la réduire pour pouvoir à terme recevoir du public dans la gare, mais vis à vis de la zone non aedificandi, « compte tenu du risque d'agression externe, l'article L111-7 du Code de l'Urbanisme ne permettra pas de lever cette servitude et passer outre » car c'est offrir un poste surélevé à des agresseurs. Donc avis défavorable pour dégradation des dispositions de sécurité publique.	
Mail 2586	X																		<b>ANONYME</b> : en réponse à l'avis 2517, conteste la nécessité d'une gare à Camille Claudel située à 170 mètres de l'arrêt du bus 91.06 et des lignes de bus 1 et 14 qui s'arrêtent au rond-point Camille Claudel, « plus coûteux en terme énergétique » de faire 170 m à pied.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2587	X																X		<b>Mme HERBINIERE</b> : très beau projet qui pourra permettre à beaucoup d'usagers actuels de rejoindre leur lieu de travail bien plus rapidement que ce qui est proposé actuellement. Travaillant à Levallois Perret et habitant le quartier Camille Claudel, pourra prendre le métro en bas de chez elle moi et milite pour la création d'une gare proche à pied du quartier.	
Mail 2588		X																R	<b>ANONYME</b> : DEFAVORABLE au projet du métro aérien. Oui au métro enterré.	
Mail 2589																	X		<b>M. BOUSSOUAR</b> : approuve les projets de transport en commun, améliorant l'accès au site de Saclay. « Les transports en commun propres sont à privilégier » 1 métro = quelques centaines de voitures individuelles en moins!	
Mail 2590																	X		<b>M. JACTAPIN ?</b> : évolution essentielle en raison du réseau routier saturé sur les axes principaux de la couronne parisienne.	
Mail 2591																	X		<b>ANONYME</b> : résidant versaillais travaillant sur le plateau, réseau routier à Jouy-en-Josas et sur plateau congestionné. OUI à la ligne 18	
Mail 2592		X						X									X		<b>Mme BEAL</b> : favorable à la ligne 18, avec le développement sur le plateau de Saclay d'une grande université, qui contribuera au rayonnement universitaire de la France. Nécessité d'un accès et de déplacements faciles pour personnels, étudiants, visiteurs, avec un impact environnemental moindre que des flux de voitures. Mais ligne doit être « en surface ou éventuellement en souterrain si un passage en surface n'est pas possible ». Etre attentif à la préservation des sites naturels, grande richesse de cette région.	
Mail 2593																	X		<b>M. PRISKER</b> : salarié sur le plateau de Saclay, ligne 18 est très utile pour les déplacements domicile/travail et ceux professionnels en région IDF (exemple : rejoindre la défense ou l'aéroport d'Orly).	
Mail 2594		X						X					X				X		<b>M. FORTIN</b> : contre le projet car menace pour les agriculteurs du plateau de Saclay avec un métro traversant les champs et un encouragement à l'urbanisation. Depuis la construction de la gare TGV, Massy complètement transformé avec une urbanisation intense, ne reste plus aucun espace vert. Les investissements sont sous-estimés et pour atténuer la charge financière le trafic passager sera accru et la ZPNAF sera remise en cause. Déploie l'absence de prise en compte des critiques par la SGP à la réunion du 8 avril 2016 à Gif sur Yvette : pourquoi passer par Paris pour relier Versailles Chantier à Massy, ou pas d'indemnisation des propriétaires proches du Viaduc. Une enquête publique n'a jamais empêché un projet. La ligne 18 est pour le cluster scientifique dont « rien ne prouve que la mitoyenneté suffit à faire la « Silicon-Valley » française. » Le réchauffement climatique devrait inciter à trouver un autre modèle de développement.	
Mail 2595	X																	X	<b>M. DAVEZAC</b> : gare « Quartier Camille Claudel » essentielle pour le bon développement de cette zone de plus en plus dense. De nombreux salariés du plateau habitent dans cette zone « et ce serait dommage qu'ils prennent la voiture ».	
Mail 2596		X					X	X										X	<b>M. SOUDAN</b> : contre le projet sous la forme prévue. Incompréhensible qu'il puisse passer « même partiellement » en aérien. Saccage du paysage et urbanisation démentielle avec « poursuite d'un rêve de bétonnage total » de nos maires et autres conseillers départementaux, régionaux ou nationaux.	
Mail 2597		X													X			R	<b>M. COQUELET</b> : CONTRE le métro aérien et ses nuisances sonores et visuelles. POUR un métro enterré ou un moyen de transport non bruyant et moins polluant visuellement, tel qu'un tramway.	
Mail 2598		X					X	X											X	<b>M. DECOURTY</b> : métro en aérien sur une partie du trajet inutile, quand « la majorité du tracé ce fait en souterrain. » Détérioration du paysage, « source de pollution supplémentaire (visuel, sonore, lumineuse) favorisant la détérioration de la faune et la flore du plateau »
Mail 2599																	X		<b>ANONYME</b> : projet obligatoire, pour toutes les avantages qui rapportera pour les citoyens parisiens.	
Mail 2600																	X		<b>M. CLEMENT</b> : travaille sur le plateau de Saclay. POUR la ligne 18 et « à son implantation sur pylône qui respecte les terres agricoles ». Infrastructure écoresponsable permettant de désengorger le flux routier sur le plateau résultant de l'absence « d'alternatives souples et rapides de déplacement intra régional ».	
Mail 2601																	X		<b>M. CAVATA</b> : exprime son attente ancienne de transports publics décents sur le Plateau de Saclay. L'université Paris/Saclay a besoin de la ligne 18 pour être attractive au niveau international. Comparer avec ce qui existe à Garching en Allemagne <a href="http://www.ipp.mpg.de/32581/anfahrt_gar">http://www.ipp.mpg.de/32581/anfahrt_gar</a>	

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 2602																	X		<b>Mme FRUCHART</b> : ligne ABSOLUMENT INDISPENSABLE et SANS DELAI pour accès nouvelles structures universitaires et de recherche du plateau de Saclay et réussite du grand pôle d'Excellence en matière d'éducation et de recherche. Trafic routier très engorgé.	
Mail 2603																	X		<b>Mme RIBEIRO</b> : circulation sur le plateau saturée le matin, nécessité « de nouveaux moyens de transports collectifs et notamment des transports de banlieue à banlieue sans passer par le centre de Paris. La construction d'un métro aérien me semble donc essentielle. »	
Mail 2604																	X		<b>M. THABET</b> : comme Paris/Saclay, c'est un projet d'envergure qui permettra de mieux positionner la France comme pôle de compétitivité et R&D et participer à son rayonnement scientifique et technologique. Favorable à sa réalisation dans son ensemble.	
Mail 2605	X	X																X	<b>M. POULAIN</b> : projet ambitieux mais « pas suffisant pour qu'il soit légitime. ». Au moins deux défauts (-Parcours à travers champs, c'est à dire loin des habitants, lesquels ne l'utiliseront donc pas, -s'il doit passer par le plateau de Saclay, il doit être enterré). « Si le projet devait se faire malgré tout, il faudrait un arrêté supplémentaire dans le quartier de la Mesure / Camille Claudel à Palaiseau. »	
Mail 2606						X	X									X	X		<b>ANONYME</b> : contre ce projet "démentiel" qui va dénaturer le paysage sans régler l'encombrement du plateau de Saclay, n'apporter que des nuisances supplémentaires. Le réseau routier est déjà complètement saturé, et tout le monde vient pas en métro ou bus, ceux qui habitent dans les départements plus loin viennent en voiture et continueront de venir en voiture.	
Mail 2607																	X		<b>M. MERLIER</b> : favorable au projet de ligne 18 "aéroport d'Orly/ Versailles Chantiers" car favorise l'utilisation des transports en commun pour trajets transverses dans le sud parisien et devrait contribuer à l'amélioration des temps de trajet "domicile/travail" pour les salarié(e)s du Plateau de Saclay.	
Mail 2608																	X		<b>Mme FRADE</b> : travaille sur le site d'Aéroport d'Orly : bon point si peut améliorer l'arrivée à ORLY, en venant du Nord, « actuellement il me faut 2 heures de trajet matin/soir pour rejoindre mon bureau/domicile. »	
Mail 2609																	X		<b>M. BARUET</b> : travaille au CEA de Saclay depuis plus de 10 ans, a habité Gif sur Yvette, Bourg la Reine, Saclay, et désormais Fresnes. Considère que les choses se débloquent enfin, face au parcours du combattant que constitue le fait de venir à Saclay en transport en commun, ou en voiture en perdant au moins 20 min dans les bouchons. Donc favorable métro 18, « le plus tôt sera le mieux. »	
Mail 2610																	X		<b>Mme SARGENTINI</b> : salariée travaillant sur le Plateau, utilisatrice de transport en commun, ligne métro est fondamentale pour le développement du Plateau, subissant déjà une circulation compliquée alors que seule la moitié des entreprises y est installée. Vivement la ligne 18.	
Mail 2611																	X		<b>ANONYME</b> : Favorable pour soutenir une dynamique économique dans cette partie de l'Ile de France qui manque cruellement de liaisons transversales.	
Mail 2612																	X		<b>Mme GAROSAIL</b> : Ligne 18 indispensable compte tenu des projets de développement à Saclay (université, implantation de nouvelles entreprises, pôle de recherche) qui vont augmenter de manière considérable le flux de personnes vers un plateau déjà bien engorgé.	
Mail 2613																		X	<b>Mme CAMPO</b> : construction de cette ligne inévitable par rapport au développement du Plateau. Réussite si respect de la nature..	
Mail 2614																	X		<b>M. GAUTHIER</b> : soutient ce projet de mettre en place un transport collectif rapide dans toute une zone très mal desservie aujourd'hui. Déploire son non prolongement à l'est d'Orly vers les lignes de RER C et D, au niveau de Juvisy par exemple, extraordinaire opportunité pour tous les voyageurs venant du sud-est parisien.	
Mail 2615															X	X			<b>Mme JUBERA</b> : approuve les bus en site propre et un métro, mais déplore le manque sur le plateau de pistes cyclables depuis les villes voisines, Gif-Sur-Yvette, Saint-Rémy..., qui permettrait de réduire de façon efficace la circulation. Actuellement utiliser son vélo est dangereux car pistes non continues, obligeant d'aller sur la route.	
Mail 2616		X													X	X			<b>M. THEVENIN</b> : habitant et travaillant sur le plateau de Saclay, pense que les transports peuvent être améliorés, mais est « très défavorable au projet actuel » pour son « rapport coût/service rendu, par rapport à d'autres solutions » non présentées. Pour le volume de voyageurs prévu Orly-Versailles, un tramway ne serait pas plus adapté ? Pourquoi ne pas adapter le tronçon existant vers Versailles (ligne B puis ligne C) pour créer une ligne directe et la prolonger vers Orly ?	

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 tramway qui traverserait le plateau offrirait une solution à moindre coût. Une étude plus poussée des solutions existantes me semble nécessaire. Dans tous les cas, il faut aborder la possibilité d'enterrer le métro ou de le laisser au niveau du sol.	
Mail 2617																	X		<b>ANONYME</b> : ARCHI FAVORABLE ligne indispensable pour le développement du plateau de Saclay et ses conséquences au plan national : recherche, enseignement, innovation. Le projet ne va rien dénaturer, le plateau de Saclay est « un plateau sans beaucoup d'originalité, où il y a du vent quand il n'y a pas de brouillard. » Deux regrets : le retard de cette décision, l'absence de ligne directe vers Paris en moins de 20 minutes. (exemple ligne aérienne sur le trajet du RER B).	
Mail 2618																	X		<b>M. GAUTIER</b> : travaille avec son épouse, au CEA / Saclay, habitant Athis-Mons. Il faut en transport en commun environ 1h10 (bus 91.10) pour aller travailler. A donc préféré son véhicule personnel pour un aller trajet d'environ 45 mn. Le métro 18 réduira ce temps à seulement 18 mn pour un aller. Donc favorable au projet.	
Mail 2619		X							X								X	X	<b>M. MORONVALLE</b> : conseiller Municipal de Massy, a voté contre une délibération pour approuver le projet de ligne 18. Sur la partie Massy-Versailles, c'est une mauvaise solution. Il regrette que l'enquête publique ne différencie pas le tronçon Orly-Massy, prolongement de la ligne 14, du tronçon Massy-Versailles à travers le plateau de Saclay. Il soutient le prolongement de la ligne 14 d'Orly jusqu'à la gare de Massy Palaiseau, mais rejette le tronçon Massy-Versailles, considéré comme inutile (rapport Auzannet (2012) trafics attendus ne justifiant pas un métro lourd, Commissariat Général à l'Investissement (2015) absence de rentabilité socio-économique pour le tronçon Orsay-Gif- Versailles-Chantiers, Autorité de Sûreté Nucléaire (2015), impossibilité de construire la gare de Saclay autour des installations nucléaires du CEA et de Cisbio) Le projet ne répond pas aux besoins et enjeux agricoles et naturels entre Massy et Versailles et le passage en viaduc rend difficile l'exploitation agricole à son voisinage par la perte d'hectares productifs. D'autres solutions plus rapides à réaliser, moins pénalisantes pour l'environnement, moins chères sont possibles. La priorité doit être le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Massy-Palaiseau avec l'amélioration du réseau existant (RER).	
Mail 2620		X					X	X										X	<b>M. KERBRIAND</b> : la future ligne 18 devrait passer à Voisins le Bretonneux, sous le quartier de la Bretonnière avec risque d'importantes nuisances aux riverains alors qu'un passage décalé vers l'est, dans le domaine public, permettrait d'éviter les problèmes. Il fait remarquer -les nuisances dues aux vibrations et les bruits à chaque passage du métro, sachant que les dalles de rez-de-chaussée des maisons sont flottantes, -les bruits des ouvrages de ventilation fonctionnant en permanence proches des habitations, -l'instabilité des terrains sur le site, ayant eu dix arrêtés de catastrophes naturelles, avec d'importants désordres sur de nombreuses constructions obligeant des travaux de consolidation. Fait remarquer que la « servitude de tréfonds », prévue par la loi du 17 août 2015, empêcherait les propriétaires concernés d'entreprendre des travaux de consolidation, entraînant des pertes de valeur de leur propriété. Enfin il signale que le groupe scolaire des 40 Arpents (école maternelle et primaire) ne figure pas au chapitre des sites sensibles répertoriés par la SGP sur son projet de tracé. Demande à la Commission d'enquête publique « d'émettre un avis défavorable au passage de la ligne 18 sous le site de la Bretonnière pour privilégier un passage plus à l'est empruntant le domaine public (Avenue de l'Europe) et d'émettre également un avis défavorable à la constitution de servitudes de tréfonds sur la totalité des terrains situés dans le périmètre du fuseau d'étude. »	
Mail 2621																	X		<b>M. MABONDZO</b> : Oui pour la ligne 18. Réduction du temps de transport-Limitation d'utilisation de mon véhicule	
Mail 2622		X															X	X	<b>M. DATCHARRY</b> : utilise la 91-06 pour venir travailler au CEA Saclay. N'utilisera pas le métro 18, St Quentin-Est trop loin de la gare de St Quentin, la 91 06 le dépose porte Nord (la station de métro sera au Christ de Saclay) rajoutant un changement. Il considère qu'il faut développer le réseau de bus et aménager des voies pour bus, passer la D36 à 2 voies pour voitures, aménager l'entrée et la sortie porte Nord CEA pour éviter le feu rouge qui bloque, aménager le Christ de Saclay et développer les pistes cyclables.	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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
																				Tout cela pour fluidifier, économiser et éviter le métro aérien.
Mail 2623	X																R			<b>M. POISSON</b> : plutôt favorable au projet, à condition qu'il soit doté d'une station supplémentaire en zone habitée pour les résidents de longue date, à Palaiseau : une station à mi- pente du plateau serait idéale. Il faut penser aux milliers d'habitants de la vallée qui pourraient bénéficier du métro à pied, bus ou vélo.
Mail 2624																	X			<b>M. JARRAYA</b> : primordial pour les chercheurs au CEA Saclay et pour l'attractivité internationale des centres de recherche et d'enseignement du plateau, d'avoir un accès facile à Paris. Très favorable au projet. Bien faire attention au lien Saclay/Paris.
Mail 2625																	X			<b>Mme VERSHEURE</b> , directrice générale des services ENS Cachan. L'école va rejoindre le quartier de Moulon en 2018. Les personnels de l'ENS lors d'entretiens se sont prononcés favorablement pour suivre l'établissement sur le plateau de Saclay, demandant des transports collectifs. La ligne 18 est donc essentielle pour les personnels rejoignant leur lieu de travail minimisant les temps de trajet. Il est impératif que cette ligne voie le jour rapidement et dans les délais annoncés.
Mail 2626	X	X																X		<b>Mme JOUANIC</b> : habitant BURES ne trouve pas d'avantage à la ligne 18 pour venir travailler au CEA de SACLAY, continuera d'utiliser sa voiture. Le tracé et l'emplacement des gares laissent de côté le quartier SUPELEC, uniquement desservi par les bus, obligeant un changement supplémentaire. Aurait préféré que les gares aient été « au cœur des quartiers » plutôt qu'aux extrémités. Demande la modification du « tracé de la ligne 18 pour qu'il passe dans ce quartier »
Mail 2627																	X			<b>Mme SOYER</b> : favorable à l'implantation de ce métro
Mail 2628		X					X	X										X		<b>ANONYME</b> : très défavorable au tronçon aérien, pourquoi pas un métro mais « pas au détriment de l'environnement et de la pollution visuelle et sonore pour les riverains ». ENTERREZ CE METRO!
Mail 2629					X													X		<b>M. D'HAUTEFEUILLE</b> : beau projet mais regrette l'absence d'interconnexion avec l'important centre d'échange qu'est la gare RER SNCF & BUS de St Quentin en Yvelines. Concerne plusieurs dizaine de milliers de personnes.
Mail 2630		X															X	X		<b>M. ROZENBLUM</b> : travaille au CEA Saclay, utilise le système de transport par car du CEA. Constate la dégradation des conditions de circulation sur le plateau (franchissement du rond-point du Christ de Saclay, matin et soir). Déploie que les infrastructures routières n'aient pas été améliorées « coûteux tronçons de ligne de métro en pleine campagne » et demande le franchissement en tunnel du rond-point du Christ de Saclay, entre la D36 côté Ouest et la D36 côté Est.
Mail 2631																X	X			<b>ANONYME</b> : favorable à « cette ligne car venir à Saclay est un enfer », ressenti au niveau des recrutements. Il déplore la création « ex nihilo sans attache historique d'un centre de recherche » pour cette raison non attractif, « et ça le métro ne changera rien ». ...on ne fait pas un oxford à la française à Saclay. Faire le trajet en RER B depuis Gare du Nord vers le guichet vivre les multiples problèmes de ce transport puis essayer de trouver un bus au Guichet « pour monter sur le plateau....Vous le faites deux fois et vous ne revenez plus.... »
Mail 2632																X	X			<b>M. ROUX</b> : salarié du CEA Saclay, favorable à l'arrivée de cette nouvelle ligne de transports en commun, vu la saturation des axes routiers de la région et le développement économique et scientifique du plateau de Saclay qui ne peut être envisagé sans nouveaux moyens de transport. Il pose la question plus générale « de l'intérêt de la centralisation sans limite de l'activité économique parisienne... » demandant de s'interroger sur ce processus « qui perdure depuis si longtemps ».
Mail 2633																	X			<b>M. CHAUSSY</b> : favorable à ce projet
Mail 2634	X																	R		<b>M. SANCHEZ</b> : habitant Palaiseau, travaillant à Saclay, très favorable au projet, sous condition d'une gare à Palaiseau-Camille Claudel pour que ses habitants profitent du métro et ne prennent pas leurs voitures : coût limité, durée de transport peu impactée et bénéfice substantiel.
Mail 2635		X					X	X										R		<b>Mme COMOY</b> : pas contre le principe d'un métro pour répondre au développement du plateau de Saclay, « en revanche un métro aérien serait la pire option avec la nuisance sonore et visuelle que cela engendrera. Je suis pour un métro souterrain. »



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2636																	X		<b>M. DELAPORTE</b> : excellente initiative absolument nécessaire pour un transport écologique sur le plateau de Saclay. Souhaite une architecture à la mesure des enjeux de son intégration écologique.	
Mail 2637																	X	X	<b>M. BOMBLED</b> : demande de relever les défis écologiques, énergétiques et climatiques « issus de siècles de prédation humaine sur son environnement » plutôt que d'organiser la destruction et le bétonnage du plateau de Saclay dans une vision passéiste de la modernité. Si les transports en commun lui apparaissent comme une des solutions au réchauffement climatique et à l'épuisement des ressources géologiques, il demande d'éliminer les schémas anciens. Cette ligne relève plus du « greenwashing » et du soutien aux entreprises privées, qu'à un d'un changement de pensée. Il rappelle l'avis défavorable du CGI de n novembre 2015, pour la partie Orsay-Versailles, considérant le trafic beaucoup trop limité et le projet non rentable. Même si 2300 ha de terres agricoles et forestières sont sanctuarisées (mais jusqu'à quand ?) il craint que les terres agricoles qui doivent être préservées « pour promouvoir la transition écologique », ne se réduisent au profit d'une urbanisation croissante permettant de justifier le projet, en augmentant le nombre de passagers. Il considère que les priorités de l'Île de France sont dans la rénovation et la modernisation des réseaux RER existants et que la ligne 18 est le « symbole du financement des riches et des actionnaires d'entreprises privées », au détriment des citoyens, le projet Paris/Saclay s'apparentant plus à une volonté politique et foncière qu'à un réel soutien à la recherche. Selon lui, il faut donc : - Moderniser et rénover le RER B, - assurer les dessertes locales du plateau de Saclay en liaisons douces depuis les lieux de vies (St Quentin en Yvelines, Les Ulis ....) - créer des liaisons plateau-vallées et plateau par téléphérique et par TCSP, - renforcer les liaisons pour le parc de Courtabœuf et le redynamiser économiquement. - assurer la liaison Évry-Massy-Versailles. - avoir des transports en communs permettant de voyager avec son vélo. Ce projet de ligne 18 est un énième projet de bétonnage, auquel il apporte un avis totalement négatif et défavorable. Il lui préfère une liaison Tram, répondant aux besoins, demandant moins de travaux, donc plus écologique.	
Mail 2638																	X	X	<b>M. BERNARD-MICHEL</b> : favorable au projet mais regrette « que peu de choses soient prévues côté Ouest et Nord-Ouest de Paris », incertitude des travaux dans le 92, le 95 est oublié. Demande amélioration des lignes existantes (RER C est un escargot), du passage RER D, RER B à Chatelet, source de congestion (un RER B toutes les 12 à 15 minutes vers le Guichet) et de régler les problèmes de retards et d'annulation de train très fréquents et pénibles. Attire l'attention sur l'importance de l'entretien du matériel et la gestion du personnel.	
Mail 2639						X	X										X		X	<b>M. BOVE</b> : Commente l'annexe, document G du dossier « Etude des effets sur l'urbanisation » dans lequel les types d'effets sur l'urbanisation ont été analysés et détaillés, dont l'intensification ou la densification autour des gares, la poursuite de l'étalement urbain, l'articulation, concurrence ou complémentarité, des nouveaux pôles-gares avec les centres existants. Il fait remarquer à la commission d'enquête que, selon lui, la SGP ne donne pas de réponse lorsqu'elle conclue « cet inventaire rapide permet de souligner la diversité des situations et l'obligation d'être extrêmement attentif à la réalité du terrain : les territoires sont variés et aucune généralisation ne saurait en rendre compte sans une perte d'information dommageable. » Il souhaite que « sur demande de la commission d'enquête », la SGP apporte « des réponses bien plus concrètes que « nous allons être extrêmement attentif » » et refusant « catégoriquement toute urbanisation à outrance » il demande qu'elle propose « un certain nombre de mesures conservatoires afin de limiter le plus possible l'urbanisation autour de ses ouvrages » et s'engage « sur des aménagements simples et peu coûteux visant à conserver l'aspect rural et naturel du Plateau de Saclay... » parmi lesquels : végétalisation des parking, création de jardins publics et de plans d'eau autour des gares, limitation de parvis et zones bitumées, plantation d'arbres de part et d'autre du viaduc, plantation de buissons épineux au pied des pylônes du viaduc

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 éviter les tags, etc... Concluant que « la commission d'enquête doit impérativement poser des réserves pour limiter cet étalement urbain et protéger le caractère rural et historique de l'Ouest du Plateau de Saclay (à gauche du CEA)... »
Mail 2640		X											X				X			<b>M. FP</b> : fait remarquer que si la SGP affirme qu'une réalisation en tranchée couverte coûte plus chère qu'une réalisation ferrée sur viaduc, la société de calculs mathématique montre (p 38 d'un document joint à son observation) que les coûts des infrastructures sont moins chères pour une tranchée couverte (11 339 €/m) que pour un viaduc bi-voies (11 790 €/m), donc que « La SGP nous ment depuis quatre ans sur les coûts de constructions » et que le passage du métro en tranchée couverte sur le plateau de Saclay n'a pas été sérieusement étudié. Il préconise des économies avec un couplage d'une tranchée couverte et l'élargissement de la RD36. Est contre la réalisation de la ligne 18, soutient une solution enterrée « possible et viable économiquement »
Mail 2641		X					X	X									X			<b>M. AMBERT</b> : beau projet mais la solution du réseau aérien va générer désordres pour les riverains (bruit) et une pollution visuelle! Un projet en souterrain dans sa globalité serait plus adapté..
Mail 2642		X					X	X									X	X		<b>M. DUFOU</b> , délégué des Amis de la Vallée de la Bièvre pour Jouy-en-Josas : la réponse apportée par la ligne 18 n'est pas pertinente pour de multiples raisons : - son mode, (métro non adapté pour une desserte en périphérie urbaine, capacités largement supérieures aux besoins recensés, serait beaucoup plus judicieux de moderniser l'existant et de le prolonger ensuite, livraison trop tardive) - son tracé, (en aérien menace d'asphyxie les exploitations agricoles terres parmi les plus fertiles de France) - ses dessertes, (points envisagés déjà pour l'essentiel desservis ou peuvent l'être pour un coût bien moindre) - l'investissement envisagé, (le coût de la ligne 18 ne figure nulle part, pourquoi hypothéquer les finances publiques pour un programme à coup sûr déficitaire et dont le coût risque de dérapier à 3.5 milliards ?) - les risques implicites, (massacre à venir du Plateau, bétonnage en y chassant les derniers agriculteurs, plus pollution sonore en quasi continu) - le saccage des paysages, (paysages mités par les bétonnages immobiliers et les routes pour les desservir) - une raison supplémentaire de s'inquiéter, alors qu'une enquête publique est en cours, la SGP annonce que tout est décidé, les prestataires choisis. Enfin comment les responsables peuvent-ils raisonnablement envisager que la somme des documents émanant des différents acteurs est à la portée du grand public ? Cette ligne 18 ressemble fort à un projet de prestige démesuré, ne reposant sur aucune justification économique.
Mail 2643		X						X			X						X	X		<b>M. RIGOU</b> : favorable au futur métro ligne 18, mais pour des raisons écologiques et de sécurité, demande d'enterrer cette ligne 18 sur tout le parcours notamment installations à risques du CEA et de la société CIS-BIO. Une station doit tout de même desservir ce site et conserver le nom de CEA-Saclay. S'interroge sur le budget alloué aux gares, trop élevé au regard du matériel roulant (2 fois plus). Et demande si le renouvellement du matériel roulant a été prévu pour 2040. Enfin, le fait qu'un métro automatisé ne crée pas d'emploi pendant l'exploitation, doit être compensée par la création d'emplois locaux (propreté, conseils, surveillance etc...).
Mail 2644	X	X															X		X	<b>M. LE MEUR</b> : interroge sur la pertinence de continuer la ligne 18 jusqu'à une interconnexion de la ligne D (et C qui est sur le trajet) (par exemple au niveau de Villeneuve Saint Georges), en cohérence avec la future installation d'une gare TGV sur la ligne D... « Et pourquoi dans un esprit de cohérence globale ne pas relier la A en même temps ? » ce qui bénéficierait à une large majorité des habitants de la moyenne et grande couronne "sud" et "sud-est".
Mail 2645																	X		X	<b>M. CHAZETTE</b> : si un transport en commun est une nécessité vu le développement du plateau de Saclay, il n'est « pas certain que la solution métro soit la plus économique et la plus adaptée au respect de l'environnement ». Préfère favoriser le tram qui utiliserait une partie des infrastructures existantes (et peut être automatisé), pour un coût moindre, avec moins de pollution et respectant le paysage.
Mail 2646																	X	X		<b>ANONYME</b> : développement des transports nécessaire et impérieuse. Vote « deux fois oui pour cette ligne 18 ». N'utilisera pas 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
																				ligne, et venant quotidiennement de Paris vers le Plateau de Saclay, souhaiterait un transport public entre la Porte de Sèvres et le Plateau ou au-delà, compte tenu de la saturation de la N118.
Mail 2647		X																X		<b>ANONYME</b> : AVIS DEFAVORABLE au lieu de gaspiller de l'argent, « améliorez et modernisez déjà les transports existants). CONTRE le métro en aérien, « et si cela doit se faire ENTERREZ le comme initialement prévu. »
Mail 2648																		X		<b>ANONYME</b> : salarié du Plateau de Saclay, nécessité d'avoir la Ligne 18 et conserver son tracé tel que défini pour ne pas ralentir ce projet déjà tardif. Pour l'agrément des usagers, le métro doit être aérien sur la plus grande partie possible du trajet. L'enterrer dans un champ est un luxe financier « que la France ne peut plus s'offrir ». Un métro sur le sol ou en sous-sol générerait des vibrations non « compatibles avec la "qualité vibratoire" naturelle du Plateau où sont les laboratoires de recherche les plus "sensibles". De plus les nuisances en aérien seront quasi-nulles.
Mail 2649		X																	X	<b>M. LEGER</b> : défavorable au projet dans sa configuration actuelle, impérativement le métro doit être enterré au niveau de Châteaufort.
Mail 2650																		X		<b>M. BARNET</b> : favorable car favorise les trajets inter-banlieues en évitant Paris, permet de diminuer les trajets en voiture, les bus polluants, gagner du temps de transport, redynamiser les villes de la grande couronne tant sur le plan économique que social.
Mail 2651																		X		<b>ANONYME</b> : Pas de grand discours mais mille fois OUI pour la ligne 18
Mail 2652																		X		<b>ANONYME</b> : OUI à la ligne 18 !
Mail 2653																		X		<b>ANONYME</b> : entièrement FAVORABLE à la Ligne 18, permettant de relier rapidement directement ou via le RER B et la future Ligne 14, habitations et Cluster de recherche du Plateau. Limitera le nombre de véhicules automobiles sur le Plateau, réduira les nuisances et la pollution bien réelle du plateau. La "pollution visuelle" du viaduc n'est pas recevable car les viaducs actuels « ont une grande qualité architecturale, tel que le viaduc de Millau, par exemple ».
Mail 2654																		X		<b>M. DECROIX</b> : projet très important pour la région et le plateau de Saclay, bien conçu, sans risques sûreté ni environnemental, moins de pollution voitures. Avis très favorable.
Mail 2655																X	X			<b>M. ANCELE</b> : la ligne 18 permettra de désengorger l'ouest de Paris. La ligne de desserte est tout à fait adaptée, pourvu qu'elle se prolonge jusqu'à la Défense (ou Nanterre).
Mail 2656	X																	X		<b>ANONYME</b> : favorable à la Ligne 18, selon le tracé aujourd'hui défini, en ajoutant évidemment une gare de surface près de l'Eco-quartier Camille Claudel. Regrette l'absence d'une gare près du nouveau site de SAFRAN qui « ne devrait pas coûter très cher, si elle était juste positionnée à l'endroit où le Métro repasse en souterrain vers Versailles ».
Mail 2657																		X		<b>M. BOUCHET</b> : projet indispensable, regrette que la liaison vers Versailles Chantiers arrive très tard.
Mail 2658																X	X			<b>ANONYME</b> : oui à cette ligne 18, indispensable pour relier Le plateau de Saclay à Orly, ce qui est moins urgent pour Versailles. S'étonne, compte tenu de l'engorgement de la N118 (et de son taux d'accidents) qu'aucune voie transversale, T2 Pont de Sèvres à la gare de CEA St Aubin (par exemple), ne soit prévue (tramway, ou TCSP avec un arrêt à Vélizy). Permettrait sortie aisée de Paris Sud-Ouest et rejoindre la boucle du métro ligne 18 et les autres, en réduisant les voitures.
Mail 2659																		X		<b>M. THIRIFAYS</b> : projet absolument indispensable pour des liaisons domicile/travail optimales. Nécessité de disposer d'autres moyens que la route pour se déplacer. La ligne 18 participera à la réussite du développement des projets du Grand Paris.
Mail 2660																		X		<b>ANONYME</b> : très favorable au projet de ligne 18 vu l'importance européenne que va prendre le plateau de Saclay dans les 10 années à venir.
Mail 2661																		X		<b>M. DE PERETTI</b> : Un plus pour l'Essonne et pour Massy

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2662																		X	<b>ANONYME</b> : partage l'avis du collectif « enterrez-le-métro », « surtout si on vécu la présence proche d'un métro aérien ». Ne comprend pas l'avis du Maire de Toussus, sur l'idée une nouvelle gare pour relier ce métro au futur cluster de l'aéroport de Toussus. S'interroge sur les avis des Nobeltussois et des communes environnantes, la réalité, le besoin, le lieu, le coût et la pertinence d'une telle gare et sur ses impacts sur la préservation des terres agricoles sur le plateau devant une urbanisation galopante. Imagine les réactions des mairies environnantes sur une telle hypothèse, qui « demandent déjà un métro souterrain difficile à faire aboutir. Donne un avis défavorable à la ligne 18.	
Mail 2663																		X	<b>ANONYME</b> : OUI A LA LIGNE 18	
Mail 2664																		X	<b>M. BESCO</b> Conseiller municipal délégué aux Travaux, à la Gestion urbaine, au Développement durable et aux Transports de Magny les Hameaux : il indique que lors d'une réunion le 1er mars 2016 en mairie, les représentants de la Société du Grand Paris ont fait savoir que l'enfouissement des 14 kilomètres de ligne était exclu de l'enquête publique. Ce qui confirme après les réunions dites de « concertations » que c'est un projet arrêté de longue date, témoignant de mépris envers les élus et la population. Un rejet massif de ce projet de viaduc qui va défigurer le plateau de Saclay et l'entrée du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse peut encore mettre en échec ce projet et imposer l'enfouissement de la ligne 18 sur la totalité de son parcours. Mon avis est donc défavorable	
Mail 2665	X																	X	<b>M. MOUROT</b> : nécessité arrêt quartier Camille Claudel, les salariés du plateau de Saclay dont l'ONERA doivent bénéficier de transports en commun.	
Mail 2666	X																	X	<b>M. DUPLAND</b> : vu le développement du plateau (habitants, étudiants, travailleurs), des difficultés de trafic déjà existantes, de la faiblesse de l'offre des transports, de ce que peu d'étudiants ont une voiture, il est indispensable (et incontournable pour la renommée internationale du projet), d'offrir un service de transport efficace et de capacité suffisante. Il faut aussi desservir le quartier Camille Claudel avec une gare.	
Mail 2667																		X	<b>M. LAMBERT</b> : se réjouit de ne plus avoir à subir le tortillard de la ligne C de Massy à Versailles Chantier, retards à répétitions, puanteur et incivilités au quotidien.	
Mail 2668																		X	<b>Mme ARMOUGOM</b> : reprend l'avis d'un concitoyen qui résume très bien ma position. Voir mail 2666	
Mail 2669		X																X	<b>M. PONTIGGIA</b> : le CGI a émis un avis défavorable pour ce projet dans sa partie Orsay-Versailles, projet qui se poursuit quand même. Comment la SGP peut-elle annoncé « tout est plié » alors que l'enquête publique ne sera clôturée qu'en juillet 2016 ? S'adresse au président de la commission d'enquête pour lui demander de contacter « le cabinet de Monsieur Valls et demander l'avis du premier ministre sur la possibilité d'enterrer cette ligne 18 comme... prévu initialement ». Le surcoût de 200 millions d'euros est minime par rapport aux 31 milliards d'euros pour le projet global du Grand Paris.	
Mail 2670	X																	X	<b>Mme LUC-BOUHALI</b> : pour la ligne 18 avec un arrêt près de l'écoquartier Camille Claudel desservant l'ONERA, qui permettrait l'accès au RER Massy-Palaiseau et à l'interconnexion sans utiliser son véhicule. Allégerait la circulation autour de la gare. Ne pas oublier les pistes cyclables pour les habitants du plateau.	
Mail 2671													X					X	<b>Mme LEDOUX</b> : « pour ce beau projet de ligne 18 du grand paris ». Demande aux villes concernées de prévoir l'agrandissement des voiries pour éviter les embouteillages, vu l'ensemble des projets de développement et des habitations sur le plateau, dans le quartier Camille Claudel. De même faire le nécessaire pour éviter de massifs embouteillages pendant la période de travaux.	
Mail 2672	X																	X	<b>ANONYME</b> : plus de 6km entre les arrêts Massy-Palaiseau et Palaiseau. Opportun d'ajouter un arrêt quartier Camille Claudel, comportant de nombreuses habitations, installations et entreprises à desservir.	
Mail 2673	X																	X	<b>ANONYME</b> : favorable à la ligne 18, mais demande d'ajouter 4 gares pour anticiper les besoins et désengorger l'arc Orly/St Quentin : Rungis, Rond-point Camille Claudel, Rond-point de Villiers le Bâcle ou feu rouge de Rochefort, entrée ouest de la zone de St Quentin.	

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 2674																	X		<b>M. BELACEL</b> : 100% pour vite.	
Mail 2675																	X		<b>M. MATTEI</b> : favorable au projet de création de la ligne de métro n°18	
Mail 2676	X			X														X	<b>M. LAVERGNE</b> : manque une gare pour desservir le quartier Camille Claudel et une au niveau de Châteaufort pour accès des habitants des alentours. Prévoir des places de parking gratuites pour les gares situées hors agglomération.	
Mail 2677																	X		<b>M. LEVEQUE</b> : particulièrement favorable à cette nouvelle ligne qui va faciliter les trajets sur un plateau en développement. Avis très favorable et qui plus est en aérien pour un visuel dynamique.	
Mail 2678																X	X		<b>ANONYME</b> : métro trop lourd, trop long à réaliser et beaucoup trop cher par rapport aux besoins. Nécessité d'une interconnexion avec les RER et bus existant, donc transport collectif de banlieue à banlieue. Tramway ou TCSP, largement suffisant, car plus léger, moins coûteux et plus rapide à mettre en œuvre. Plus développement de mode doux de circulation.	
Mail 2679				X														X	<b>Mme SOLLIER</b> : pour rejoindre la future gare ANTONYPOLE, à 5 km de son domicile, il n'y a pas de transports pratiques. Est-il prévu des grands parkings gratuits ?	
Mail 2680		X																X	<b>M. RAFFO</b> : ENTERRER LE METRO au niveau de Villiers le Bâcle - Châteaufort	
Mail 2681					X													X	<b>Mme BARRIE</b> : travaille sur le site de Saclay « ultra favorable à l'arrivée du métro » prérequis pour la réussite du campus. Déploie que la ligne 18 ne soit pas connectée à la gare de Saint-Quentin.	
Mail 2682	X	X																X	<b>M. OLRV</b> : AVIS DEFAVORABLE au projet de métro aérien. Revenir au projet initial de métro enterré et repenser la disposition des stations (Orsay, à Palaiseau, Massy, villes déjà bien pourvues...rien entre Orsay et Guyancourt).	
Mail 2683						X												X	<b>ANONYME</b> : comment sont pris en compte les nuisances, impact sonore, vibrations pour les riverains de cette nouvelle ligne? AVIS DEFAVORABLE.	
Mail 2684		X																X	<b>ANONYME</b> : NON au Projet. Pas de Métro AERIEN sur le plateau. Enterrez-le comme prévu initialement.	
Mail 2685		X																X	<b>ANONYME</b> : Initialement ligne 18 enterrée sur toute sa longueur. Pourquoi un viaduc ? Les réponses sur le coût (négligeable vis-à-vis du budget global et du nombre de gares supplémentaires), le temps de réalisation (identique ou presque) irrecevables. Avis défavorable.	
Mail 2686																		X	<b>ANONYME</b> : Avis défavorable pour de l'AERIEN !	
Mail 2687																		X	<b>ANONYME</b> : amélioration de l'accessibilité de Massy, notamment pour aller à l'aéroport d'Orly, et au-delà, vers Paris. Contribution au développement de cette zone du nord de l'Essonne. Avis très favorable.	
Mail 2688		X																X	<b>ANONYME</b> : infrastructure trop lourde pour desservir des écoles et des entreprises (peut-être plus là dans quelques années) et les étudiants n'auront peut-être plus à devoir se déplacer pour leurs cours théoriques. Avis défavorable au métro aérien.	
Mail 2689		X					X											R	<b>ANONYME</b> : favorable au développement de Paris/Saclay « mais les habitants du plateau ne doivent pas en subir les conséquences lorsqu'il y a des alternatives encore envisageables ». Les étudiants ont fait le choix sans contrainte de venir étudier ici « au milieu des champs » et doivent l'assumer. Les habitants du plateau ont fait le choix « de venir vivre au milieu des champs » et veulent conserver ce côté rural qui les a attirés. Donc oui au métro, mais Non au métro aérien sur le plateau.	
Mail 2690		X																X	<b>M. HELIE</b> : défavorable au tracé : une grande partie des personnes arrivant sur le plateau de Saclay viennent soit de la direction de Paris, soit d'une banlieue au sud de Saclay et ne feront pas le détour par Palaiseau ou par Versailles. Celles qui viennent de l'est ne viennent pas de l'aéroport d'Orly. Un trajet suivant par exemple la N118 pouvant se raccorder au Tramway de Vélizy serait plus utile, et il est possible de faire monter un tramway sur le plateau de Saclay le long de la N118. Ne resterait que l'intérêt de relier le plateau de Saclay à Orly, ce qui n'est pas la priorité. Car si l'activité se développe vraiment sur le plateau, la priorité est de le relier à Paris, et non pas à l'aéroport d'Orly.	

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
Mail 2691		X					X	X					X				X			<b>M. BRIDOU</b> : il explique que si le but au départ du projet était le développement de la Recherche, la situation n'est plus la même (recrutements rares, obligation pour les jeunes d'exporter leur savoir à l'étranger, manque de postes). Pire, le tracé de la ligne impose la disparition du réacteur OSIRIS, entraînant une pénurie de radioéléments à usage médical). Il considère que « l'utilité des grands « clusters » est déjà dépassée » et que « les regroupements les plus fructueux sont à petite échelle. » Concentration urbaine programmée et grand métro accentueraient les nuisances. Ce métro est peu utile car « 80% des personnes travaillant sur le plateau résident dans les environs, son coût est prohibitif, et probablement aussi son coût d'entretien ». Il détruirait l'environnement, surtout dans sa version aérienne, endommagerait les terres agricoles, et entraînerait un risque d'urbanisation préoccupant. Il considère qu'il faut développer « des moyens de transport de proximité, à maillage fin, moins coûteux, et plus faciles à mettre en œuvre rapidement ». Le projet métro ligne 18 doit donc être abandonné.
Mail 2692		X															X			<b>ANONYME</b> : totalement contre le métro aérien sur les 14 km prévus. Pollutions visuelle et sonore, en plus des nouvelles constructions sur le plateau, inutile d'y rajouter des pylônes et une voie aérienne avec une circulation continue de rames de métros.
Mail 2693																	X			<b>M. RINCEL</b> : affirme son opposition au projet de métro et rappelle successivement les déclarations, de Valérie Pécresse à Villiers le Bâcle, en mai 2012 en faveur de l'enterrement du métro, la délibération du conseil municipal de Gif et du maire Michel Bournat en février 2012 demandant une tranchée couverte, la délibération des maires de 11 communes de la CAPS, ainsi que 43 conseillers communautaires « exigeant de (...) choisir pour la ligne 18 un métro enterré sur la partie située à l'ouest du Christ de Saclay le long de la RD36 », la réponse des porteurs de projet du CDT en février 2016 à la commission d'enquête de leur souhait « d'élaborer un transport en commun performant avec le moins de nuisances possibles pour les riverains, en préconisant un tracé souterrain », la demande des Maires de Villiers le Bâcle, St Aubin, Châteaufort, Magny les Hameaux, Saclay pour l'enterrement du métro. Il s'étonne dans ces conditions que le dossier d'enquête puisse « présenter un projet de métro aérien, surtout que la SGP affirme être à l'écoute des acteurs du territoire » et se « targue de pratiquer de la concertation » sans tenir compte de toutes ces demandes des élus.
Mail 2694															X		X			<b>Mme RIGAL</b> : contre ce projet de métro de la ligne 18 tel que présenté dans le dossier. Aberration financière pour la partie St Aubin Versailles, ayant fait l'objet en novembre 2015 d'un avis défavorable du CGI au regard du trafic attendu et du coût. « Les caractéristiques du projet sur le tronçon Orsay-Gif et Versailles correspondent davantage à un moyen de transport de type tramway ou Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ».
Mail 2695																X				<b>M. ROUSSEAU</b> : très favorable à l'implantation de la ligne 18 indispensable pour le développement de l'université Paris-Saclay.
Mail 2696		X					X	X									X			<b>ANONYME</b> : non au métro aérien qui doit être enterré comme prévu initialement. Le surcoût de 250 millions (sur 35 milliards du Grand Paris) ne justifie pas le saccage visuel et sonore du paysage et de l'environnement. Pas plus que l'obtention de gares supplémentaires ne peut justifier une redistribution du budget au mépris des riverains concernés.
Mail 2697													X			X		X		<b>M. COMBES</b> : ce projet va mobiliser plusieurs dizaines de milliards uniquement pour l'Ile de France, déjà la plus développée, et continuer à accroître les inégalités entre les territoires. Ensuite, bien que la commune des Ulis ait été enfin intégrée à la CAPS, le Grand Paris « laisse encore une fois Les Ulis et ses 25000 habitants sans transports en commun digne de ce nom ».
Mail 2698		X					X	X								X	X			<b>Mme RIGAL</b> : s'oppose au projet de métro ligne 18 tel que présenté dans le dossier, estimant qu'il n'y a pas eu de concertation entre la Région IDF, les départements (78 et 91), le STIF, la RATP, la SGP, etc... sur les réels besoins. Elle conteste les estimations faites par la SGP, qui bien que revues à la hausse « entre deux versions » sont pourtant très largement insuffisantes pour rentabiliser la ligne (avis du CGI). Elle cite M. Nicolas Meary, vice-président en charge des transports au sein du Conseil Général de l'Essonne, qui a indiqué en séance plénière le 11 avril 2016 « qu'il n'y a pas besoin de Transport Commun en Site Propre (TCSP) après St Aubin car le doublement du RD 36 et le métro seront suffisants », rejetant ainsi, « en pleine enquête publique » le TCSP et imposant de fait métro aérien avec ses « conséquences catastrophiques visuelles et sonores ». Elle conteste l'avis de M. Meary, en indiquant que « c'est le métro qu'il faut retirer après St Aubin » s'appuyant sur l'avis du CGI sur 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
																				tronçon Orsay-Versailles qui considère « que les caractéristiques du projet sur le tronçon Orsay-Gif et Versailles correspondent davantage à un moyen de transport de type tramway ou Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) » et pense qu'il faut garder en revanche le TCSP pour rejoindre la gare de St Aubin par transport « propre ». Ce projet est un gâchis d'argent public et gouffre financier, qui va défigurer à jamais le plateau de Saclay.
Mail 2699		X														X		X		<b>Mme SHAW</b> : elle note que la SGP a prévu un » trajet alternatif de la ligne 18 pour ne pas passer sous la Bretonnière ». Elle interroge sur la possibilité d'arrêter la ligne à St Quentin Est, gardant en attente « la prolongation vers le CEA Saclay » et d'utiliser le tracé en site propre qui existe, prolongé avec un tramway entre la gare de St Quentin Ouest actuelle et le CEA le long de la RD36, ou un service des bus plus fréquents adapté aux horaires. « Ceci permettrait d'avancer la réalisation du tronçon Versailles St Quentin Est... demandée par beaucoup d'utilisateurs ».
Mail 2700																X				<b>Mme ROUGERIE</b> : son employeur va déménager sur le plateau de Saclay en 2020. La réalisation du métro, moyen de transport en commun sûr, moderne, rapide, est indispensable, et le plus vite possible.
Mail 2701							X	X								X	X			<b>Mme DELMAS</b> : contre le projet, tel que présenté dans le dossier d'enquête publique. Considère inutile, à l'endroit de Villiers le Bâcle à la fois un doublement du CD 36, le passage d'un métro et une ligne de TCSP, alors que le rond-point de Saclay qui crée les points noirs va faire l'objet d'un réaménagement. Au lieu de défigurer le plateau de Saclay, préconise le doublement CD36, le TCSP, l'aménagement du rond-point de Saclay et après de juger de la nécessité du métro.
Mail 2702																X				<b>M. PICHON</b> : avis favorable à la réalisation de la ligne 18 sur la commune de Palaiseau.
Mail 2703							X	X										X		<b>Mme RANDER</b> : totalement contre ce métro aérien et cette ligne 18 du "grand Paris". Refuse une dégradation de son environnement. Projet titanesque par l'ampleur des changements apportés dans un lieu jusqu'ici préservé, qui va détruire et non pas dynamiser, comme prétendu, l'activité agricole locale. Il ne reste plus, après discussion, que 4115 hectares de préservés (pour l'instant...). Il faut de l'air pur, pas d'un métro et de tout ce qu'il représente, pollution et béton partout.
Mail 2704		X											X			X	X			<b>M. DELMAS</b> : contre ce projet de métro de la ligne 18 tel que présenté dans le dossier d'enquête, qui n'est pas issu d'une véritable concertation (M. Georges TRON au Conseil Général de l'Essonne le 11 avril 2016), avec identification des vrais besoins pour demain. Le report de mise en service de la première partie de la ligne de 2020 à 2024 exige d'aller très vite, d'où le métro aérien. La priorité première est que « le projet aboutisse dans les délais » (M. MEARY, vice-président en charge de la mobilité dit en séance plénière le 11 avril 2016), oubliant environnement, paysage, terre agricole, cadre de vie des habitants, bruit. « Etions-nous vraiment à quelques mois près pour enterrer toute la ligne ? ». Pour la SGP, il s'agit de faire des économies pour financer les 7 autres gares supplémentaires. Donc conclut-il « si nous arrivons à rassembler 250 millions d'euro de [surcoût]... pouvons-nous avoir la confirmation que le métro serait bien enterré? »
Mail 2705	X	X															X			<b>M. RINCEL</b> : contre ce projet tel que présenté dans le dossier d'enquête publique. Ce devait être un réseau express avec 4 gares et un métro complètement enterré et aujourd'hui il a 10 gares sûrement (11 avec la gare de Camille Claudel) et une partie aérienne défigurant le plateau de Saclay.
Mail 2706																X				<b>M. FERRI</b> : très favorable à cette future ligne de transport
Mail 2707																	X			<b>M. LE BALC'H</b> : très favorable à cette future ligne de transport
Mail 2708	X																X			<b>Mme DELMAS</b> : contre le projet présenté dans le dossier d'enquête publique : ne peut se prononcer alors qu'un point essentiel, « la création d'une gare à St Aubin n'est pas possible à ce jour au regard de la réglementation en vigueur », ce qui a été confirmé le 11 avril 2016 par M. MEARY, vice-président en charge des mobilités lors de la séance plénière du conseil Général de l'Essonne. Ce doute n'étant pas levé elle est contre.

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 2709				X													X		<b>M. RINCEL</b> : contre ce projet de métro ligne 18 tel que présenté dans le dossier. Car non abouti, réfléchi, ni tenir compte de l'intérêt général. M. Durovray, président du Conseil Général de l'Essonne a regretté, lors de la séance plénière du 11 avril, que la question de l'intermodalité des gares n'ait pas été abordée, alors qu'elle est essentielle et que le département n'en a pas prévu le financement.	
Mail 2710																	X		<b>M. FRADIN</b> : pendant une année a dû pour se rendre à Supélec, sur le plateau de Saclay utiliser le bus depuis le RER B, possibilité bien insuffisante. Les flux à assurer devraient être démultipliés dans les années à venir, il est impératif qu'un lieu si crucial pour l'enseignement supérieur, la recherche ou même l'industrie soit relié par le rail à Paris. Le tronçon du métro reliant les écoles au RER est donc indispensable.	
Mail 2711																	X		<b>M. GERVAIS</b> : habitant à Montmagny dans le Val d'Oise, travaillant au Service Hospitalier Frédéric Joliot du CEA de Saclay à Orsay, ne peut « qu'encourager ce magnifique projet de déserte en transport collectif pour notre pôle scientifique et d'enseignement de PARIS SACLAY », meilleur moyens pour transporter un grand nombre des personnes avec le moins de pollution.	
Mail 2712																	X		<b>M. FOURNEL</b> : très favorable à la ligne 18 qui facilitera le transport sur le plateau de Saclay, compliqué et souvent encombré aux heures de pointe.	
Mail 2713		X															X	X	<b>M. VANDAME</b> : Avis défavorable au métro aérien. Face aux affirmations de la SGP sur l'impossibilité de passer en tunnelier sous le plateau de Saclay à cause de la Zone PENAF, et de ne pouvoir faire son puits d'entrée Aux abords du CEA, considère que le Tunnelier de Satory vers Guyancourt « peut faire 5 kilomètres de plus pour arriver à Saclay » et que le positionnement des puits d'aération ne semble pas impossible. Il suggère d'autres possibilités pour réaliser le tunnel, sous l'aéroport de Toussus-le-Noble, ou suivre le parcours du CD36. Le surcoût ne représenterait que 80cts d'euros/an/foyers fiscaux sur 80 ans, sans compter les contributions des entreprises. En réalité pense-t-il, le problème est « la rapidité pour construire ce métro » plus grande sur piliers. Or cela concerne la partie de ligne prévue pour 2030 alors il suffit « de commencer leurs travaux plus tôt » et régler avec les agriculteurs l'utilisation provisoire des terres pour le chantier. Il se déclare prêt à étudier avec la SGP toutes propositions.	
Mail 2714		X															X	X	<b>M. BONNETIN</b> : défavorable au projet dans sa configuration actuelle, même si une nouvelle offre de transport en commun est nécessaire sur le plateau de Saclay. Refuse un métro surdimensionné sacrifiant les conditions de vie des habitants des communes avoisinantes. Suggère de transformer le TCSP entre Massy et St Quentin en un tramway moins cher et plus rapide à mettre en œuvre.	
Mail 2715		X															X	X	<b>M. GASCUEL</b> : voir MAIL 75	
Mail 2716		X					X	X											X	<b>Mme LEMENS</b> : va dénaturer la plaine et entraîner des problèmes d'irrigation. BEAUCOUP trop de BRUIT. Le parc régional défend l'esthétique de nos villages. ENTERRER CETTE LIGNE
Mail 2717							X										X		<b>ANONYME</b> : rappelle la pièce J.8, l'Autorité Environnementale disant que « Les contributions sonores calculées à ce stade peuvent dépasser ponctuellement les seuils réglementaires » et que « Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre si nécessaire des mesures ambitieuses telles que limitation de la vitesse du métro dans les courbes, meulage régulier des rails ou des roues. » Demande que la commission d'enquête soumette à la SGP d'utiliser des rails sans soudure, car dans la ligne droite le long de la RD36, le métro sera à pleine vitesse (100 km/h) générant des chocs métalliques à chaque jointure des rails, chocs qui pourraient disparaître grâce à la technique d'assemblage de ces rails qui diminue les dilatations. Particulièrement intéressant compte tenu du climat un peu rude présent sur le plateau de Saclay et un pas de plus vers la tranquillité humaine et animale du plateau. Affirme toutefois ses préférences pour que le métro passe dans un tunnel.	
Mail 2718		X															X	X	<b>M. BONNETIN</b> : Avis défavorable au métro aérien, non rentable. Demande « à moindre coût et de façon plus rapide de répondre au problème d'engorgement présent et futur du plateau » par la modernisation du RER B, le TCSP Massy St Quentin transformé en tramway, une voie de covoiturage réservée sur l'A10, l'aménagement de pistes cyclables sur le plateau avec postes de rechargement de vélos électriques. NON au 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
Mail 2719																	X		<b>ANONYME</b> : salarié d'un établissement d'enseignement supérieur qui va s'installer sur le plateau. Considère critique que les transports en commun de la région Ile de France irriguent de façon efficace et fluide ce pôle d'enseignement et de recherche, pour les étudiants, les personnels ou les visiteurs. Très favorable à la ligne 18 du métro.	
Mail 2720		X						X										X	<b>M. BONNETIN</b> : AVIS DEFAVORABLE AU METRO « qui défigure et fragilise le patrimoine agricole et écologique du plateau ». Considère qu'il faut « des nouveaux axes de transports pour relier le nouveau quartier Paris Saclay à la capitale » et demande pourquoi l'enquête publique ne demande-t-elle pas à la population de se positionner sur un métro enterré ?	
Mail 2721																	X		<b>ANONYME</b> : pour la construction de la ligne 18	
Mail 2722																	X		<b>Mme LEGROS</b> : pour moi qui habite à Chaville et travaille à l'aéroport d'Orly, c'est une très bonne initiative.	
Mail 2723																	X		<b>M. BIAUSSER</b> , directeur général CentraleSupélec : arrivée ligne 18 facteur décisif pour bon développement et succès de l'Université Paris/Saclay pour : 1° conditions de vie des personnes habitant et travaillant sur le plateau, totalement engorgé sans la ligne 18. 2° fonctionnement de l'Université et des entreprises dont les personnels et les étudiants devront souvent se rendre à Paris-Centre et vers les aéroports de Roissy et d'Orly, mobilité rendue possible avec la ligne 18, 3° attractivité du Plateau, inexistante pour enseignants, étudiants (dont étrangers) sans transports adéquats. Pour CentraleSupélec, 750 personnels, plus de 4000 étudiants et plus de 1000 intervenants extérieurs résideront ou viendront fréquemment sur le campus à partir de septembre 2017. Tout retard au projet serait « particulièrement néfaste pour notre établissement et pour l'Université Paris/Saclay ».	
Mail 2724																	X	X	<b>M. DUMEZ</b> : Si le tronçon entre ORLY et MASSY-PALAISEAU présente un intérêt évident, le reste du projet ne semble avoir guère d'intérêt étant donné que l'on ne sait toujours pas si le personnel de Paris 11 acceptera de déménager sur le plateau.	
Mail 2725		X															X	X	<b>Mme DE MASCAREL</b> : habitante de la vallée de Chevreuse, le projet prévoit de sacrifier le Centre Huit, lieu est d'une très grande importance pour la cohésion sociale dans la ville et ses environs. Il accueille depuis sa création des personnes de toutes religions, des événements de types culturels, religieux, artistiques ou juste ludiques. Elle demande qu'une solution alternative soit trouvée pour les usagers des transports sans détruire toute la zone du centre 8.	
Mail 2726																	X		<b>M. GRAS</b> : projet absolument nécessaire au développement économique et à la mobilité en transport en commun des banlieusards	
Mail 2727	X																X		<b>M. GASPAR</b> : réseau routier saturé sur les alentours, un arrêt sur Camille Claudel permettrait de contenir ce surplus de voiture engendré par le développement du pôle Paris Saclay ainsi que de l'éco quartier Camille Claudel. RER B au maximum de ses capacités, la ligne 18 permettra de le désengorger.	
Mail 2728																	X		<b>M. BOUSFIHA</b> : ligne de métro est un impératif au succès du cluster de Paris/Saclay, futur 1er pôle scientifique européen, destiné à attirer les talents de France, d'Europe et du Monde dans un quartier isolé de Paris.	
Mail 2729																X		X	<b>Mme FERINO</b> : considère que la ligne a été décidée suite au débat public de 2010-2011 et que malgré l'exigence affirmée pour une ligne enterrée, « la SGP impose une ligne aérienne dans la campagne du plateau de Saclay pour absorber le surcoût de gares créées dans des villes favorisées » et affirme, à l'encontre des habitants qui veulent préserver leur santé et leur environnement, qu'on ne peut pas revenir sur ses conclusions. Alors, interroge-t-elle « qu'attendre de cette enquête publique? » alors que le registre pour « ces réunions dites de concertation » n'a tenu aucun compte des vœux des habitants, témoignant d'un mépris pour les citoyens habitants le plateau? Elle s'étonne que l'avis d'enquête publique ne « mentionne même par qu'il s'agit d'un métro aérien sur rails » et du « dépliant déposé dans notre boîte aux lettres où la ligne 18 n'apparaît plus en aérien ». Ces pratiques sont-elles légales et conformes aux règles du débat public de la Commission Nationale du Débat Public, interroge-t-elle?	

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 2730	X	X					X										X		<b>Mme GODIN</b> : DEFAVORABLE au projet dans sa configuration actuelle, favorable à un métro ENTERRE. Défiguration du paysage, bruit insupportable, nombre de gares insuffisantes pour les habitants qui auront les nuisances sans les avantages. Le coût du métro enterré n'est pas supérieur au métro aérien.	
Mail 2731	X	X					X										X		<b>Mme LACROIX</b> : DEFAVORABLE au métro aérien, demande qu'il soit enterré. Le paysage dénaturé, bruit insupportable et nombre de passagers faible vu la population jalonnant le parcours prévu. Les habitants vont subir les nuisances sans bénéficier des gares trop peu nombreuses et mal placées.	
Mail 2732		X					X	X									X		<b>M. LACROIX</b> : saccage de la région classée pour un projet non réfléchi inadmissible : nuisances visuelles, sonores et environnementales insupportables. OPPOSE au projet de métro aérien, je souhaite un métro enterré.	
Mail 2733		X					X	X								X	X		<b>M. GAUCHER</b> : regrette que les idées de décentralisation de l'Île de France « aient été oubliées dans la création d'un pôle de recherche sur le plateau de Saclay », zone agricole éloignée des lieux d'habitat et des lieux de vie et de culture. Il fait remarquer d'une part, l'isolement des lieux suscitant une faible attractivité pour les professions intellectuelles et étudiants, amenant la plupart des actifs de la zone à rester domiciliés dans ou à proximité de Paris, d'autre part les prix élevés de l'immobilier au regard des rémunérations des personnels de la recherche publique qui ne favorisent pas un habitat local. La zone de travail va entraîner des déplacements importants et nécessiter la mise en place de transports publics conséquents. Or le RER B saturé, offre des conditions de transport détestables. La ligne 18 va de son côté contribuer à augmenter ce trafic et induire goulot d'étranglement pour le RER B. Il faut donc que la mise en place de la ligne 18 s'accompagne d'une solution matérielle permettant d'augmenter de façon significative le débit de la ligne B en Massy et Paris. C'est pourquoi il préfère « la mise en place d'un tram silencieux, rapide, bien intégré aux paysages, compatibles avec des circulations douces » ayant une emprise au sol raisonnable à la mise en place d'un métro, particulièrement d'un métro aérien, laid et bruyant même si plus rapide, et qui suscite un fort rejet.	
Mail 2734								X									X		<b>M. CHAZEL</b> : S'inquiète de la perte sur le Plateau de Saclay de 980 hectares de terres agricoles depuis les années 1980 et de ce que le projet de Cluster va en urbaniser encore 600. Même si 2.500 hectares sont protégés par la loi, le SDRIF « prévoit que dans les 20 prochaines années, la région Ile-de-France va consommer 1.850 hectares de terres agricoles par an ». Il met en avant la vulnérabilité de l'approvisionnement de Paris « qui ne possède que 3 jours de réserves alimentaires » et considère que « conserver une agriculture et de l'élevage à proximité de Paris est une nécessité tout aussi importante que de créer une Silicon-Valley ». Il préfère donc donner un avis défavorable à ce projet de ligne 18, métro prélué à la création d'une ville nouvelle de 800.000 personnes. Avis défavorable	
Mail 2735	X															X	X		<b>M. CAZALA</b> : favorable à un transport en commun entre Orly et le plateau, mais pas à la solution technique proposée. La nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les difficultés croissantes de déplacement en voiture, l'implantation des centres de recherche, militent pour le développement d'un réseau de transport en commun desservant le plateau. Il serait favorable à un projet pour aller à son lieu de travail en moins de 30 minutes, mais il se déplace en nord sud, et la première gare serait à 3 km de chez lui. Reconnaît l'intérêt d'un transport en commun desservant le plateau depuis Orly, mais conteste la solution technique proposée. Il s'interroge sur la pertinence d'un cheminement parallèle du TCSP et du métro avec multiplication des gares, alors qu'on souhaite une réduction des temps de parcours. Ne serait-il pas plus rationnel de fusionner ces deux modes qui se développent en parallèle ?	
Mail 2736								X					X					X	<b>Mme COUDERQ</b> : projet disproportionné par rapport au flux de voyageurs prévu et extrêmement cher. Vaudrait mieux dépenser pour améliorer le réseau existant et/ou mettre en place des modes de transport légers entre les RER C au nord et B au sud en passant par le plateau de Saclay. Un TCSP haut niveau de performance, bien moins cher et moins destructeur pour l'environnement, suffirait. L'intérêt d'un mode de transport lourd à travers champs ne serait-il qu'un prétexte à une urbanisation tout du long de la ligne, au détriment de l'environnement et de l'agriculture locale ?	
Mail 2737		X					X	X									X		<b>M. AURIC</b> : habitant de Châteaufort est contre le projet de métro, le construire en aérien « pour soit disant économiser » est un non-sens.	

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 2738	X				X													X	Va amener énormément de nuisances, sonores (chiffres déjà forts bien que moyennés), visuelles (une masse de béton à cette hauteur, à l'entrée du village), économiques (pour les agriculteurs, plus prix de l'immobilier qui va chuter). Enterrer devrait résoudre ces problèmes. <b>M. BEURIOT</b> : comprends l'intérêt de la future station "Saint-Quentin Est" mais trouve regrettable d'avoir supprimé l'interconnexion avec la gare actuelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, envisagée en plus de la création de la station "Saint-Quentin Est".	
Mail 2739																X		X	<b>M. CAZALA</b> : déplore l'absence de véritable concertation. Considère qu'au cours des réunions de concertation, il n'y a eu qu'une information même si parfois incomplète (par exemple les perspectives d'utilisation delà du Christ de Saclay) voire biaisée (comparer des délais de réalisation de tunnel et de viaduc en oubliant les phases préparatoires de l'option viaduc). Il n'y a pas eu intégration des positions de tous dans la réflexion, ni la possibilité pour les personnes pouvant subir les nuisances du projet, d'être impliquées dans les décisions. Exprime sa confiance dans la commission d'enquête pour que les questionnements et propositions sur le projet soient pleinement considérés.	
Mail 2740		X		X	X												R		<b>M. LETERME</b> : favorable à des transports sur le plateau de Saclay, bien qu'arrivant un peu tard, refuse que l'on fasse « n'importe quoi pour des raisons calendaires ou financières ». Le nouveau métro ne doit pas dénaturer le paysage, ni être source de bruit supplémentaire. S'oppose au métro aérien, mais favorable à un métro enterré, avec développement de liaisons douces avec les lignes de transport des vallées environnantes, comme le RER B.	
Mail 2741		X							X								R		<b>M. DE SAINT LEGER</b> : souscrit aux arguments techniques de l'association Adhave, s'opposant au tracé sous La Bretonnière qui passera sous l'école des 40 arpents. Habitant le quartier a constaté l'apparition de fissures dans les maisons, dont la sienne, après chaque épisode de sécheresse. Risques avec le passage du métro passant en-dessous, rendant impossible l'installation de micropieux, plus les nuisances supplémentaires (vibrations, pollutions électromagnétiques, nuisances sonores des aérations etc.) Demande de trouver un tracé alternatif sous le golf et les zones non habitées, sinon dit NON à la ligne 18 qui passera sous La Bretonnière.	
Mail 2742		X														X	X		<b>ANONYME</b> : Contre le métro aérien. Pour un tramway ou toute autre solution respectant l'environnement et la qualité de la vie.	
Mail 2743																			<b>ANONYME</b> : Idem mail 2742	
Mail 2744		X					X	X										X	<b>Mme AURIC</b> : habite Châteaufort, travaille à Paris avec les transports en commun, mais est CONTRE le projet avec une partie aérienne aux abords de Villiers le Bâcle et Châteaufort. Inconvénients et nuisances sans avantages pour les habitants. Il faut enterrer le métro de bout en bout et respecter l'environnement et l'agriculture locale	
Mail 2745		X						X										X	<b>ANONYME</b> : très inquiet par le projet de viaduc, sur le plateau de Saclay et doute même de la feuille de route donnée à la SGP en ce qui concerne le mode choisi pour traverser cette réserve agricole, les lois se détricotent assez facilement, il serait très simple de déclasser la ZPNAF pour en faire un formidable réservoir d'habitation. Enterrer le métro empêcherait ces risques. Contre ce projet tel qu'il est présenté.	
Mail 2746		X														X	X		<b>ANONYME</b> : favorable à la ligne 18 mais trouve incohérent que celle-ci ne soit pas enterrée sur l'ensemble du linéaire. Le choix du viaduc est uniquement économique, justifié sur des estimations financières contestables. Il demande de faire « une vraie évaluation économique indépendante » avec le coût de construction, le coût global (entretien sur toute la durée de vie de l'équipement) et de la fin de vie (type démarche Analyse du cycle de vie), les coûts induits (coûts et pertes pour les riverains, monétarisation des coûts sociaux (stress, manque de sommeil, nuisances acoustiques, ...), monétarisation des coûts environnementaux (perturbation des corridors écologiques, destruction habitats, espèces, services rendus par la nature, loisirs, promenades)	
Mail 2747		X																X	<b>ANONYME</b> : CONTRE le métro en aérien sur le plateau de Saclay, comme l'était Valérie PECRESSE lors de la manifestation.	
Mail 2748		X														X	X		<b>ANONYME</b> : les communes de Villiers-le-Bâcle, Châteaufort et Magny-les-Hameaux sont situées dans un « site inscrit de la Vallée de Chevreuse », ce qui impose la consultation de l'Architecte des Bâtiments de France avant toute construction. Elle demande si le projet est concerné par ces formalités : - Architecte des Bâtiments de France - Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine	

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
																				- Conservateur régional des monuments historiques - Service régional de l'archéologie - Service territorial de l'architecture et du patrimoine des Yvelines - Service territorial de l'architecture et du patrimoine de l'Essonne Trouve la proposition de viaduc horrible et donne « un avis défavorable à ce projet dans son état actuel et espère que l'Architecte des Bâtiments de France en fera de même ».
Mail 2749		X					X	X									R			<b>M. GAETAN</b> : favorable au métro, mais CONTRE sa partie en viaduc car aucun arrêt prévu dans les villes traversés et nuisances sonores et visuelles
Mail 2750		X					X	X										X		<b>M. VITTAZ</b> : considère le projet comme une erreur pour vouloir défigurer le paysage et créer un bruit continu en mettant le métro en aérien. est CONTRE ce projet tel que présenté.
Mail 2751		X					X	X										X		<b>M. LAHAYE</b> : fait remarquer que les ABF empêchent les volets en aluminium mais laissent passer un métro aérien dans un site classé. Plus doubler voire tripler des voies de circulation. DEFAVORABLE à ce projet tel que proposé.
Mail 2752																		X		<b>Mme VITTAZ</b> : défavorable au projet de métro 18 tel que présenté dans ce projet et demande la révision.
Mail 2753																X		X		<b>M. GOUDHE</b> : critique le fait que les habitants ne soient ni écoutés, ni entendus et demande « combien de terres agricoles ont été achetées à bas prix et seront revendues aux promoteurs pour urbaniser le plateau de Saclay ». Ce métro n'est pas LA solution. Souhaite garder sone cadre de vie. Est CONTRE ce projet tel que proposé
Mail 2754		X						X										X		<b>M. GAUDE</b> : pourquoi autant d'obstinations pour un projet aérien qui devait être sur coussin d'air et est devenu à rail. Pourquoi autant s'obstinations pour saccager notre environnement : pylônes en plein milieu de notre campagne à côté de bâtiments classés aux Bâtiments de France. S'oppose au projet de ligne actuellement présenté. Indispensable de revoir le projet. Avis complètement défavorable.
Mail 2755															X			X		<b>ANONYME</b> : souligne que la liaison bus entre la future gare Orsay-Gif ligne 18 et la gare de Gif RER B ne semble pas clairement prévue. Une simple densification du réseau TCSP aurait eu le même intérêt que la ligne 18, pour un coût moindre, sans dégrader l'environnement et le cadre de vie sur le passage du futur viaduc. La Ligne 18 n'a pas d'intérêt pour les habitants aux alentours de Massy, qui ont déjà le RER C pour aller à Versailles.
Mail 2756																		X		<b>ANONYME</b> : Avis DEFAVORABLE au projet de métro 18 tel que présenté dans ce projet.
Mail 2757																		X		<b>M. MARS</b> : de nombreux étudiants sont favorables à ce métro mais peu ont assisté aux réunions publiques et comment être pour sans s'informer. DEFAVORABLE à ce projet de la ligne 18 tel que proposé
Mail 2758	X	X						X											X	<b>M. GODARD</b> : il faut ajouter une gare dans quartier Camille Claudel et prévoir l'intégralité du tracé en souterrain pour éviter de défigurer le plateau de Saclay.
Mail 2759																		X		<b>ANONYME</b> : avis défavorable au projet dans son ensemble.
Mail 2760															X			X		<b>Mme BALTHAZARD</b> : est opposée à ce projet de Métro ligne 18. Souligne que le rapport AUZANET, le CGI, le STIF la Région critiquent soit sa non-rentabilité, soit son côté surdimensionné. La Cour des Comptes donne la priorité à l'amélioration du réseau existant. Elle considère que les évolutions futures feront du tram-train, plus économique qu'un métro, un moyen de transport correspondant parfaitement aux besoins futurs de transport en commun sur le plateau. D'autres moyens, par exemple des téléphériques, peuvent être mis en place pour effectuer les liaisons plateau-vallées. Modernes, rapides à mettre en place et économiques, ils permettraient les liaisons entre les gares RER des vallées et les lieux importants sur le plateau.
Mail 2761																	X			<b>M. BROCHARD</b> : (étudiant) Favorable à la réalisation de cette ligne, indispensable au dynamisme du plateau de Saclay, qui accueillera dans les prochaines années l'université Paris/Saclay.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2762																	X		<b>M. BOUST :</b> Cette ligne n'a pour moi aucun intérêt (sauf peut-être pour surcharger encore un peu plus ce malheureux RER B)	
Mail 2763																	X		<b>M. DESVAUX :</b> (d'Orsay, travaille sur le plateau) Extrêmement favorable à la ligne 18, véritable nécessité pour que l'ensemble des investissements publics et privés réalisés sur le plateau de Saclay soit exploité au mieux. 1) Actuellement congestion croissante du transport routier aux heures de pointe dans la région et faiblesse des solutions alternatives pour rejoindre le plateau, notamment en milieu de journée ou en période de vacances scolaires = impact évident dans l'attractivité du campus et sa capacité de développement économique : Les étudiants « Université Paris/Saclay » se retrouvent dans l'incapacité de rejoindre le campus --> vont se tourner vers des solutions alternatives, notamment à l'étranger. Les entrepreneurs, intéressés par la proximité géographique avec les centres de recherche et leurs moyens expérimentaux, se heurtent aux difficultés de transport qui entravent leurs capacités à commercer et compliquent la vie de leurs employés --> tentative de se tourner vers d'autres sites, au détriment donc de l'emploi local. 2) choix métro enterré ou aérien, voir la lumière du jour dans un transport en commun est un facteur de choix de l'utilisateur.	
Mail 2764																	X		<b>ANONYME :</b> Je suis favorable à la ligne 18 Orly Versailles Chantier	
Mail 2765								X									X		<b>Mme RAOULT :</b> Contre la ligne, la destruction des espaces va totalement contre la protection de l'environnement, la seule et unique chose importante est de défendre et protéger la terre, c'est vital, penser aux générations qui viennent après nous.	
Mail 2766																	X		<b>M. LE RICHE :</b> (Département Vie de Campus de la FCS Campus Paris/Saclay) Université Paris/Saclay = 68 000 étudiants et doctorants, 10 500 enseignants-chercheurs et chercheurs et 10 500 personnels d'encadrement, dont les deux tiers travailleront sur les sites de la vallée et du plateau de Saclay. projet de faire du sud du Plateau de Saclay, une grande Université de recherche et d'innovation de dimension internationale, de la recherche fondamentale à la recherche appliquée, avec une forte interdisciplinarité et ouverture internationale. Cette formidable ambition ne pourra prendre corps sans la réalisation d'un minimum d'installations collectives et publiques et sans une vision partagée de ce que peut et doit devenir ce territoire. L'amélioration des infrastructures de mobilité est un élément clé de la réussite de notre projet. Une combinaison harmonieuse entre le calendrier d'arrivée des nouveaux établissements scientifiques et la mise en service de la ligne 18 est indispensable : en 2023-2024, à l'université Paris/Saclay plus de 22 000 chercheurs et personnels de soutien et 68 000 étudiants plus 300 000 emplois recensés dans le bassin d'emploi correspondant aux 4 intercommunalités. Il importe que les moyens de transports en commun, et plus particulièrement la ligne 18 soient au rendez-vous tant en terme de capacité que de calendrier. Opportunité exceptionnelle d'inciter les salariés et étudiants à renoncer à la voiture individuelle par une offre de transports collectifs adaptée aux besoins. Objectif 80% des acteurs utilisant les transports en commun et 20% leur véhicule. Le métro automatique est un complément indispensable au TCSP et aux liaisons locales par bus pour répondre aux besoins des futurs habitants et salariés du plateau. Nous soutenons fortement le projet de ligne 18 qui relève de l'intérêt public au vu des potentialités de ce territoire et des enjeux de ce projet pour l'avenir de notre pays.	
Mail 2767																	X		<b>M. PASCAL :</b> (de Gif sur Yvette) Grande chance de pouvoir disposer un jour de ce type de transport pour faire circuler des dizaines de milliers de personnes du Campus Paris Saclay et des centres de recherche et labos. Les bus en site propre (91.06...) ne peuvent suffire à gérer 40.000 ou 50.000 personnes et vont générer encore plus de difficultés de circulation (accès prioritaire). On peut concevoir un nouveau mode de transport sans dénaturer l'environnement, quoi qu'en disent certains.	
Mail 2768	X	X														X	X		<b>M. BAILLE :</b> (de Villiers le Bâcle) Opposé à la ligne 18 en viaduc qui ne rend aucun service aux habitants du Plateau de Saclay mais peut-être seulement à des personnes qui ne vivent pas sur le Plateau de Saclay (78, 92, 75). → la ligne 18 devrait se faire discrète et ne pas impacter son environnement ni même importuner les habitants sous quelque forme que ce soit. L'étude d'impact (Documents G1 à G4) montre que la SGP à clairement conscience que ce viaduc pose de « graves problèmes d'intégration paysagère ». Qu'attendons-nous pour faire passer cette ligne en souterrain ? Si à cause de cela le 2ème tronçon Saclay <=> St-Quentin n'est livré qu'en 2033 au lieu de 2030, personne ne viendra s'en plaindre, l'essentiel pour la SGP est de livrer le plus rapidement possible le 1er tronçon qui dessert 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
Mail 2769	X																X		Campus Paris/Saclay et le Moulon. Privilégiez l'enterrement du métro le long de la route départementale 36 au lieu de construire la gare de Camille Claudel, le quartier dispose déjà du TCSP ainsi que 2 lignes de bus et la gare "Palaiseau" se trouvera à moins de 1,5 Km. <b>M. DE BUSSY :</b> (de Saclay) Il faut que cette ligne passe par le Christ de Saclay ou Martinière ou Razel, Saclay Bourg a besoin d'avoir des transports et a besoin d'être désenclavé car peu ou pas de moyen de transports le WE et soumis à des horaires restreints en semaine. Les Saclaysien doivent actuellement prendre le bus pour aller à Orsay ou Massy et ensuite accéder au RER.	
Mail 2770		X				X		X									X	X	<b>M. DENIS :</b> (de Villiers le Bâcle) 1) Dans l'étude d'impact (G.2), 90 pages sur les effets sur la faune et la flore et seulement 9 pages pour les conséquences du métro sur le « milieu humain » (démographie, emploi, occupation du sol, économie). Celle-ci, entendant distinguer les embarras momentanés liés au chantier et les effets permanents donne lieu à des données synthétisées sous forme de tableaux qui sont pour la plupart illisibles. De même, 13 pages au total sur les amphibiens et les chauves-souris contre sur 7 pages pour l'étude des transformations plausibles de l'activité agricole pour laquelle l'impact sur les terres agricoles semble devoir se limiter strictement à l'emprise des piliers de la voie aérienne (p.322). Et des données qu'on s'attendrait à trouver dans la rubrique des effets sur le milieu humain se trouvent dans le dossier H d'évaluation socio-économique, p.ex. l'EPAPS "porte le projet de construction de deux fois 870 000 m² afin d'accueillir 40 000 étudiants" (Où ? Quand ? Comment ?) 2) Dénonciation du processus général de consultation prétendant démocratique mis en place en 2011 avec un découpage spatial méticuleux donnant lieu à des débats/procédures sectorisés et un fractionnement thématique traité dans des forums spécialisés ne communiquant guère/pas du tout, entre eux --> les citoyens découvrent dans la présente enquête publique que toutes les questions fondamentales se posent en même temps, souvent sans esquisse de réponse rationnelle et pondérée. Cette situation d'embarras n'est pas fortuite, depuis 2011, la SGP présente la ligne 18 comme une sorte de principe de réalité permettant de réaliser à marche forcée un grand projet d'implantation sur le plateau et quand elle affronte un avis défavorable de la Commission d'enquête concernant le CDT Paris/Saclay Sud, elle parvient à imposer l'existence d'une enquête nouvelle, dite « complémentaire » où la Commission d'enquête s'emploiera à redresser la situation en multipliant les signes de bonne volonté. 3) Il convient de prendre la mesure des objections contenues dans les avis autorisés des instances étatiques consultées en préparation de la présente EP (Autorité environnementale, Cour des Comptes, STIF, SNCF, CGI, etc.) et de la virulence et la portée des critiques qui visent le plus souvent la qualité des prévisions socio-économiques, le bien-fondé des projections de fréquentation, le rappel des enjeux financiers liés à la rénovation du réseau existant jugé à bout de souffle, les imprécisions graves en matière d'urbanisation, etc. P.ex. la Cour des comptes qui recommande de maintenir la priorité absolue donnée à l'entretien et à la maintenance du réseau francilien existant et d'opérer une hiérarchisation des projets d'infrastructures à 10-15 ans, ce qui vise directement la ligne 18. Autre exemple, les remarques de l'Autorité environnementale (J.8) où l'Ae signifie sans détour que « l'étude d'impact ne se situe pas au niveau de précision habituel des dossiers de DUP ». Tout particulièrement pour la partie aérienne, elle s'interroge même « sur la capacité du dossier à donner tout son sens à l'enquête publique (...) voire à mettre en doute que le dossier puisse servir de support à une DUP suffisamment informée ». (p.16). A noter dans la réponse SGN (J.9) pages 55 et 57 la création sans équivoque d'une zone d'urbanisation assez dense intercalée entre le village de Villiers le Bâcle et le binôme RD36 /métro, véritable imposture dans le cadre juridique de l'enquête soumise à notre approbation. 4) La partie aérienne du tracé ne doit en aucun cas survivre à la présente enquête car elle représente un véritable outrage à la notion d'utilité publique, sur les aspects environnement et cadre de vie, voir décision du 15 avril dernier du Conseil d'Etat annulant la DUP de la ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges. 5) L'enterrement éventuel de la ligne 18 entre Palaiseau et Guyancourt ne résoudrait pas pour autant toutes nos questions : un nouveau vrai dossier d'Utilité publique doit être soumis, avec une synthèse approfondie des interactions entre ce moyen de transport (ou d'autres, mieux adaptés) et les différentes activités légitimes à l'œuvre dans le plateau de Saclay et les vallées voisines.	
Mail 2771																	X		<b>M. ou Mme PONS-BRANCHU :</b> (de Gif sur Yvette) Avis très favorable, la ligne 18 va désengorger les routes saturées autour du plateau de Saclay et permettre aux étudiants de l'université Paris/Saclay de circuler entre les différents lieux d'enseignements et de résidence 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
																				plus de facilité, mais aussi aux personnes travaillant sur le plateau de Saclay.
Mail 2772					X								X				X			<b>M. ou Mme VANDEWEGHE :</b> Ce projet de métro lourd n'est pas rentable en l'état, car surdimensionné par rapport aux besoins en transports et aux autres alternatives, situation dénoncée par le rapport AUZANET de 2012, le CGI, le STIF et la Région. Pour la Cour des Comptes, la priorité doit être donnée à l'amélioration du réseau existant. Les gares supplémentaires au projet initial, offertes aux communes traversées auraient dû être financées par ces communes. Le gain de temps pour rejoindre Paris et les aéroports disparaît et va entraîner une limitation de la fréquentation et une rentabilité encore réduite. Ayant un coût de réalisation et d'exploitation trop élevé, ce projet va phagocytter à long terme tous les budgets d'amélioration et d'exploitation de l'ensemble du réseau sud, au risque d'entraîner une nouvelle dégradation générale du service de transport. Des alternatives moins lourdes, mieux dimensionnées pour le plateau et plus rapides à mettre en place existent, notamment à partir du TCSP Massy/St-Quentin et de la remontée des voyageurs à partir de la vallée de la Bièvre desservie par le réseau Massy-Versailles et de la vallée de l'Yvette desservie par le RER B). Pour cette raison, bien que l'amélioration des transports soit nécessaire je donne un avis défavorable à ce projet et cette DUP.
Mail 2773															X		X			<b>Mme COMPERE :</b> 1) Le projet initial devait être un transport express autour des 3 gares principales de Orly, Massy, Saclay (puis St-Quentin / Versailles). Or les gares essentielles de Saclay et Orly sont exclues de la DUP (gare de Saclay incompatible avec l'activité du CEA, car trop proche d'après l'Autorité de Sureté Nucléaire). --> Dossier incomplet, mal monté, insuffisamment étudié (ex. le passage en enterré sur l'agglomération de St-Quentin). Comment peut-on déclarer l'utilité publique d'une infrastructure ferroviaire, alors que la réalisation, le coût et l'impact réel ne peuvent être évalués en l'absence d'éléments clés. 2) La réalisation du tronçon Saclay-Versailles est fortement retardée et hypothétique au vu de la fréquentation et de la rentabilité estimées. Cela pose encore d'autres incertitudes et retire l'intérêt de la ligne puisque sur le tronçon est Saclay à Orly, des infrastructures existent, comme le TCSP, le RER, ...)
Mail 2774				X		X		X									X			<b>ANONYME :</b> AVIS DEFAVORABLE 1) La France est signataire de la Convention européenne du paysage reconnaissant l'utilité sociale du paysage et l'importance la qualité du cadre de vie. Le tronçon aérien va défigurer le paysage aux abords des villages, en pleine ZPNAF et dans le périmètre du PNR de la vallée de Chevreuse. L'étude d'impact (Documents G1 à G4) montre que ce viaduc pose de « graves problèmes d'intégration paysagère ». 2) Le manque de zones de stationnement par endroit va entraîner le stationnement sauvage, les incivilités et la circulation de véhicules incapables de trouver un stationnement. 3) Les riverains n'ont pas à être les laissés pour compte des technocrates et des maires qui ont négocié des gares supplémentaire provoquant la mise en aérien du tronçon sur le plateau. Demain les entreprises et les étudiants de passage seront partis. Les riverains seront toujours là. 4) Le mauvais dimensionnement de ce projet (qui n'a même plus l'intérêt de relier rapidement les grands nœuds de transports régionaux) et la multiplication des gares vont entraîner une urbanisation planifiée mais cachée.
Mail 2775		X	X				X						X				R			<b>M. DE FRUYT :</b> (Président de l'association <b>WISSOUS-NOTRE-VILLE</b> ) 1) En l'état actuel, le projet « L 18 » rajoute des nuisances aux Wissousiens sans leur apporter aucun avantage. 2) OK pour l'utilité publique du projet mais souhaitons qu'il soit amendé pour réduire les nuisances pour les Wissousiens : Solution 1 un tracé plus au Nord (voir plan joint) évitant toutes les zones habitées, à peine plus long qui évite aux habitants les risques d'éboulements et fissures durant la construction, les vibrations et les risques de fissures durant l'exploitation, la proximité immédiate des puits d'aérations et donne une plus grande latitude pour l'implantation des ouvrages techniques. Solution 2 en cas d'impossibilité majeure pour la réalisation du tracé Nord, 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. Pour cela, nous souhaitons : pouvoir rencontrer le maître d'ouvrage, que soient présentées les simulations des vibrations au niveau du sol avec la solution existante et avec les trois solutions de revêtements permettant de les réduire. Par défaut, nous demandons que sous l'ensemble de la zone habitée le revêtement le plus absorbant soit retenu et que la profondeur du tunnel soit largement augmentée, ce qui est compatible avec les pentes admissibles. 3) Dans le projet de la ligne 18, il n'y a pas de Gare à Wissous, mais heureusement une solution beaucoup moins coûteuse et plus rapide est possible : la réalisation d'un arrêt du Val à Wissous dès 2018 à l'issue de la concession en cours.

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 2776																	X			<b>M. KOECHLIN</b> : (de Bures sur Yvette) Favorable à la création de cette ligne, moyen de dynamiser l'économie de la région, d'une part et de désengorger les routes d'autre part et le RER B d'autre part. Cette ligne intéresse un grand nombre de gens dans les zones urbanisées, c'est une économie d'énergie globale qui va dans le sens de la lutte contre le réchauffement climatique.
Mail 2777																	X			<b>M. AUDEBERT</b> : Très favorable à la ligne 18, notamment pour pouvoir me rendre beaucoup plus facilement depuis Paris au centre EDF R&D de Saclay, actuellement difficilement accessible en voiture vu le trafic et en transport en commun (> 1 h de temps de trajet).
Mail 2778								X									X	X		<b>M. SAUGIER</b> : (de Gif) Avis négatif sur le projet présenté : 1) La partie aérienne de la ligne complique les travaux agricoles à cause des nombreux piliers que les machines devront contourner, il y a empiètement sur la ZPNAF. 2) Améliorer les transports collectifs sur le plateau est nécessaire mais le métro "léger" proposé est cher et ne satisfait que les besoins des moins de 10% de personnes venant de Paris. La rentabilité de la ligne 18 ne peut être assurée qu'en développant l'urbanisation du plateau, ce que je ne souhaite pas. 3) Des solutions alternatives existent (tram-train sur la ligne du TCSP, amélioration des RER B et C, liaisons vallées plateau par téléphériques, vélos ou voitures électriques de location) mais n'ont pas fait l'objet d'études détaillées et comparatives. Une enquête d'utilité publique ne trouvera son sens que lorsque ces solutions auront été étudiées, chiffrées et comparées
Mail 2779		X					X	X					X				X	R		<b>Mme COSTA</b> : (de Magny les Hameaux) Bonne initiative de vouloir désengorger les accès routiers autour du plateau de Saclay et de l'aéroport d'Orly, mais le projet actuel est loin d'être satisfaisant. 1) impensable d'accepter le passage aérien de la ligne 18 sur le plateau de Saclay, même pour des raisons budgétaires - inacceptable de laisser défigurer et bétonner le paysage, de sacrifier des terres agricoles, de fragiliser voire détruire un écosystème riche et diversifié, faisant partie du PNR Haute Vallée de Chevreuse, alors que la France a été l'organisatrice de la COP21. 2) Les nuisances sonores de trains prévus toutes les 3 minutes. 3) Des emplois pérennes seront-ils générés pour l'exploitation de cette ligne ? 4) Ne serait-il pas plus opportun de consacrer une partie du budget à l'amélioration et la modernisation des lignes déjà existantes (RER B par exemple? 5) La durée des travaux sur plus de 10 ans n'est-elle pas propice à un dépassement du budget prévisionnel ? (autre la gêne persistante provoquée ?)



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2780		X	X				X							X			R		<b>M. BONACHO</b> : Soutient la motion de l'association WISSOUS-NOTRE-VILLE (Mail 2775)	
Mail 2781																		X	<b>ANONYME</b> : Contre ce projet inadapté car surdimensionné, couteux, non rentable, vendu avec un magnifique emballage (fausse concertation, green washing, etc.) et qui probablement arrivera trop tard par rapport au besoin.	
Mail 2782	X																R		<b>Mme BRIOT</b> : (de Versailles) Ne veut pas que le Centre 8 soit supprimé et pense que le projet de la future gare de la ligne 18 pourrait être réduit et qu'un aménagement de moindre ampleur quant aux accès à la gare permettrait de préserver ce centre 8 qui dispose de salles de grandes capacités, très peu nombreuses à Versailles, qui permettent la tenue de nombreuses manifestations.	
Mail 2783																			<b>M. CROZET</b> : (de Paris) Ligne 18 essentielle à l'attractivité de l'Université Paris/Saclay, pour les étudiants, enseignants et chercheurs français ou étrangers qui pourront rejoindre le centre de Paris pour profiter de l'offre culturelle et pour ceux qui vont vivre et travailler sur le plateau dans les établissements d'enseignement, de recherche. Le personnel sera très soucieux d'une qualité de vie sur le plateau ainsi que de la fluidité des transports dans la région.	
Mail 2784						X	X	X										X	<b>ANONYME</b> : Avis défavorable : 1) L'étude d'impact environnemental est insuffisante, les nuisances sonores, visuelles, etc., notamment sur la parties aérienne du tronçon sont sous-évaluées et les études mal menées. 2) Le réseau secondaire de transport en commun n'apparaît pas suffisant, provoquant du trafic pour l'accès aux dites gares. 3) L'urbanisation qui va découler sur les zones près des gares va entraîner un nouveau bétonnage et des risques sur le réseau hydrographique pesant sur les villes de la vallée (Gif, Orsay, Palaiseau). 4) Améliorer et compléter le réseau existant semble prioritaire (RER, circulation en provenance des Vallées, Bus à Haut niveau de Service/TCSP..) 6) Pourquoi ne traite-t-on pas de la gare PRINCIPALE et TERMINUS provisoire de la ligne, à proximité du CEA Saclay ? Est-ce à cause de l'avis négatif de l'Autorité de Sureté Nucléaire ?	
Mail 2785		X											X				X		<b>M. LEPOUTRE</b> : (professeur du CNAM) Soutient ce projet en insistant sur le respect des délais de construction. Le site de Saclay est devenu très difficile d'accès alors même que de nombreuses activités ont démarré depuis près de 5 ans. Approuve le caractère aérien de la ligne pour son respect de l'environnement et son coût nettement inférieur à celui d'un métro souterrain.	
Mail 2786		X				X	X									X	X		<b>ANONYME</b> : Avis défavorable, le projet doit être mieux dimensionné ou sinon être amélioré (enterrement) et plus transparent (où sont réellement TOUTES les gares, impact environnemental et d'urbanisation, gain final). Construire un énième métro lourd sur fer pour dans 20 ans (la date de 2025 n'est pas tenable, au vu de l'état du projet et des délais concrets de réalisation) est au mieux une erreur. Ceux qui veulent rejoindre Paris, pourront prendre le TCSP (à améliorer ou transformer) pour Massy et RER B, ou le TCSP et la ligne St-Quentin/Versailles Paris. Sinon il suffirait de créer une ligne dédiée sur ou le long de la N118 Saclay-Vélizy (énorme bassin d'emploi)-Pont de St-Cloud, ou d'améliorer les liaisons entre le plateau-Versailles.	
Mail 2787		X				X	X										R		<b>ANONYME</b> : Avis défavorable ; Ce métro peut arriver en aérien sur le Cluster, mais doit être enterré sur le reste du parcours pour protéger la dernière partie encore un peu naturelle de ce site. C'est la présence d'agriculteurs sur le plateau de Saclay qui a permis de maintenir ces hectares loin de toute urbanisation.	
Mail 2788	X	X															R		<b>ASSOCIATION DES AMIS DU GRAND PARC DE VERSAILLES</b> : - complément du Mail 845 - Notre association renouvelle son avis défavorable à la réalisation de la ligne 18 telle que prévue en proposant sa contribution à l'étude de solutions alternatives. 1) Concernant la gare à Versailles Chantiers, 2 solutions ont été analysées pour sa position, soit au nord dans les emprises de la ZAC des Chantiers (dont les raisons du rejet sont mal explicitées), soit à l'emplacement objet du projet. Par contre une solution n'a pas été étudiée formellement : le creusement du puits 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. Ceci nous	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance 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
																				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. 2) Concernant le passage en souterrain entre le CEA et Versailles, l'argument que les puits d'aération et de secours déboucheraient dans le périmètre de la ZPNAF, ce que la loi interdit, 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. 3) Liaison avec la TGO : L'aboutissement de la Tangentielle Ouest à Saint-Cyr l'Ecole est un point faible de cette ligne. Nous proposons que cette ligne aboutisse au niveau de la future gare de Satory en correspondance avec la ligne 18, en passant sous les lignes SNCF et la N12 par un tunnel de 300 m et en reprenant ensuite la ligne militaire actuelle le long de la N12
Mail 2789							X	X								X	X			<b>ANONYME</b> : (de Villiers le Bâcle) Avis défavorable : 1) la portion importante du tracé traitée en viaduc aérien (14 km) 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. La SGP tente de passer en force ce viaduc. 2) Il avait été demandé que cette seconde portion de la ligne 18 soit traitée via une seconde enquête publique bien distincte.
Mail 2790																X	X			<b>M. HAVET</b> : Stupide de déménager les entreprises et écoles avant l'arrivée du métro, il faudrait faire l'inverse. Sans métro, pas de sens à l'université Paris Saclay. Maintenant, le métro est indispensable, mais il faudrait aussi que le bus 91.06 soit en site propre sur l'ensemble de son trajet. Au final, on peut surtout s'interroger sur le choix de regroupement à Saclay de l'ensemble universitaire...
Mail 2791	X												X				R			<b>M. SAUVÉ</b> : (de Versailles) [1] Coût, rentabilité et approche alternative : le coût estimé à ce jour est très élevé (sans compter les probables dépassements, habituels pour ce type de projet), ce qui pèsera sur les épaules de nos enfants. Une analyse a-t-elle été faite pour comprendre comment les Américains gèrent les déplacements de ceux qui travaillent dans la Silicon Valley ? [2] Centre Huit à Versailles : juste à côté du Centre Huit et de la gare Versailles Chantiers actuelle, il y a un bâtiment appartenant à la SNCF, qui va justement utiliser la nouvelle gare. Lors de la réunion publique du 4 avril 2016 à Versailles, il a été dit qu'il était « impossible » d'implanter la nouvelle gare Versailles Chantiers à la place du bâtiment. La SNCF doit donner les vraies raisons de son refus d'installer la nouvelle gare sur ses terrains.
Mail 2792		X														X	R			<b>M. NIERMONT</b> : (de Bures sur Yvette) 1) Oui à cette ligne de transport pour permettre le développement économique du Plateau, mais elle doit être enterrée sur la zone sensible du plateau. 2) Ce projet ne doit pas retarder les investissements sur la ligne B. Il est indispensable de relier cette ligne aux activités économiques de Courtabœuf et à la population des Ulis et Bures sur Yvette.
Mail 2793						X	X	X								X	X			<b>Mme PORSCHE</b> : Totalement contre le projet du métro AERIEN. 1) La loi du Grand Paris du 03/06/2010 avec le décret du 27/12/2013 est explicite sur les gênes pour les machines des travaux agricoles à cause ici des nombreux piliers. 2) Le métro aérien sera un ouvrage en béton de la taille d'une autoroute à 4 voies culminant de 7 à 10m de haut hors métro et jusqu'à 14m de haut avec. Sans parler des tags qui vont très vite apparaître. Il bloquera la vue du plateau et séparera encore plus le plateau agricole du bourg donnant un effet d'enclavement et des nuisances sonores : 60DB en bruits émergents à 100m de la source. Ce seront des bruits insupportable pour les riverains proches de 200 à 500m par vent d'est les jours de beaux temps.... 3) Améliorer les transports collectifs sur le plateau est nécessaire, mais le métro proposé est très cher et ne satisfera pas les besoins des personnes habitant paris et travaillant sur le plateau. (moins de 10 % des actuels usagers du plateau). La rentabilité de la ligne 18 ne peut être assurée qu'en développant l'urbanisation du plateau, je ne souhaite pas cette urbanisation. 4) Pourquoi les solutions alternatives n'ont-elles pas été étudiées (tram-train sur la ligne du TCSP, amélioration des RER B et C, liaisons vallées plateau par vélos ou voitures électriques de location), surtout en période de COP21 ? Il faut étudier et comparer les prix et les impacts sur les entreprises, les habitations (qui paient aussi les impôts) et les agriculteurs.
Mail 2794							X	X									R			<b>M. FAISCA</b> : (de Châteaufort) Totalement opposé à la création d'un métro aérien comme à toutes les formes de nuisances d'ailleurs. Sommes-nous éternellement condamnés à financer des projets qui contribuent à notre propre malheur ?

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 2795		X														X	R		<b>M. BARBEAU</b> : (de Wissous) Approuve les propositions de l'Association Wissous notre ville [Mail 2775]. Un tracé par le nord ne passant sous aucune zone habitée de Wissous est tout à fait possible et il faut avoir, en compensation de l'absence de gare L18 Wissous, un arrêt du VAL qui pérennise les investissements déjà réalisé sur le VAL, coûte bien moins cher qu'une gare L18 et relie Wissous au centre d'Antony, au RER B, ainsi qu'à Orly mais aussi aux lignes 18,14, TGV et 7 du tram dans l'interconnexion aéroportuaire.	
Mail 2796																X		X	<b>ANONYME</b> : Pas d'utilité de cet investissement. Favorable à une "véritable" modernisation de la ligne B du RER, ainsi qu'à la mise en place de liaisons efficaces entre la vallée et le plateau (téléphérique...) car, associé à la ligne de bus en site propre, plus efficace, plus rapide à mettre en œuvre, moins coûteux, mieux intégré à l'environnement.	
Mail 2797	X					X	X	X									R		<b>ANONYME</b> : (de Voisins le Bretonneux) 1) L'arrivée d'une nouvelle gare, Saint Quentin Est en zone pavillonnaire et végétale ne doit pas perturber l'équilibre entre les zones pavillonnaires, les zones urbaines plus denses et les zones commerciales et la qualité de vie de la zone de SQY. Préserver l'environnement pour éviter l'émergence d'un quartier bétonné, en total décalage avec les zones pavillonnaires avoisinantes, le golf national ou le Technocentre qui a su préserver cet environnement. Oui à une nouvelle gare mais pas au détriment de la qualité de vie recherchée par les populations locales. Y amener une culture et des équipements urbains trop présents serait un non-sens. La plus-value immobilière potentielle de la proximité d'une gare sera annulée par la moins-value d'un environnement moins agréable. La gare et les tronçons associés doivent à tout prix limiter les nuisances (visuelles, sonores, vibratoires...) 2) Utilité de cette gare en zone peu dense et assez éloignée des bassins d'emploi ? A part le Technocentre de Renault, la plupart des grandes zones d'entreprises sont situées de l'autre côté de Saint-Quentin. La gare de Saint-Quentin Université est beaucoup plus pertinente.	
Mail 2798						X											X		<b>ANONYME</b> : Tout à fait favorable à ce nouveau transport en commun qui permettra de réduire la circulation automobile et donc diminuera les nuisances. Le tracé semble logique et le tronçon aérien proche de routes ne devrait pas poser de gros problèmes de bruit supplémentaire.	
Mail 2799	X															X			<b>URBAN LOGISTIQUE</b> : (à ELANCOURT) 1) Demande une accélération de réalisation de la desserte de SQY, qu'elle puisse être réalisée simultanément à l'achèvement du tronçon aérien en 2024. Six ans gagnés représentent autant d'années de potentiel de croissance économique pour le territoire. 2) Regrette l'abandon du tracé comportant une seconde gare, SQY Université, réponse partielle à l'énorme problème de la desserte sud-est nord-ouest des différentes villes de SQY.	
Mail 2800																	X		<b>ANONYME</b> : Projet de ligne 18 indispensable pour fluidifier la circulation actuelle et future sur ce plateau en plein développement.	
Mail 2801																	X		<b>ANONYME</b> : (va venir travailler à Palaiseau) Pas certain que l'installation de l'ensemble des établissements sur le plateau ait été une bonne idée mais une fois la décision prise, il est nécessaire de mettre en place un système de transport en commun, adapté aux contraintes du lieu (écologiques, citoyennes et professionnelles).	
Mail 2802		X															X		<b>M. COMBRISSE</b> : (CEA) Extrêmement favorable à cette ligne de métro, la circulation sur la plateau de Saclay est un enfer depuis des décennies. La solution technique du métro aérien est le juste compromis entre le métro enterré dont le coût est prohibitif et les autres solutions, notamment celles impliquant un partage de la route avec les automobiles.	
Mail 2803						X	X	X					X				R		<b>ANONYME</b> : Oui pour une ligne de métro mais choix d'une grande partie de la ligne en aérien pas du tout satisfaisant. Le plateau de Saclay s'urbanisera davantage au cours des prochaines années et la ligne aérienne constituera une nuisance pour les populations amenées à se loger à proximité de la ligne. La ligne de métro est un investissement important pour les années à venir, il faut privilégier une solution souterraine, même plus coûteuse car elle a le plus faible impact sur l'environnement et sur le cadre de vie des populations.	
Mail 2804		X															X		<b>M. NICO</b> : (de Les Bréviaires, travaille au CEA) Disposer d'une telle ligne de métro aérien sera un véritable gain de temps et d'argent pour les franciliens.	
Mail 2805			X	X													X		<b>M. DELAYE</b> : (de Paris, travaille au CNRS) OK pour le projet proposé, mais doit être pensé dans un cadre plus vaste d'accès alternatif à ce nouveau métro et d'une offre locale de transport en commun. L'offre actuelle de TC de desserte du plateau est tout juste adaptée 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
																				besoins avec des problèmes de fréquence trop aléatoire des rotations des aux heures de pointe et d'accès quasi inexistant au plateau durant les heures creuses. Le futur réseau de transport en commun devra viser la régularité de passage et une fréquence de passages restant importante même en dehors des heures de pointe en assurant un accès rapide et fiable aux nœuds de dessertes locales et complétant le TSCP actuel et d'autres moyens de transport à l'intérieur du plateau et vers d'autres bassins voisins (vallée, les Ulis, Vélizy, Jouy, ...). Le projet doit être visionnaire et ambitieux, pas d'objectif à court terme pour une ligne de métro destinée à fonctionner une centaine d'années, pas vocation à "être rentable", c'est un service public.
Mail 2806																	X			<b>Mme GRAS</b> : (de Versailles) Indispensable pour le développement de la région sud-ouest de Paris.
Mail 2807	X			X				X									X			<b>M. DAVID</b> : (de Magny-les-Hameaux) Cette ligne, en partie parallèle à celle du RER B jusqu'à Orsay, présente l'avantage de relier assez directement Orsay à SQY en traversant des zones d'activité situées sur Magny-les-Hameaux et Voisins-le-Bretonneux. 1) Il y aurait avantage à prévoir deux stations desservant ces zones. 2) Une ligne aérienne présentant des formes architecturales ne me semble pas réductible (plus agréable à voir que les actuelles lignes électriques érigées en tous sens entre SACLAY et SQY). 3) Pour optimiser sa fréquentation, il serait très judicieux de la compléter avec un réseau parallèle et divergent de voies douces pour piéton et bicyclette, reliant les villes avoisinantes: SACLAY, Val d'Albion, Magny-les-Hameaux, Châteaufort, Toussus, St Aubin, vallée de l'Yvette.
Mail 2808		X					X	X					X				X	X		<b>Mme PHELIPPEAU</b> : (de Châteaufort) Contre le projet de ligne 18 dans sa version actuelle, avec une portion non enterrée. Disparité injustifiable de traitement entre administrés de l'Essonne avec le métro enterré et de multiples gares de desserte et des Yvelines avec la pollution sonore et visuelle d'un métro aérien sans aucune gare accessible ! 1) Ligne aérienne = dégradation de nos conditions de vie et de santé avec importante nuisance sonore sans bénéfice pour les déplacements quotidiens de nos adultes ou de nos étudiants, et patrimoine dévalorisé par une ligne aérienne passant à quelques centaines de mètres de la maison. 2) Quelle est la rentabilité de cet investissement sur le plateau de Saclay avec habitat plutôt clairsemé et densité de population assez faible ? Le choix du métro a-t-il réellement été fait après comparaison avec d'autres moyens collectifs de transport, le tramway notamment (moins coûteux, moins invasif pour l'environnement, plus rapide à construire) ?
Mail 2809				X																<b>COLLECTIF ENTERREZ-LE-METRO</b> : Info parkings de rabattement payants ou gratuits non trouvée dans le dossier d'enquête. Seul chiffrage trouvé : 385 places au parking relais de Versailles Chantiers. Pièce G2 Page 455, la SGP parle d'une « étude spécifique sur l'opportunité d'implanter des parkings relais voitures au niveau des gares » mais les conclusions de cette étude reviennent à limiter « les impacts négatifs d'une augmentation de la circulation routière » : « Cela doit permettre d'éviter un rabattement trop important de la circulation au niveau des quartiers de gare » → fort probable que ces parkings de rabattement soient petits et payants. Nous demandons des compléments d'information sur ce sujet : position et taille de chaque parking de rabattement, agrandissement de parkings existants ou créations nouvelles ?, nombre de places de parkings supprimées par la construction des gares, annexes et parvis. Et une analyse quantifiée des effets négatifs (% de baisse de la fréquentation de la ligne 18) dus à la non-gratuité de ces parkings de rabattement.
Mail 2810													X					X		<b>ANONYME</b> : Avis défavorable, cf. Avis CGI (annexe J10), extrait : "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 mn par passager. Il faudrait donc faire l'hypothèse d'une sous-estimation substantielle des trafics pour que la VAN socio-économique classique devienne positive, à condition également que les coûts restent sous contrôle et qu'on ne soit pas amené à enfouir une partie plus importante que prévu." D'autant plus inquiétant que les trafics ont été surestimés au fur et à mesure du temps pour justifier le projet. Le STIF, la Région et la Cour des Comptes estiment déjà le projet non rentable alors que les coûts n'ont pas encore explosé.
Mail 2811																	X			<b>M. DESGROLARD</b> : (de Massy) Projet Ligne 18, prolongement de la Ligne 14, primordial. Cela rapproche les villes de banlieues de Paris et permet de rattacher des points clefs (habitation/entreprises) qui font le présent et forment l'avenir du territoire (Massy-Plateau de Saclay-St Quentin-Versailles).

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 2812													X					X	<b>ANONYME</b> : (de Gif sur Yvette) Opposé au projet de la ligne 18, en accord avec les avis 2770, 2742, 2642, 2637. Sur plus de 3000 pages, le dossier de présentation ne consacre que 2 pages au coût de l'opération sous le titre "Appréciation sommaire des dépenses"	
Mail 2813		X						X									R		<b>ANONYME</b> : Très défavorable à ce projet qui va dénaturer le plateau de Saclay. faites un métro enterré !!!	
Mail 2814															X		X		<b>ANONYME</b> : Contre ce projet. développez les structures existantes et donnez du travail aux chômeurs !	
Mail 2815								X				X			X		X		<b>M. GUERRINI</b> : Totalement défavorable au projet ligne18. Les déplacements doivent être améliorés sur le Plateau mais le métro interviendra bien trop tardivement par rapport aux besoins. C'est une réponse disproportionnée et à contretemps par rapport aux besoins et au calendrier. Projet dévastateur pour l'environnement (adieu COP 21.) et si coûteux. Aucun projet de tramway sérieux n'a été étudié.	
Mail 2816							X	X									X		<b>Mme BALTHAZARD</b> : (de Saint Aubin) Opposée à ce projet de ligne 18, bâti avec un grand mépris des habitants du plateau (ex. bruit métro pas plus dérangeant qu'un aspirateur, viaduc ouvrage emblématique de la modernité...) aérien choisi pour que ce soit construit très vite et non avec les revendications des collectifs, associations et mairies les plus concernées par l'impact sur leur territoire.	
Mail 2817																	X		<b>M. RODRIGUEZ</b> : (de Paris) Totalement pour l'extension du réseau ferré urbain. Apprécie l'extension de l'offre de transports publics bus pour venir sur le plateau du Saclay, mais ils polluent et les infrastructures routières défigurent le plateau. L'ajout d'un métro permettra de gagner nettement en temps sur les transports routiers, en réduisant la pollution due aux gaz d'échappement. Permettra des trajets de banlieue à banlieue plus faciles et plus rapides	
Mail 2818																			<b>ANONYME</b> : Contre ce métro en aérien, un métro, oui, mais enterré. Projet au début totalement enterré, après avoir donné des gares supplémentaires aux communes en amont, il n'y a plus assez d'argent et on décide de défigurer le plateau de Saclay en aérien.	
Mail 2819							X	X				X					X		<b>Mme GUERRINI</b> : (de Châteaufort) 1) Absurdité pour les riverains d'une infrastructure n'apportant que des inconvénients (bruit, destruction de l'environnement, etc.) et aucun bénéfice (pas une gare accessible !!) 2) voir avis éclairé du CGI : « La rentabilité socio-économique classique de la ligne est négative » → projet pharaonique, répond mal aux besoins, coûtera de l'argent à la communauté.	
Mail 2820		X	X				X						X				R		<b>M. CORRIERI</b> : (de Wissous) Soutient, partage, et approuve les éléments du cahier d'acteur de Wissous-notre-ville (Mail 2775)	
Mail 2821																	X		<b>ANONYME</b> : Favorable au projet : fera gagner 30 mn sur trajet passant par Versailles Chantiers (actuellement 1h30).	
Mail 2822	X																		<b>M. DARDENE</b> : Sur la ligne 18, il manque un arrêt pour desservir Châteaufort, l'aéroport de Toussus le Noble, le site de SAFRAN et du futur centre commercial de la rue des Jeunes Bois.	
Mail 2823	X	X					X										R		<b>ANONYME</b> : (de Châteaufort) Proteste contre le bruit du métro aérien et l'absence d'une gare à proximité.	
Mail 2824																	X		<b>M. ROMAIN</b> : Totalement pour ce projet, il permettra de développer les transports publics d'Île-de-France pour rendre accessible toute la région (et non uniquement Paris et sa proche banlieue). Et va participer à une dynamisation à l'international de la région ÎdF	
Mail 2825		X															R		<b>M. MEUNIER</b> : (de Châteaufort) Opposition au projet de métro aérien sur le plateau de Saclay. Un métro enterré oui.	
Mail 2826		X	X				X						X				R		<b>M. WATRIN</b> : (de Wissous) Adhère complètement aux observations et demandes faites par Wissous Notre Ville dans son cahier d'acteur (Mail 2775)	
Mail 2827		X															R		<b>ANONYME</b> : (de Villiers le Bâcle) Avis défavorable, non au métro sur pylônes, que de distorsions entre le 1er projet et le projet actuel.	
Mail 2828	X	X					X					X					R		<b>M. FOUCHER</b> : (de Châteaufort) Avis défavorable au projet de ligne 18 tel que proposé, la partie aérienne sur le plateau n'est pas acceptable. 1) Réfute l'argumentation SGP sur le bruit : SGP minimise les nuisances sonores en évaluant le bruit métro quand la circulation automobile est la plus forte : bruit métro serait « noyé » par le trafic des voitures. Mais il circulera quasiment 24/24 avec passage chaque 2 mn → sera vraiment nuisible pour les habitants du plateau quand les voitures s'arrêteront de circuler, p.ex. à partir de 20h le soir ou le weekend. Sinon SGP explique qu'on « verra bien » : si nécessaire s'engage à faire tout le nécessaire pour diminuer les nuisances pouvant	

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
																			dépasser les normes réglementaires, mais efficacité des solutions (réduction de la vitesse, amélioration des roues...) peu convaincante → attitude absolument pas acceptable pour un projet de cette envergure ayant des conséquences terribles sur l'environnement. Physiologie acoustique particulière de Châteaufort ou Villiers le Bâcle : espace très ouvert sans obstacle, on entend en étant au fond du village, la moindre mobylette sur la RD36. Quid du métro perché à 10 m de haut ! 2) Réfute l'argument du surcoût : faire le petit nombre de gares compatible avec utilisation en mode express (cf. 2011) et développer TCSP pour desservir plus de quartiers et de villages.	
Mail 2829		X											X				R		<b>ANONYME</b> : (de Châteaufort) OK pour amélioration des transports, mais il faudrait d'abord mettre en enquête un projet intégré de tous les transports dans cette partie d'IdF (le métro n'est qu'un moyen parmi d'autres). Illustration du manque de réflexion : le 11 avril, CG Essonne déclare renoncer à la construction du TCSP entre Saclay et Saint Quentin est (10 millions €) vu l'arrivée de la ligne 18, or le TCSP est à maille fine et le métro relie des gares distantes de plusieurs kilomètres (grosse maille) → le tracé de la ligne 18 après Saclay vers Versailles ne répondra pas suffisamment au besoin de la population et des travailleurs de ce territoire pour justifier un tel investissement (le coût actuellement annoncé sera bien sûr fortement majoré). Par contre le tracé Orly- Saclay de la ligne 18 apparaît bien indispensable pour le développement maîtrisé du cluster	
Mail 2830	X	X				X	X								X		R		<b>ANONYME</b> : Contre le projet de métro aérien qui préfigure le bétonnage du plateau malgré la sanctuarisation des zones agricoles, qui pourra un jour « sauter » → on ajoutera deux gares au droit de Châteaufort et Villiers le Bâcle et le tour sera joué. En parallèle conduisons une réflexion complète sur les besoins en transport de cette région : le débat sur les besoins est quasiment absent.	
Mail 2831		X					X	X									R		<b>ANONYME</b> : Contre le métro en viaduc, il faut l'enterrer, pourquoi ne pas envisager un tracé alternatif : une diagonale qui traverse en tunnel le plateau de Saclay en passant sous une partie de l'aérodrome de Toussus et le Technocentre ? Les ouvrages annexes obligatoires tous les 800 peuvent très bien être implantés à proximité des routes existantes. Et s'ils impliquent une emprise minime sur des terres agricoles, elle sera de toute façon inférieure à l'emprise du viaduc le long de la RD 36. Ne pas passer sous le quartier de la Bretonnière.	
Mail 2832				X														X	<b>M. GRANDIERES</b> : (de La Bretonnière) Ce quartier est situé immédiatement à proximité de la future gare SQY Est. Les futurs utilisateurs du métro vont y emprunter les voies de circulation faiblement dimensionnées en largeur et en charge, sans feux tricolores. Grand risque de vitesse excessive, d'atteinte aux enfants qui jouent dans le quartier, de nuisances sonores et olfactives, de stationnement illicite de longue durée... → Demande à SGP des engagements sur la mise en place d'une solution alternative à une traversée de notre quartier par des automobilistes en transit vers le métro	
Mail 2833							X						X				R		<b>M. GRANDIERES</b> : (de La Bretonnière) Les études SGP sont basées sur des constructions avec fondations et dalles au 1er étage. Dans nos constructions, 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). Erreurs dans leurs études, notamment sur la profondeur du tunnel annoncée à 25-30 m sous la Bretonnière alors que les rails ne seront qu'à 22 m et le toit du tunnel entre 12 à 15 m sous les maisons. → Nous craignons la propagation de bruits solidiens dans nos maisons et souhaitons des engagements de la SGP sur ce point	
Mail 2834		X					X						X				R		<b>M. GRANDIERES</b> : (de La Bretonnière) Le groupe scolaire des 40 arpents n'est même pas répertorié dans l'étude d'impact, alors que tous les établissements scolaires d'Orly à Versailles le sont, et qu'il est le seul à se trouver à la verticale du tunnel → risques d'effondrement mettant en danger la vie des enfants et 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 → changez de tracé	
Mail 2835		X					X	X					X				R		<b>M. GRANDIERES</b> : (de La Bretonnière) L'étude SGP garantit que les prix immobiliers vont augmenter en proximité immédiate d'une gare du métro, mais quid des maisons directement impactées par un tunnel à faible profondeur et des nuisances de bruit et vibrations ou la proximité avec les ouvrages d'art ? La plus-value éventuelle ne sera effective qu'après la mise en service de la ligne 18 le constat d'absence de nuisances, c'est-à-dire au-delà de 2030. Dans l'immédiat la suspicion des acheteurs conduira inmanquablement à une dépréciation de votre bien immobilier. Changez le tracé	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2836		X															R	<b>ANONYME</b> : Contre cette configuration de métro en aérien sur le tronçon CEA - Versailles. Ce métro créera des nuisances visuelles aux portes du parc national de la vallée de Chevreuse (pylônes rapidement tagués) et des nuisances sonores compromettant la qualité de vie des habitants. Le développement économique ne justifie pas la dégradation de l'environnement et de la qualité de vie. Préserver le paysage pour les générations futures
Mail 2837																		<b>M. GRANDIERES</b> : (de La Bretonnière) Demande à SGP si des parkings gratuits et en nombre important ont été prévus à SQY Est pour éviter que le quartier La Bretonnière, à côté de la future gare, ne devienne pour tous les Yvelinois une zone de stationnement gratuit.
Mail 2838						X	X					X					X	<b>Mme COLOMBIER</b> : (de Guyancourt) Contre ce projet de métro très coûteux et économiquement déficitaire, source d'urbanisation accrue sur le Plateau, ne répondant pas aux besoins de ceux qui viendront travailler sur le Plateau, n'apportant aucun gain de temps aux habitants, néfaste à l'environnement, nuisible à l'agriculture pérenne sur le plateau et difficilement compatible avec la ZPNAF. On néglige des alternatives plus utiles et moins coûteuses.
Mail 2839		X											X				R	<b>M. GRANDIERES</b> : (de La Bretonnière) Notre maison a fait l'objet de renforcement par micropieux de longueur 15m et nous avons compris que le toit du tunnel envisagé était prévu à 13m → conflit entre nos fondations et le tunnel. Techniquement inenvisageable que le tunnel passe sous notre quartier et encore plus sous notre maison qui serait irrémédiablement détruite. → Décaler le trajet du métro sous les voiries publiques comme partout ailleurs ou sous le golf.
Mail 2840	X																R	<b>M. GRANDIERES</b> : (de La Bretonnière à Voisins le Bretonneux) Demande de construire la gare St Quentin Université comme indiqué dans les études initiales. Elle reliera le centre-ville de Montigny le Bretonneux à la ligne 18, donc au plateau de Saclay puis à Orly. Supprimer cette gare sur de vagues estimations financières, est une erreur à l'heure des connexions maximales entre tous les modes de transports: ligne 18-RERC-Nord des Yvelines (ligne U et N)
Mail 2841			X															<b>M. GRANDIERES</b> : (de La Bretonnière) Notre quartier est parcouru par de toutes petites ruelles où jouent les enfants. Elles ne sont pas dimensionnées pour devenir les futurs raccourcis entre la RD36 et la gare de SQY Est, ce qui arrivera si la SGP ne se saisit pas du problème d'accès à la gare St Quentin Est. Faut-il rajouter des barrières automatiques avec péages à l'entrée de notre quartier ?
Mail 2842							X	X					X				R	<b>Mme TALVARD</b> : (de La Bretonnière) Très favorable à la ligne 18 en général, mais inquiète de voir le tracé de la ligne passer sous notre maison a déjà subi des dommages dus au sol instable : une fissure (photo jointe) qui a bougé lors de l'été 2015 (alors que nous ne sommes pas sur une zone déclarée sinistrée). Je crains que les travaux et ensuite les vibrations lors des passages des trains n'aggravent son état et que l'expropriation des sous-sols nous empêche de la réparer convenablement.
Mail 2843							X	X					X				R	<b>Mme MAGINEAU</b> : (de La Bretonnière) OUI au métro, NON au passage sous nos habitations et l'Ecole des 40 arpents : 1) Risques d'affaissements de bâtis construits sur un terrain argileux très sensible aux retraits-gonflements des argiles 2) Impossibilité d'effectuer des travaux de consolidation et autres aménagements à cause d'une servitude sur les tréfonds sous toutes les maisons situées dans le fuseau d'étude 3) Importance des vibrations et des bruits ressentis dans une maison construite sur une dalle flottante directement posée au sol 4) Incidence importante du bruit, des vibrations et autres perturbations sur la santé des habitants.
Mail 2844								X				X			X		X	<b>ANONYME</b> : (de Magny-les-Hameaux) Contre ce projet: 1) le coût; cet argent serait mieux employé à une modernisation des transports existants et à leur maillage efficace 2) peu d'utilité pour Magny-les-Hameaux : pas de gare à proximité 3) peu respectueux de l'environnement : à peine a-t-on créé une ZPNAF qu'on la pollue par la construction d'un viaduc qui va en outre compliquer le travail des agriculteurs 4) arrivera trop tard; l'urbanisation du plateau et par voie de conséquence l'augmentation du trafic routier déjà à saturation seront bien présents avant
Mail 2845												X			X		X	<b>M. DEL CORSO</b> : (de Saclay) Défavorable à ce projet de ligne 18 : 1) Coût énorme de cette ligne vs son utilité qui doit donner à réfléchir : les transports déjà prévus et existants sont largement suffisants pour assurer une desserte ad hoc 2) le CGI a émis un avis défavorable pour le tronçon Orsay-Versailles a) faiblesse des gains de temps, rabatement incertain de la population b) investissement sous-estimés compte tenu des risques (dont plus d'enfouissement que prévu !) c) absence de rentabilité socio-économique et incertitude des bénéfices

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
																				économiques élargis. 3) La Cour des Comptes dans son dernier rapport public annuel a) s'interroge sur la soutenabilité financière des projets ambitieux dont fait partie le réseau GPE b) souligne les difficultés techniques et en particulier les interférences et la disponibilité des moyens pour mener à bien tous les chantiers concomitants c) réitère la recommandation de « maintenir la priorité absolue donnée à l'entretien et à la maintenance du réseau Transilien » d) 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 » 4) Le dossier soumis à cette EP n'a pas tenu compte de ces retours et n'en cite que partiellement certains 5) Retirer ce projet permettra une économie significative de fonds publics qui pourront être beaucoup mieux employés.
Mail 2846												X				X	X			<b>M. DEL CORSO</b> : (de Saclay) 1) Aujourd'hui le bord Sud du plateau de Saclay est suralimenté en transports : route à 4 voies, TCSP, RER B dans la vallée à moins d'un km. Au contraire le bord Nord qui comprend des centres de Recherches de très haut niveau et des écoles prestigieuses (HEC...) est très mal desservi en TC → Il vaudrait mieux redistribuer les efforts d'aménagement pour équilibrer l'offre de transport sur le plateau, or la Ligne 18 vient renforcer un secteur bénéficiant déjà d'une offre importante voire surabondante. 2) Le projet de réseau GPE avait été évalué à 19 Md€ en 2009. Déjà en 2013, il montait à 30 Md€ (estimation Cour des Comptes), mais la SGP continue de minimiser ce coût total à 22,6 Md€ (+ provision de seulement 1,5 Md€). La ligne 18 Orly-Versailles y entre pour 2,7 Md€ (hors gare CEA-St Aubin, suspendue pour raison de sécurité nucléaire) soit 12% du coût total GPE pour seulement 6% des voyageurs (étude DRIEA). Et, vu la fréquentation insuffisante de cette ligne, son fonctionnement coûtera beaucoup au STIF, donc à la région, donc à nous contribuables. → Donc avis défavorable à ce projet de ligne 18. Je pense que renforcer les liaisons RER B - plateau et favoriser les liaisons Nord Sud du Plateau en TC et circulations douces sera bien plus adapté.
Mail 2847																X	X			<b>M. POUGET</b> : (Directeur de l'ENSAE ParisTech) L'ENSAE ParisTech prépare son déménagement sur le campus de Saclay pour 2017, choix stratégique lié aux atouts de ce campus : a) un vivier d'étudiants français et étrangers sans équivalent en France b) un potentiel extraordinaire d'interdisciplinarité permettant de couvrir tous les domaines d'application de l'économie, de la statistique, de la Data Science et des sciences sociales c) des liens étroits avec tous les acteurs de la vie économique → Le projet actuel de ligne 18 nous semble répondre parfaitement à ces enjeux stratégiques a) élément essentiel pour l'attractivité du campus, en particulier pour les enseignants-chercheurs et étudiants étrangers ainsi que pour les entreprises b) offrira, au quotidien, de bonnes conditions de vie à nos étudiants, à tous nos personnels soit au total plus de 1 000 personnes amenées à venir travailler ou étudier sur le plateau. L'école espère que la ligne 18 sera réalisée dans les meilleurs délais.
Mail 2848													X			X		X		<b>M. FRANCOIS</b> : Dossier d'enquête incomplet, en particulier sur le plan financier, et imprécis sur les responsabilités et les engagements des différents organismes et administrations impliqués dans ce projet. Il est donc difficile d'ajouter quelque avis positif que ce soit sur des documents aussi peu professionnels. La suppression du centre 8 fait partie de ces dispositions désinvoltes vis-à-vis des habitants qui le fréquentent, et montre un manqué de la créativité réclamée par ce projet.
Mail 2849																	X			<b>M. MARTIN</b> : Favorable à 100% au projet de la ligne de métro N°18, constituante de ce grand Paris qui tarde à se construire et à avancer. Il serait malheureux que la consultation démocratique bloque ce projet historique que constitue la création d'infrastructures modernes pour les déplacements dans le grand Paris de demain.
Mail 2850			X				X					X				X	X			<b>Mme LINET</b> : (de Palaiseau) Opposée à la ligne 18 car c'est investir beaucoup d'argent dans un projet ambitieux mais qui ne répond pas aux attentes des personnes qui vont se rendre sur le plateau de Saclay. 1) D'Orly à Versailles, il y a déjà les lignes B et C du RER, qu'il serait préférable de moderniser en renforçant la nouvelle ligne TCSP entre Massy et St Quentin. 2) Il faudrait plus de voies réservées aux cyclistes sur le plateau, zone idéale pour se déplacer en vélo. 3) Vu la distance qui séparera les différentes entreprises du Plateau, les usagers de la ligne 18 devront prendre un bus ou une navette pour rejoindre leur lieu de travail. Il sera de toute façon nécessaire d'avoir un maillage par des bus. 4) Si la ligne 18 n'est pas adaptée pour se rendre sur le plateau, les gens utiliseront leur voiture. La zone est déjà saturée par les voitures, il est devenu très difficile de circuler dans les villes autour du plateau aux heures de pointe. 5) Le délai de 2019



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 fait 2024] c'est trop loin, il faut des solutions dès maintenant, il faut être agile et rapide. 6) Ce projet risque d'être un gouffre financier qui n'aboutira pas dans les délais car il soulève trop d'opposition de nature écologique et autres.
Mail 2851		X		X													R			<b>Mme NOEL</b> : (de la Bretonnière) OUI à la ligne 18 et NON à son passage sous le quartier de la Bretonnière. 1) J'espère vivement qu'un tracé alternatif sera trouvé rapidement (comme évoqué à la réunion publique du 14 avril). 2) Absence de parkings autour de la gare de Saint Quentin Est = grosse lacune en phase d'avant-projet car on dispose aujourd'hui de grandes surfaces libres sur le terrain Thalès. Demain il sera trop tard, l'ensemble du terrain sera bâti ! Cette gare va drainer tous les habitants de la Vallée de Chevreuse et du plateau de Saclay ne disposant pas de gare, d'où d'énormes problèmes de circulation et un stationnement sauvage dans notre quartier.
Mail 2852																X		X		<b>M. ou Mme DESAUNAY</b> : AVIS DÉFAVORABLE 1) Cette ligne 18 va arriver trop tard par rapport aux besoins actuels et la densité de la circulation autour du Christ de Saclay qui existe déjà. 2) L'amélioration et le développement des transports existants seraient moins coûteux, d'autant plus qu'ils existent à proximité : RER B & C, TCSP
Mail 2853		X					X	X									X	R		<b>M. RINCEL</b> : (de Villiers-le-Bâcle) Contre le projet de métro tel qu'il est présenté. 1) Déclaration SGP en réunion publique le 19 janvier 2011 à Gif Sur Yvette " Nous faisons le choix, sur ce plateau, de proposer un passage en souterrain, alors même que nous savons que ce sera un peu plus cher que si nous avions fait une jolie tranchée en travers du Plateau ; pour la simple et bonne raison qu'il est inenvisageable, pour nous, de ne pas veiller à préserver les terres agricoles et les espaces naturels". Revirement ultérieur parce qu'on est passé de 4 gares à 11 et que l'Etat n'a plus assez d'argent pour financer le surcoût de 250 millions (selon SGP) de l'enterrement du métro sur le plateau, soit 0,8% du budget du Grand Paris pour une infrastructure de transport dite lourde conçue pour durer plus de 100 ans. Quid des premières convictions de la SGP ? Se serait-elle assise dessus pour rester dans l'enveloppe fixée par le gouvernement ? Ou n'y a-t-il pas derrière la volonté d'aller vite, de rattraper le retard pris ? (Le 11 avril 2016, Michel Bournat au CG de l'Essonne rappelait que ce projet qui aurait dû aboutir en 2020 avait été reporté à 2024 pour des raisons de financement insuffisant). Difficile de penser que c'est ce surcoût qui amène la SGP à se déjuger surtout quand on sait qu'aucun projet de cet ampleur ne reste dans son enveloppe initiale (l'enveloppe initiale de 23 Md€ se situe désormais près des 30 Md€). 2) Sommes-nous à quelques mois près pour une infrastructure amener à rester 80 ans ? Paradoxe important, les entreprises, universités, laboratoires de recherche, etc. sont déjà sur le plateau ou seront sur le plateau en 2017, maximum en 2018, alors que le métro arrivera dans le meilleur des cas en 2024. Entre 2018 et 2024 les salariés vont devoir s'organiser sans le métro. On peut s'organiser 6 mois de plus pour permettre de disposer d'un métro enterré pour les 80 prochaines années et ainsi sauvegarder pour plusieurs générations le côté agricole, rural du Plateau de Saclay, pour éviter de détériorer le cadre de vie de plusieurs milliers d'habitants (un métro en aérien passant à 120 mètres des habitations provoquera une forte nuisance sonore et visuelle - qui accepterait de voir passer à 120 mètres de leur maison un métro aérien sur pylône à 10 mètres de hauteur et qui passera aux heures de pointe toutes les 2 minutes ?) → Choisir entre 6 mois de construction supplémentaire ou un plateau de Saclay saccagé à jamais.
Mail 2854																		X		<b>M. ORTAS</b> : (de Massy) Avis défavorable - je ne vois pas l'utilité de ces dépenses énormes et de cette pollution inutile, nous avons déjà le RER B, le RER C, le 91-06 (TCSP Massy - Saint-Quentin-en-Yvelines)
Mail 2855						X							X	X		X		X		<b>Mme PARAYRE</b> : (Présidente de <b>JOUY ECOLOGIE</b> ) Jouy Ecologie émet un avis défavorable au projet de ligne 18 qui ne se justifie pas au regard des besoins de transport des habitants du plateau ni de ceux des salariés du cluster, qui est le cheval de Troie d'une ville nouvelle sur le plateau, en sacrifiant des terres agricoles, en gaspillant les ressources naturelles et l'argent public. Le projet actuel de cluster Paris/Saclay va sacrifier des terres agricoles et déterminer un avenir pour le territoire sur lequel les habitants n'ont jamais été consultés. 1) Pourquoi un débat public sur l'aménagement du plateau de Saclay n'a-t-il pas été engagé comme le proposait la CNDP en 2011 à l'issue du débat public sur le métro du Grand Paris ? 2) Un tel débat était nécessaire afin de mesurer l'intérêt public d'un tel projet d'aménagement y compris celui du projet de ligne 18 qui s'inscrit dans le cluster Paris/Saclay. Il aurait notamment permis d'examiner la pertinence et l'opportunité du cluster au regard d'alternatives économes en ressources naturelles et compatibles avec les engagements de la COP 21. Pourquoi déplacer des organismes qui peuvent travailler en coopération sans être physiquement au même endroit à l'instar 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
																			<p>choix de l'Université d'Evry de ne pas déménager de son site actuel d'implantation tout en étant membre du regroupement ? - quelques exemples et contre-exemples - Quelle est la validité de l'enquête actuelle au regard de l'intérêt public en l'absence de comparaison avec des scénarios plus économes évitant le transfert d'organismes bien implantés ailleurs ? 3) Quelle est la validité de l'étude d'impact de la ligne 18 ? Elle ne prend pas en compte les autres projets en cours, ni les effets d'urbanisation que la ligne 18 va induire (sous couvert d'amélioration des transports en commun c'est bien une urbanisation massive du plateau de Saclay qui est en cours). C'est ce que dit l'Ae en page 18 de son avis délibéré au sujet des « effets induits sur l'urbanisation ». Par conséquent, les effets de consommation de ressources et de pollution sont totalement sous-estimés dans l'étude d'impact actuelle. D'ailleurs, l'Ae recommande page 20 de compléter le dossier par une analyse des impacts cumulés de la ligne 18 avec les autres projets des CDT des secteurs qu'elle traverse et page 41 qu'une analyse précise de compatibilité du projet avec le SDAGE et les SAGE soit réalisée dans le cadre des procédures ultérieures. Jouy Ecologie demande que l'ensemble de ces éléments soit fournis pour qu'un avis éclairé puisse être donné tant par les habitants que par les commissaires enquêteurs. 4) La ZPNAF doit être respectée. En rapprochant les 2 tracés, on constate que la ZPNAF sera entamée par le tracé du métro. Comment se fait-il que l'enquête publique ne soit pas plus précise (en indiquant précisément les parcelles agricoles de la carte officielle de cette zone définie par la loi de 2010 tout comme les lignes de métro dont fait partie la ligne 18) et que l'on ne soit pas en mesure d'apprécier que le tracé du métro respecte bien la ZPNAF, c'est-à-dire que le tracé métro soit conforme à la loi ? L'Ae dit page 41 de son avis que la carte présentée est à une échelle telle que les contours précis de la ZPNAF ne sont pas visibles... Des éléments plus précis sur le tracé et l'impact sur la ZPNAF devraient être fournis. 5) Le dossier d'enquête ne permet pas de repérer quelles parcelles sont impactées, et donc quelles expropriations sont susceptibles d'intervenir ultérieurement, les personnes concernées ne peuvent être informées par ce dossier, alors qu'il s'agit d'un dossier d'enquête d'utilité publique qui devrait donc comporter ces éléments avec précision. 6. La prise en compte de la biodiversité n'est pas sérieuse. Voir p.ex. P.74 de l'étude d'impact sur les atteintes aux habitats de reproduction des amphibiens au niveau de la rigole de Corbeville - de plus la rigole de Corbeville est un réservoir de campagnol amphibie, faisant partie des espèces protégées, qui n'est même pas mentionné... 7) Pourquoi l'alternative à la ligne 18 n'est-elle pas étudiée ? Cette ligne fait une liaison est-ouest sur le plateau de Saclay. [suit une étude des lieux de résidence et de travail des personnes concernées] --&gt; dégage en particulier l'idée d'une ligne directe Massy-St Quentin, possible en prolongeant la branche C2 du RER C pour 250 millions € 8) Pourquoi faire le choix de ne pas améliorer l'existant ? Les habitants demandent une amélioration immédiate des lignes RER B et RER C, des maillages nord – sud, un téléphérique vallée-plateau. Cette priorité correspond à une gestion saine des finances publiques. 9) Pourquoi les pouvoirs publics s'entêtent-ils dans leur course folle pour ce projet sans tenir compte des nombreux avis émis par différentes instances : CGI, STIF, Cercle des transports... considérant que la ligne 18 n'est pas rentable et trop coûteuse, et l'Autorité environnementale qui énonce les insuffisances de l'étude d'impact ? 10) Les choix faits pour cette ligne 18 font apparaître que l'Etat veut imposer une urbanisation massive sur le plateau de Saclay contre l'avis des habitants ; n'est-ce pas d'ailleurs pour cette raison qu'aucun débat public sur l'aménagement du plateau de Saclay n'a été organisé ? Où est l'intérêt général ?</p>	
Mail 2856		X					X	X									R		<p><b>M. RINCEL :</b> (de Villiers-le-Bâcle) Contre le projet de métro tel qu'il est présenté. 1) A la réunion publique du 8 avril 2016 Mme Grégoire a justifié le choix d'un métro fer/fer plus rapide qu'un métro pneumatique sans dire que le métro fer/fer est beaucoup plus bruyant. Mais c'est en s'arrêtant dans les gares qu'un métro perd le plus de temps, et on a rajouté 6 et bientôt 7 gares (une toutes les 1,4 km sur le plateau) alors qu'il y a un TCSP à côté normalement en charge de faire converger les usagers vers des gares, d'où le choix d'un métro rapide → Projet plein d'incohérences, manque de réflexion globale avec les élus, les habitants, les associations, les agriculteurs, il s'agit d'une volonté de la SGP de faire aboutir un projet coûte que coûte. 2) Concertation de façade qui se résume à des réunions publiques avec de l'information descendante. La SGP cherche simplement grâce à des artifices marketing bien connu des promoteurs immobiliers de rendre sympathique ce métro sur viaduc. 3) Je propose d'enterrer le métro pour éviter de saccager le plateau de Saclay, une pollution visuelle et</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
																		sonore, une détérioration sans aucun retour possible du cadre de vie de plusieurs milliers d'habitants
Mail 2857								X					X				X	<b>Mme TARNUS</b> : Avis DÉFAVORABLE. Ce projet ne reliera pas la vallée (par ex. Cote Le Guichet et Orsay) au plateau mais doublera les réseaux existants, il s'agit de gaspillage d'argent, de pollution inutiles, et de non-respect des terrains agricoles.
Mail 2858								X					X				X	<b>Mme QUENTIN</b> : 1) Le métro sur le plateau de Saclay est insensé, financièrement il revient trop cher. 2) Ecologiquement, il faut garder un maximum de terres agricoles autour des villes et d'autant plus en région parisienne. 3) Ce sont des travaux de longue durée et sans conséquences durables pour les personnes qui empruntent leurs voitures pour aller travailler. 4) Il y a des solutions de remplacement beaucoup moins chères et plus rapides à réaliser comme le tramway, le téléphérique
Mail 2859								X					X				X	<b>Mme PORTE</b> : NON au métro sur le plateau de Saclay. 1) Projet bien trop cher, nous n'avons plus les moyens de faire n'importe quoi. 2) Il y a d'autres propositions comme le tramway. 3) Nous avons besoin aussi des terres agricoles pour une culture de proximité.
Mail 2860																	X	<b>ANONYME</b> : La SGP, établissement public sous la tutelle du 1 <sup>er</sup> ministre. Dans son allocution du 15 octobre 2015 intitulée "Le Grand Paris, capitale du 21 <sup>ème</sup> siècle", le 1 <sup>er</sup> ministre annonce que la SNCF, la RATP et la SGP ont d'ores et déjà signé une charte de responsabilité sociale et environnementale. Après 3 secondes de recherche je trouve cette charte qui dès la 1 <sup>ère</sup> page stipule clairement que « Les enjeux environnementaux sont également cruciaux. Il s'agira de développer des projets favorables à la qualité de vie des habitants et respectueux de l'environnement. » Il est donc flagrant qu'avec son choix d'un tracé en viaduc au raz des habitations et empiétant sur des zones naturelles classées, la SGP ne respecte en aucun cas cette charte. Je n'ai pas d'autre argument à ajouter ; Monsieur le Président de la commission merci de prononcer un avis défavorable à cette enquête publique et de renvoyer ce projet à l'étude. On s'y attendait mais là c'est incontestable, le dossier de la SGP devra faire l'objet de nouvelles études afin de nous revenir conforme à la charte dictée par Matignon ainsi qu'aux recommandations de l'Autorité Environnementale (Ae) : <a href="http://www.gouvernement.fr/sites/default/files/document/document/2015/10/15.10.2015_discours_de_manuel_valls_premier_ministre_-_grand_paris.pdf">http://www.gouvernement.fr/sites/default/files/document/document/2015/10/15.10.2015_discours_de_manuel_valls_premier_ministre_-_grand_paris.pdf</a> Charte RSE signée de la main de M. Yvin : <a href="http://www.ptolemee.com/prithidf/images/documents/Charte_RSE_du_Nouveau_Grand_Paris.pdf">http://www.ptolemee.com/prithidf/images/documents/Charte_RSE_du_Nouveau_Grand_Paris.pdf</a>
Mail 2861																	X	<b>M BOUSQUET</b> : Les Lilas. (93260) je viens quotidiennement en voiture à mon travail à l'ONERA sur le plateau de Saclay à Palaiseau. L'ouverture d'une ligne de métro donnant un accès proche de mon travail en transport en commun, sans passer par le transport par navette ou bus, permettra de diminuer significativement le temps de trajet domicile-travail. Cette évolution est de nature à me faire abandonner mes trajets matin et soir en voiture.
Mail 2862							X	X									R	<b>ANONYME</b> : Gif sur Yvette. Refus du projet en viaduc; les nuisances pour l'environnement et les habitants proches de la ligne semble importante;(Nuisances sonores). Respect des terres agricoles et des paysages et d'un environnement écologique ne sont pas pris en compte dans ce projet en viaduc. La rentabilité du projet est-elle viable ?
Mail 2863																	R	<b>Mme HINNINGER</b> : Châteaufort. je suis formellement opposée au projet du métro aérien.
Mail 2864	X																	X <b>M WEIL</b> : Palaiseau. Demande une gare "PALAISEAU" soit créée au niveau du nouvel éco quartier de Palaiseau. La ligne 18 doit desservir aussi les riverains et pas seulement les entreprises, le week-end il faudra nommer la gare de PALAISEAU telle qu'elle est implantée sur le dossier d'information de l'enquête publique "PALAISEAU CORBEAUX" car elle ne desservira que les corbeaux qui volent sur le plateau de SACLAY. un projet qui doit servir pour le futur à 20, 30 50ans doit intégrer l'évolution de la population habitant dans ces zones.
Mail 2865		X					X	X									X	<b>Mme BENOIT</b> : Antony. TRES DEFAVORABLE (message de tous mes voisins) Nous sommes opposés au passage de la ligne 18 sous nos pavillons d'ANTONY BELLEVUE, alors qu'il y a un deuxième tracé dans la zone industrielle qui n'apporterait aucune nuisance. Ce projet est inadmissible et nous sommes prêts à faire intervenir les médias ! Cette ligne va nous créer que des nuisances, jusqu'à la décote de nos maisons. Il est inadmissible de sacrifier tout un quartier alors qu'un léger détour pourrait éviter tous ces dégâts. Une pétition et 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
																				contre-proposition pour un passage en zone inhabitée ont été soumises par les habitants des quartiers Bellevue (Antony) et Massy-La Paix (Massy). Comme elle l'indique dans sa brochure (p.19), la SGP souhaite «garantir le cadre de vie des habitants», on n'est pas là que pour payer des impôts ! Nous espérons donc que la raison l'emportera !
Mail 2866				X													X			<b>Mme DONGER</b> : Orsay. Ligne indispensable à la cohérence de l'ensemble du projet de PARIS SACLAY. C'est urgent. Regrette toutefois la multiplicité des gares alors qu'il existe un transport en site propre pouvant servir à faire le lien entre les différents sites. Claustrophobe, il est évident que le passage en aérien m'a séduite. C'est pour cette raison que j'emprunte dès que je le peux, la ligne 6 du métro parisien. Une gare souterraine étant plus polluante qu'une gare en surface, cette solution me paraît également plus adaptée. Enfin, ce métro n'exclura pas une réflexion (et la réalisation) sur les liaisons plateau/vallée type téléphérique notamment entre la gare d'Orsay et le quartier du Moulon en passant par la faculté. Pour conclure, je trouve dommage qu'une guerre de tranchées se soit instaurée entre les décideurs et les riverains alors que l'enjeu est international.
Mail 2867	X	X														X				<b>Mme BOSCO</b> : Versailles. L'arrivée de la ligne par la gare de Versailles Chantiers prévoit la démolition du Centre Huit. Ce lieu de rencontre culturelle, culturelle, et d'œuvre sociale qui apporte beaucoup à la population de Versailles et de sa région doit être maintenu dans ce lieu en lien très étroit avec la Communauté des Diaconesses et du Centre de Clair Demeure. Il y a d'autres solutions pour la ligne.
Mail 2868	X																X			<b>M MAUREL</b> : Avis FAVORABLE pour la réalisation de ce projet que tout le monde non-idéologue attend avec impatience. Je suis également demandeur d'une gare métro pour l'écoquartier Camille Claudel à Palaiseau. Ce secteur en fort développement regroupe d'ores et déjà des centaines de nouveaux logements dont une part importante de logements étudiants ... qui auront à rejoindre quotidiennement leurs écoles ou établissements de recherche du plateau.
Mail 2869																	X			<b>Mme FUSCO</b> : Athis Mons. Ligne vitale pour continuer à dynamiser notre bassin d'emploi en le rendant plus accessible. Permettra également de désengorger les accès routiers aujourd'hui saturés, meilleure mobilité des salariés et plus grande autonomie des riverains non véhiculés.
Mail 2870																		X		<b>Mme PION</b> : Gif sur Yvette. Opposée au développement du plateau Paris/Saclay et en particulier à l'implantation de la ligne 18. Pense qu'il faut laisser telles qu'elles sont toutes les terres agricoles et les espaces verts dans cette région, dans un objectif de consommation basée sur une production locale et de proximité et afin de disposer d'un espace non urbanisé aux portes de Paris. Je pense aussi que ces investissements ne répondent pas aux besoins de notre pays en termes de chômage dans cette région de chercheurs : ce ne sont pas les locaux, ni les transports qui manquent actuellement aux jeunes qui veulent faire de la recherche scientifique, mais les postes."
Mail 2871		X					X	X										R		<b>M PANNETIER</b> : Maire de Châteaufort. En préambule je souhaite signaler que l'enquête publique ne porte que sur l'intérêt ou non de la construction de la ligne 18, sans proposer de solutions constructives ni d'études d'impact sur le paysage, ce qui me semble plutôt binaire et pour le moins un peu maigre. Je suis défavorable au passage en viaduc de la ligne 18 sur le plateau de SACLAY, à plusieurs titres. Projet imposé dans cette configuration pour des raisons économiques et politiques, modification du projet initial par la multiplication du nombre de gares dans le département de l'Essonne voulu par les élus de ce territoire (une gare tous les trois Kms) a eu pour conséquence, augmentation considérable du coût de construction de cette ligne, compensé par une économie qui se traduit par le passage en viaduc sur le plateau de SACLAY, pénalisant le territoire des Yvelines, qui perd la gare de St Quentin Université au passage, augmentation du temps de trajet prévu initialement par les arrêts plus fréquents. Projet dénaturant un paysage naturel inscrit comme tel dans la charte du Parc Naturel Régional qu'il traverse, faisant fi de tout le travail de préservation de l'environnement mené pendant toutes ces dernières années. Projet grignotant des terres agricoles inscrites ou non dans la ZPNAF alors que d'autres solutions existent, passant à moins de 75m des zones habitées ou en cours de construction, au détriment des habitants proches. La solution la plus attendue par les populations riveraines et les agriculteurs serait un passage en tunnel, il serait néanmoins nécessaire réétudier son surcoût, annoncé à 250 M€ pour 9 kms allant du CEA de Saclay à St 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
																				En effet, à ce jour, le projet passe en souterrain de Magny les Hameaux pour rejoindre Guyancourt puis Versailles. Hors, pour éviter le passage sous la commune de voisin le Bretonneux, et pour éviter le passage en aérien dans l'emprise non aedificandi d'un bâtiment classé, l'entrée du tunnel se trouve déplacée à la limite communale de la ville de Châteaufort. Le surcoût de cette modification a été compensé par la modification du tracé et la suppression de la gare de St Quentin Université. Il ne reste donc que 4,5 kms à enterrer entre Châteaufort et le CEA de Saclay. Le coût de cet enfouissement serait de 335 M€ soit 78 300 000€ du kilomètre (chiffres donnés par la SGP), auxquels il faudrait déduire 234 M€ de coût de construction du viaduc soit un surcoût de 101 M€ brut pour la solution en tunnel, au lieu des 250 M€ annoncés, sur une enveloppe totale de 24,7 Md€. Ce surcoût serait facilement amortissable sur les taux d'intérêt de l'emprunt contracté pour la construction de cette ligne. À cela il faut ajouter les économies faites en ne modifiant pas la ligne THT qui traverse le plateau, et le système de drainage des champs traversés. L'entrée en tunnel se faisant après le CEA, les emprises éventuelles sur la ZPNAF seraient compensées par la réattribution des terres agricoles préemptées pour l'implantation des pylônes entre Villers le Bâcle et Châteaufort. Cette solution réglerait les problèmes de nuisances sonores et environnementales et clôturerait le débat sur l'acceptation ou non de la ligne 18. Je demande donc à nos collègues politiques de ne pas sombrer dans la caricature technocratique et de réétudier le projet. Sauf à vouloir fermement pénaliser une frange de la population. Mais je ne veux pas y croire.
Mail 2872																	X			<b>M. LECOMTE</b> : Directeur du centre CEA Saclay. Le CEA de Saclay, membre de l'Université Paris Saclay, est un acteur majeur du cluster Paris Saclay par ses programmes de R&D, ses partenariats avec les autres membres de l'Université, ses effectifs d'environ 7 500 personnes et son emprise foncière d'environ 150 hectares constructibles. Le CEA est particulièrement concerné par le thème du transport, qui a un impact direct sur la vie quotidienne de ses salariés et sur les conditions d'accès à son site pour ses visiteurs et ses prestataires, met une quarantaine de bus à la disposition de ses salariés pour leur permettre de se rendre plus rapidement et dans de bonnes conditions sur leur lieu de travail, et pour limiter le nombre de voitures. Environ 1 500 personnes utilisent ce service de bus, et plus de 3 000 véhicules accèdent chaque jour au CEA/Saclay. Les conditions d'accès au campus Paris/Saclay sont particulièrement difficiles car il n'est pas suffisamment desservi par les transports en commun. Une liaison directe avec l'aéroport d'Orly est par ailleurs indispensable compte tenu des nombreux échanges internationaux entre les scientifiques et des collaborations avec les centres de R&D et industriels de province. Le développement et la réussite du cluster rendent incontournable la réalisation d'infrastructures de transport adaptées. La Ligne 18 constitue une réponse minimum à ce besoin, constitue un projet d'utilité publique. Sa construction est urgente, elle devra être complétée par des dispositifs annexes plus locaux. Le CEA soutient donc le projet de Ligne 18 tel qu'il est présenté par la SGP. Le CEA est défavorable à toute modification du projet qui pourrait retarder sa réalisation. La Ligne 18 permettra au campus Paris Saclay d'atteindre les ambitions exceptionnelles dont il a le potentiel. Les perspectives d'innovation et de développement économique liées à ce projet se traduiront en termes d'emploi à l'échelle locale, régionale et nationale. Le CEA est en relation étroite avec la SGP pour étudier l'insertion du métro et l'implantation d'une gare à proximité immédiate de son site. Tous les impacts, en termes de fonctionnement des laboratoires, de sûreté et de sécurité sont pris en compte, et font l'objet d'échanges avec les autorités compétentes dans ces domaines. Les études des phénomènes vibratoires et électromagnétiques provoqués par les rames de métro sur le viaduc à proximité du CEA ne montrent pas d'incompatibilité avec le fonctionnement des laboratoires. Les études de sûreté réalisées par le CEA, notamment l'étude des scénarios de déraillement, montrent que des dispositions simples permettront d'éviter tout risque d'agression des installations du centre par le métro. La révision nécessaire de la zone de danger devrait rendre possible à court terme la construction de la gare « CEA-Saint-Aubin ». La zone de danger actuelle, d'un rayon de 1 km centré sur le réacteur OSIRIS, a été établie en 2011 sur la base de données datant de 2001. Les évaluations réalisées par le CEA montrent que, compte tenu de l'évolution des installations avec notamment l'arrêt du réacteur Osiris fin 2015, une réévaluation des dangers devrait réduire très sensiblement l'étendue de cette zone.
Mail 2873	X	X															X	X		<b>M. Mme LOTH</b> : Marly le Roi. C'est avec une grande attention que nous avons assisté à la réunion d'information au Théâtre Montansier lundi 4 avril. Ne contestent pas la nécessité de la nouvelle ligne 18, qui répond à un besoin clairement démontré. Interrogation sur le

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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
																				financement d'un chantier aussi ambitieux. Préoccupation : emplacement de la gare. Est-il vraiment indispensable de raser le Centre Huit pour installer un vaste parvis ? Question qui a été depuis le début savamment éludée, comment se fait-il que l'on n'évoque jamais la possibilité d'utiliser les terrains adjacents au Centre Huit, qui appartiennent aux Réseaux Ferrés de France (il y a peut-être une parenté avec la SNCF ? non ?). Décaler le puits dans cette direction aurait en plus l'avantage inestimable de laisser un espace, constitué du Centre Huit et de son environnement, qui écarterait d'autant le chantier de l'hôpital de soins palliatifs: on y vient pour mourir dans le calme et la paix, n'est-ce pas un argument d'intérêt public et général au même titre que les transports ? Avons du mal à croire à l'argument des 7 minutes de transbordement. C'est le métier des architectes d'agencer les plans pour résoudre ce genre de situation. Devons-nous rappeler, en sus, l'importance du Centre Huit pour Versailles et bien plus loin? Lieu de culte, de rencontres, d'échanges culturels, il dépasse et ouvre depuis sa fondation les frontières du protestantisme. Il a reçu le label « Patrimoine religieux du XXe siècle » ; c'est la plus grande salle de réunion, après le Palais des Congrès, dans Versailles qui en est singulièrement dépourvue... et dotée de cinquante places de parking : irremplaçable en ville !
Mail 2874			X														X	R		<b>ANONYME</b> : Châteaufort. Contre le projet dans sa configuration. Plutôt qu'un métro automatique qui n'a que deux gares dans les Yvelines, un tram, mode de transport régulier et capacitaire, passant par St Quentin université pour rejoindre la gare multimodale de Gif sur Yvette avec au moins, un arrêt dans chaque commune traversée, et une jonction avec la transversale Versailles St Rémy les Chevreuse, serait une solution pertinente adaptée au transport collectif dans nos territoires.
Mail 2875						X											X	X		<b>Mme THERRE</b> : Châteaufort. Etudiante.: Opposée clairement au projet de la mise en place de la ligne 18, source de fortes nuisances sonores et impactera le paysage. Par ailleurs, habitante de Châteaufort, nous n'en tirerons aucun bénéfice. Nécessaire d'étudier d'autres alternatives, et de mettre en place des transports plus durables
Mail 2876																	X			<b>M BRÛLET</b> : Maurepas. Très en faveur du projet. Connexion St. Quentin - plateau de Saclay et finalement Orly manque cruellement et obligé de prendre sa voiture si on ne veut pas perdre énormément du temps. Il faut prendre en compte que le transport en commun est moins polluant. Les routes déjà très congestionnées aux heures de pointes et les développements prévus cela deviendront encore pire.
Mail 2877																		R		<b>M VON LOWIS</b> : Trésorier de l'Eglise protestante unie de Versailles. Ci-joint, une lettre de Mme Virginie Triquenaux adressée à M. Jean-Pierre Chautet, président de la commission d'enquête publique, au sujet du Centre Huit. Rappel des menaces sur l'existence du centre 8, demande de réexamen des infrastructures de surface. Envisager une reconstruction à son emplacement actuel avec mêmes facilités et mêmes services.
Mail 2878			X															X		<b>MOULON 2020</b> : 6 <sup>ème</sup> contribution. Attirons l'attention sur l'annulation par le Conseil d'Etat, le 15 avril 2016, de la DUP prise en janvier pour la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Poitiers-Limoges pour deux motifs : - il a estimé que l'évaluation économique et sociale, qui doit obligatoirement être réalisée pour ce type de projets, présentait des insuffisances qui avaient été de nature à vicier la procédure d'adoption du décret ; - il a jugé que les inconvénients du projet l'emportaient sur ses avantages, de sorte que le projet n'était pas d'utilité publique. Or on peut lire dans la pièce J10 du dossier d'enquête publique sur le métro ligne 18, qui est l'avis du conseil général à l'investissement sur l'évaluation socio-économique de la ligne : * page 2 "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" Dans le rapport de contre-expertise que présente la pièce J10 : * page 4 : "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." * page 5 "Nous pensons que les avantages apportés par la partie ouest du tracé entre le plateau de Saclay et Versailles sont insuffisamment affirmés pour justifier le coût élevé, et éventuellement sous-évalué, d'une section qui pourrait être différée davantage que ce qui est prévu. Il nous semble même intéressant d'examiner un report qui rendrait la construction de cette section synchrone avec celle du raccordement de Versailles à Nanterre." Avis du CGI donné dans cette pièce J10 : * page 7 : "Les principale faiblesses du projet portent sur : • une relative faiblesse des gains de temps et un usage de l'infrastructure (taux de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires		
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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
																			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 du CEA), de travaux (aléas géotechniques ou hydrogéologiques) et d'équipement (aléas liés aux spécificités du matériel roulant) : • 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 hors transport, dits bénéfices économiques élargis, de cette zone sont par ailleurs entachés d'incertitudes incontestables. Et donc : Au final, l'avis du CGI est 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. Toutes ces remarques nous semblent aller dans le sens de ce que le Conseil d'Etat reproche au dossier LGV. Nous vous demandons de tenir compte de ces éléments dans votre analyse du dossier. D'autre part, dans la mesure où l'utilité publique est réellement interrogée sur ce dossier, notre avis défavorable sur ce dossier, tel qu'il est présenté à l'enquête publique, est encore renforcé.	
Mail 2879		X															R		<b>M LEGENDRE</b> : Pas favorable au projet sur pylônes entre le CEA et Saint Quentin. Souhaite soit une version souterraine sous la voirie ou au sol. Propose également que soit envisagée une gare au niveau de Châteaufort sur le plateau pour notamment la desserte du parc régional. Bonne continuation pour ce projet.	
Mail 2880															X				<b>MOULON 2020</b> : 7 <sup>ème</sup> contribution. Avions demandé, dans la contribution 444 en date du 27 mars, de prolonger l'enquête publique, avec comme argument principal les près de 2 500 pages du dossier (et même plus, car il est finalement indispensable de compter les pages des mises en compatibilité des PLU). Avons bien compris votre souhait de pouvoir rendre le dossier le 13 juillet, ce qu'une prolongation de l'enquête empêcherait. Renouvelons notre demande, avec encore plus d'insistance car à chaque fois que l'un des membres de notre collectif ouvre un nouveau document du dossier d'enquête, nous trouvons des éléments indispensables à pointer. Quelques exemples : • page 74 de la pièce J9 : on apprend que Thalès, pour cause de trop de vibrations va être obligé de déménager sa salle blanche. • Page 55 de l'annexe G 4 1 : on lit (avec stupeur) que les vibrations dans le bâtiment 602 du CEA dépassent significativement le seuil... mais que si le métro (NB : transport qu'on nous « vend » comme rapide) passe à 40 km/h (au lieu de 80), les vibrations seront fortement diminuées. • PLU de Villiers le Bâcle : on apprend (avec encore plus de stupeur) que la SGP envisage de tout simplement introduire une exception pour ses constructions à elle, dans la zone non aedificandi du CEA Saclay totalement interdite à toute construction. En tant que citoyens, nous ne pouvons accepter l'idée que, dans ce que nous n'aurons pas pu lire, faute de temps, resteront peut-être de telles sortes de choses pour lesquelles, une fois l'enquête terminée, nous n'aurons plus le droit de rien dire, l'argument étant toujours « c'est passé en enquête publique, on ne peut pas revenir dessus ». La SGP veut aller vite... car de nombreux étudiants, enseignants-chercheurs, salariés travaillant sur le Plateau ou allant y travailler, soulignent le manque de transports pour le Plateau de Saclay et son engorgement routier qui ne fait qu'empirer. D'où l'urgence soulignée par de nombreuses contributions d'un transport efficace mis en place rapidement. La SGP en conclut: il faut donc faire vite pour leur offrir un métro pour 2024... sauf que c'est encore dans 8 ans et que si l'Etat voulait bien faire ce que demandent les associations et les collectifs depuis très longtemps (c'est-à-dire, organiser 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.)), on s'apercevrait qu'il existe des solutions beaucoup plus rapides à mettre en œuvre et beaucoup moins coûteuses pour répondre à toutes ces demandes, répondant	

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
																			encore donc bien mieux à l'intérêt général. Ce qui est urgent, ce n'est pas que le « dossier métro » aille vite, mais que le dossier « transports sur le Plateau de Saclay » aille vite. L'urgence du métro ne nous semble donc pas être un argument pour ne pas prolonger une enquête publique avec un dossier présentant autant de pages, et autant de potentiels éléments à ne pas laisser de côté. Demandons donc, pour toutes ces raisons, de bien vouloir prolonger l'enquête publique d'au moins 11 jours après la fin des vacances scolaires de printemps, soit jusqu'au 12 mai. Nous vous remercions de votre écoute.	
Mail 2881							X	X	X								X		<b>M BARBAR</b> : Villiers le Bâcle. CONTRE CE METRO AERIEN qui va détruire pour 50 ans & + un paysage remarquable, car l'emprise sur le plateau va miter l'espace agricole, avons besoin d'une culture maraichère de proximité afin de réduire la pollution. Ce METRO AERIEN va encore une fois à l'encontre du bon sens et de la qualité de vie de la population, va augmenter la pollution sonore de notre village, subissons déjà les nuisances de l'Aérodrome de Toussus le Noble et nos politiques en rajoute. Nous pouvons économiser des Md€ en utilisant les transports (ligne de bus de la CAPS) qui vont être mis en place pour rejoindre les villes. Démocratie systématiquement bafouée par nos politiques et les hauts fonctionnaires qui vont réaliser ce désastre, ils seront responsables devant les générations qui j'espère leur demanderont des comptes via des lois rétroactives permettant des responsabilités au pénal sans prescriptions de durée.	
Mail 2882				X									X		X	X			<b>ANONYME</b> : Nécessité de développer les transports en commun, réalité qu'il faut prendre en compte. Malheureusement, le projet de la ligne 18 ne répond pas au besoin réel: Le nombre d'usagers a été surdimensionné. Coût annoncé trop optimiste = impact sur les finances publiques, locale ou nationale Désynchronisation totale entre la mise en œuvre du projet et les besoins court terme. Mettre en œuvre des solutions rapides et moins coûteuses. Renforcer la ligne B du RER, développer les liaisons entre la vallée et le plateau : Téléphériques / liaisons douces (piéton, vélo, bus électrique, ....) prolonger le TCSP de Saclay vers St-Quentin (Bus ou Tramway).	
Mail 2883		X		X											X	X			<b>M VIEGA</b> : Trappes. Directeur des mobilités Ca St Quentin en Yvelines. Veuillez trouver ci-joint la délibération prise lors du bureau communautaire du 13 avril 2016 de Saint-Quentin-en-Yvelines : Article 1 : Rappelle dans le cadre de l'enquête publique, l'attachement de Saint-Quentin-en-Yvelines à la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express dans sa totalité. Article 2 : Demande à porter la réalisation de la ligne 18 dès 2024 afin de permettre : - la connexion du territoire de l'OIN avec le réseau global du Grand Paris Express et Paris Orly, - la desserte des sites olympiques de Saint-Quentin-en-Yvelines Article 3 : Demande que : - la partie enfouie de la ligne 18 soit la plus longue possible sur le territoire de Saint-Quentin-en Yvelines et évite de passer sous les habitations de Voisins-le-Bretonneux en privilégiant les tréfonds du Golf National - la gare de la ligne 18 sur Saint-Quentin-en-Yvelines soit complétée d'un pôle multimodal d'envergure afin d'irradier le territoire.	
Mail 2884																X			<b>M ROSSET</b> : Viroflay. Travaillant sur le plateau de Saclay, la création de cette ligne est indispensable pour améliorer l'attractivité de la zone, facilité l'accès au différentes entreprises et surtout réduire la circulation sur le plateau.	
Mail 2885	X														X	X			<b>ANONYME</b> : Si l'utilité de la future ligne ne me semble pas à démontrer, j'ai plus matière à m'interroger concernant les arrêts de celle-ci : d'un seul coup d'œil, on voit très clairement la longueur du tronçon CEA- saint Quentin...Pas de gare au milieu? Savez-vous que des milliers d'habitants venant du sud (saint Rémy les Chevreuse, Chevreuse, Magny les hameaux, etc... prennent tous les jours leur voiture pour aller travailler vers le nord, via la D938 ? Tous les matins, les utilisateurs du réseau routier vous le diront: ce sont des bouchons à Magny les hameaux, puis Châteaufort. Une fois passé le carrefour de Châteaufort, c'est La d36 qui devient saturée! Croyez-moi, de nombreuses personnes seraient ravies de n'utiliser leur voiture que pour joindre une gare (pour le moment non prévue) qui serait placé à l'intersection de la D36 et de la D938.Faites preuve d'anticipation, la situation n'est pas figée dans le temps: Cette partie de la ligne ne sera fonctionnelle qu'en 2030: il est crucial de réaliser que les villes que j'ai cité plus haut et les autres communes limitrophes accueilleront d'ici cette échéance de nombreux habitants qui ne voudront pas se sentir culpabilisés car ils n'auront pas la possibilité d'utiliser les transports en commun!. Le maire de Magny les Hameaux n'est pour le moment pas à la hauteur : sa seule revendication est de faire enterrer	



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 ligne sur cette portion...solution qui doit coûter au moins le double! Avec de telles dépenses, je préférerais largement que vous ajoutiez une gare supplémentaire qui "désenclaverait" les habitants du sud de la D36.	
Mail 2886																	X		<b>M DEVIENNE</b> : Git sur Yvette. Travaille dans l'automobile chez Valeo. Aucun moyen de transport en commun avec des fréquences régulières et sans changement raisonnables pour le me rendre sur mon lieu de travail chez Valeo La Verrière, chez mon client Renault TCR SQY ou simplement Versailles Satory Vedecom. La ligne 18 est fondamentale pour unir les acteurs de l'industrie l'automobile.	
Mail 2887																	X		<b>M LEMAIRE</b> : Les Bréviaires. Toujours repousser les projets d'avenir est une faute lourde des politiques. Enfin prendre la bonne décision de voir grand et en une fois, pour que cela serve le territoire et sa population est la seule mission des élus. Pour l'extension de la ligne	
Mail 2888		X															X		<b>Mme LEMAIRE</b> : Les Bréviaires. . Etudiante. Pour une facilité de transport et d'accès aux entreprises à terme, et avant que cela ne coute plus cher plus tard. C'est incontournable!	
Mail 2889	X	X					X							X		X	X		<b>Mme BORDE</b> : Voisins le Bretonneux. Habitant le Quartier de la Bretonnière, je m'inquiète beaucoup des dégâts que pourraient provoquer à nos maisons le passage du tunnelier et les vibrations liées aux passages très fréquents des rames de train "fer contre fer" à 15m (dixit le dossier d'enquête) sous ce quartier. En effet, on sait que les sous-sols argileux sont particulièrement sensibles au phénomène de retrait/gonflement en cas de sécheresse, ce qui a d'ailleurs été le cas de ma maison lors d'épisode de sécheresse qui ont été nombreux par le passé. En effet, elle présente quelques fissures et le précédent propriétaire a fait "ceinturer" la maison d'une dalle de béton préventive pour aider à son maintien. De nombreuses maisons ont fait l'objet de mesures plus importantes, des micropieux qui descendent à plus de 15m... Creuser un tunnel dans une forêt de pieux semble effectivement très dangereux pour les habitations concernées mais aussi leur voisines par l'effet raisonnant que cela provoquerait jusqu'à la surface... Près de ma maison, l'école des 40 Arpents se situe à l'aplomb du Tracé, et n'a pas été répertorié au dossier d'enquête comme site sensible, contrairement à tous les établissements scolaires situés à moins de 800 m. serait-ce un oubli? En tout cas, cela n'incite pas à la confiance quant à la qualité du dossier étayant ce tracé. J'ai un enfant dans cette école. Ne vaut-elle pas elle aussi d'être répertoriée ??? De plus, avoir une gare à proximité est certainement nécessaire dans cette zone mal desservie. Cependant, des parkings seront ils aménagés en nombre suffisant pour accueillir les nombreux usagers qui devront nécessairement se garer à proximité de la gare? Enfin, j'aimerais avoir des réponses claires aux questions suivantes: - Comment est-il possible que la mairie et les habitants de Voisins le Bretonneux n'aient été mis au courant du projet de passage en tunnel sous le quartier de La Bretonnière que "par le fait du hasard", c'est à dire en se rendant à une réunion organisée sur une autre commune riveraine et alors que le projet et son tracé était quasiment "bouclé" ? - La SGP nous annonce étudier un nouveau tracé qui ne passerait sous aucune habitation ce qui semble tout à fait possible : en regardant n'importe quelle carte, on voit qu'il y a des zones non habitées qui pourraient parfaitement accepter un trajet passant le long de l'avenue de l'Europe et sous le Practice et/ou le Golf National. Quand aurons-nous la confirmation que ce tracé sera effectif et que le 1er tracé absurde sera définitivement abandonné? Ce nouveau tracé sera-t-il validé avant la Déclaration d'Utilité Publique? -Y a-t-il un risque que le fuseau d'étude figurant au dossier d'enquête soit annexé à la DUP, créant de fait une servitude des tréfonds pour 150 maisons dont la mienne, alors que le tunnel n'y passerait pas ? Merci de prendre bonne note de tous ces points qui rendent le tracé sous le quartier absurde, voire parfaitement dangereux !	
Mail 2890																	X		<b>ANONYME</b> : Suis d'accord avec le tracé actuel de la ligne, ce métro me permettra de laisser mon véhicule au garage et de venir rapidement sur mon lieu de travail sur le plateau depuis SQY.	
Mail 2891																	X		<b>M LEMAIRE</b> : Les Bréviaires. Pour un désengorgement du réseau auto, et la commodité vers les entreprises, à terme, merci	
Mail 2892																	X		<b>Mme FACCHETTI</b> : Maurepas. Favorable pour cette évolution de transport	
Mail 2893																	X		<b>Mme LEMAIRE</b> : Les Bréviaires. Pour une fluidité des déplacements à terme, vers les employeurs	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	AVIS	Commentaires
<b>← Courriels</b>	Appellation positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers et agricoles	Impacts fonciers et détériorations	La maintenance de la ligne	Chantiers 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 2894																	X	<b>M CASSE</b> : Orsay. Le plateau de Saclay doit passer de 24.000 à 40.000 salariés. La N118 est déjà dans un état lamentable, et il n'est pas prévu d'augmenter les facilités d'accès en ce sens. Ne pas avoir de métro pour augmenter les débits, serait irresponsable. Sans métro, on peut déjà prédire l'asphyxie du secteur par l'automobile. Actuellement nous perdons des étudiants, parce qu'ils trouvent le plateau de Saclay peu accessible, surtout depuis le Nord-Ouest. il faut donc un métro qui boucle vers Saint Quentin en Yvelines / Versailles.
Mail 2895							X										X	<b>M LEMAIRE</b> : Les Bréviaires. Pour un déplacement sans nuisance.
Mail 2896																	X	<b>Mme ERARD</b> : Magny les Hameaux. Cette ligne est indispensable pour le développement économique de notre secteur. Je suis donc favorable +++ Merci de prendre vraiment en compte nos avis.
Mail 2897																	X	<b>ANONYME</b> : Favorable à cette évolution.
Mail 2898							X										R	<b>ANONYME</b> : Châteaufort. Avis défavorable : Je suis contre le métro aérien => Nuisances sonores, visuelles, pollution..
Mail 2899							X	X	X							X	R	<b>ANONYME</b> : Etudiant. Je ne peux que constater l'absurdité de la proposition de métro aérien, à un emplacement jusqu'à présent quasi vide de toute structure imposante (pylônes électriques exceptés), et surtout, dédiée à l'agriculture - le plateau de Saclay étant, de par sa géologie, particulièrement fertile. L'absurdité, surtout, d'édifier le seul segment aérien d'une ligne de plus de 100km de long dans un lieu péri-urbain, où elle causera du dégât en termes de pollution visuelle, sonore, dépréciation des biens immobiliers ? dégradation globale du cadre de vi. Si un tel projet ne peut être fait sur le plateau de Saclay sous la forme d'un métro enterré, il faudrait mieux déplacer la ligne, ou annuler simplement la construction dudit segment, qui laissera une balafre infamante sur une zone censée devenir l'un des futurs grands pôles universitaires et technologiques d'Europe.
Mail 2900																	X	<b>M GERMAIN</b> : Voisins le Bretonneux. : L'accélération de la mise en œuvre du métro élargirait plus facilement ma zone de chalandise vers le plateau de Saclay en facilitant mes déplacements à bas coût en évitant la voiture sur la D36 engorgée et en bénéficiant de la station près de mon bureau.