

**Enquête publique unique préalable
à la déclaration d'utilité publique modificative
concernant le projet de la ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express reliant les gares Aéroport d'Orly (exclue), Antonypôle, Massy
Opéra, Massy Palaiseau, Palaiseau, Orsay-Gif, CEA Saint-Aubin, Saint-Quentin-en-Yvelines Est, Satory et Versailles chantiers,
emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme
des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous**

Maître d'ouvrage : Société du Grand Paris (SGP)

Arrêté d'organisation de la Préfecture de la région Île-de-France, Préfecture de Paris, N°2020-05-19-004

Enquête publique ouverte du 15 juin au 17 juillet 2020

- soit pendant une durée de 33 jours consécutifs -

RAPPORT D'ENQUÊTE

Tome 3

ANNEXE UNIQUE

Tableaux de synthèse des observations, courriers et courriels recueillis

15 septembre 2020

Membres de la Commission d'enquête

Catherine MARETTE, présidente

Marie-Claire EUSTACHE, vice-présidente

Sylviane DUBAIL, Daniel TOURNETTE, Laurent KLEIN, membres titulaires

PREAMBULE

Il convient de rappeler les spécificités de l'enquête :

- Elle est listée à l'article 2 du décret n°2020-453 du 21/04/20 portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de covid-19, comme « présentant un intérêt national et un caractère urgent »
- « *Compte-tenu de l'état d'urgence sanitaire lié à l'épidémie de Covid-19, les modalités d'information et de participation du public par voie dématérialisée ont été favorisées* », comme indiqué dans l'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête.

La présente enquête regroupe deux procédures distinctes mais indissociables : l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative relative à la ligne 18 du réseau du Grand Paris Express, et l'enquête publique relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Modalités de recueil et de consultation des observations :

Comme indiqué à l'article 5 de l'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête, les observations et propositions du public ont été recueillies et peuvent être consultées selon les trois modalités suivantes :

- De manière électronique, sur un registre dématérialisé du 15 juin 2020 dès 8h30 au 17 juillet 2020 à 17h via le site internet dédié à l'enquête et/ou l'adresse de courriel : ligne18@enquetepublique.net

Le registre dématérialisé a permis de déposer et/ou consulter les observations envoyées sur le site dédié, et les courriels envoyés à l'adresse dédiée, en respectant l'ordre chronologique d'arrivée des observations, quel que soit la modalité de transmission électronique choisie par le public.

- Sur les registres « format papier » mis à disposition du public sur chacun des lieux d'enquête (mairie de Saclay, Sous-préfecture de Palaiseau, Préfecture de Paris et d'Île-de-France)

Les observations déposées sur les registres « format papier » ont été consultables sur place aux horaires d'ouverture des lieux d'enquête mais elles ne sont pas enregistrées sur le registre dématérialisé.

- Par courrier postal, pendant toute la durée de l'enquête, au siège de l'enquête, à l'attention de Madame Marette, présidente de la commission d'enquête ligne 18 (DUP modificative), Préfecture de Paris et d'Île-de-France, UDEA 75/SUPET – 5, rue Leblanc, 75911 Paris Cedex 15.

Les observations adressées par courrier ont été annexées au registre d'enquête publique ouvert au siège de l'enquête et pouvaient être consultées sur place pendant toute la durée de l'enquête. Les observations du public déposées sur les registres d'enquête publique, ont été consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

Le dépouillement des observations recueillies a été fait selon les HUIT thèmes retenus par la commission d'enquête, en appliquant les principes suivants :

- Identification des thèmes : Pour les thèmes A à G : application stricte à l'objet de l'enquête, Pour le thème H : « ligne 18 hors enquête », si l'observation ne remet pas en cause l'intérêt général et/ou l'analyse bilancielle
- Pour la nature de l'avis : avis toujours renseigné quel que soit le ou les thèmes
- Pour le traitement de l'avis : si l'un des thèmes de A à G est coché : l'avis est imputé à l'enquête, même si le thème H est coché, et si seul le thème H est coché : l'avis est imputé à la « ligne 18 hors enquête »

La grille de dépouillement est déclinée en 3 tableaux dressés selon les modalités de dépôt des observations choisies par le public

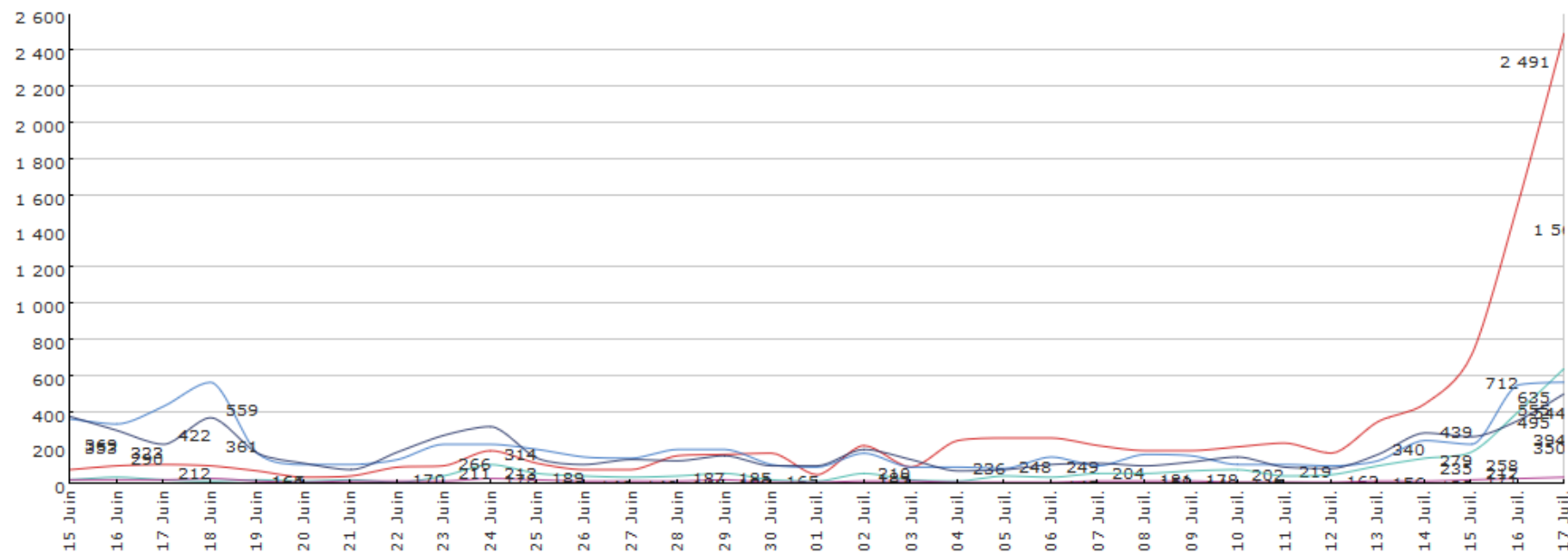
- I- Tableau des observations recueillies de MANIERE ELECTRONIQUE sur le registre dématérialisé ouvert sur le site internet dédié
- II- Tableau des COURRIERS ADRESSES PAR VOIE POSTALE à l'attention de la présidente de la commission d'enquête au siège de l'enquête
- III- Tableau des observations déposées sur les REGISTRES FORMAT PAPIER ouverts sur chacun des trois lieux d'enquête

STATISTIQUES

Répartition de la consultation des pages sur la durée de l'enquête

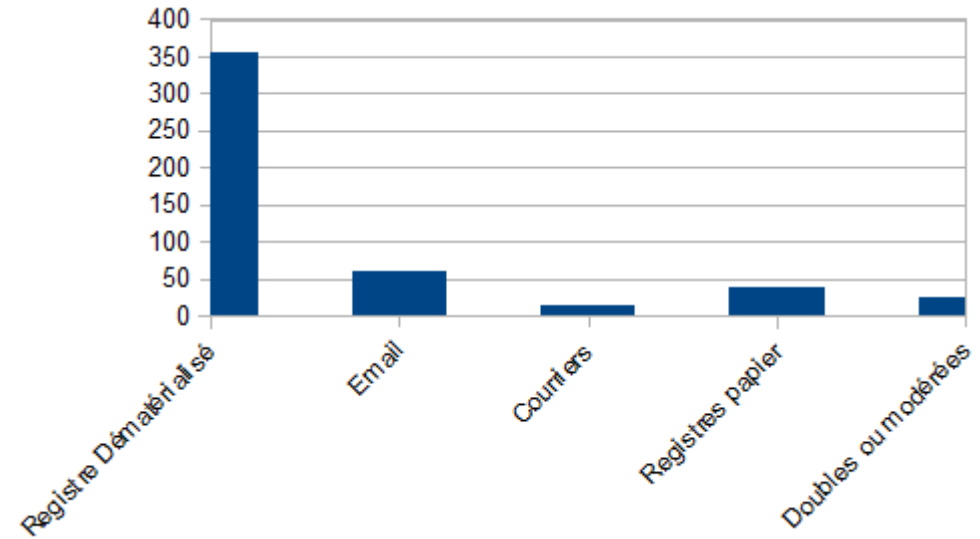
Page "accueil"	5885
Page "dossier"	6551
Page "informations"	409
Page "dépôt d'observation"	2423
Page "consultation des observations"	9348
Page "scan des registres papier"	3
Page "rendez-vous"	776

Répartition de la consultation par pages et par dates sur la durée de l'enquête



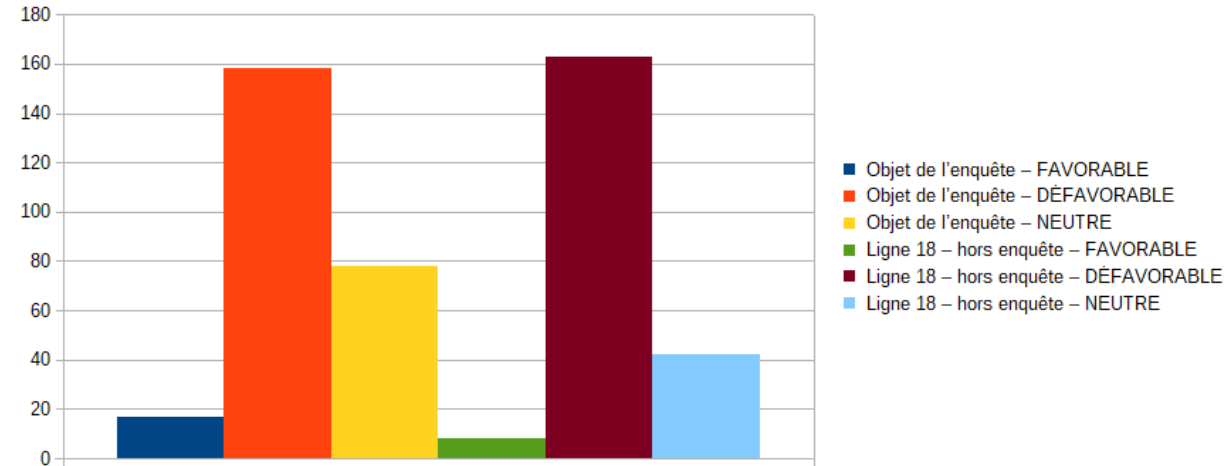
Répartition des observations par type de dépôt

Type de dépôt	nombre
Registre Dématérialisé	356
Email	59
Courriers	13
Registres papier	38
Doubles ou modérées	26
Total Contributions	492
Observations validées	466



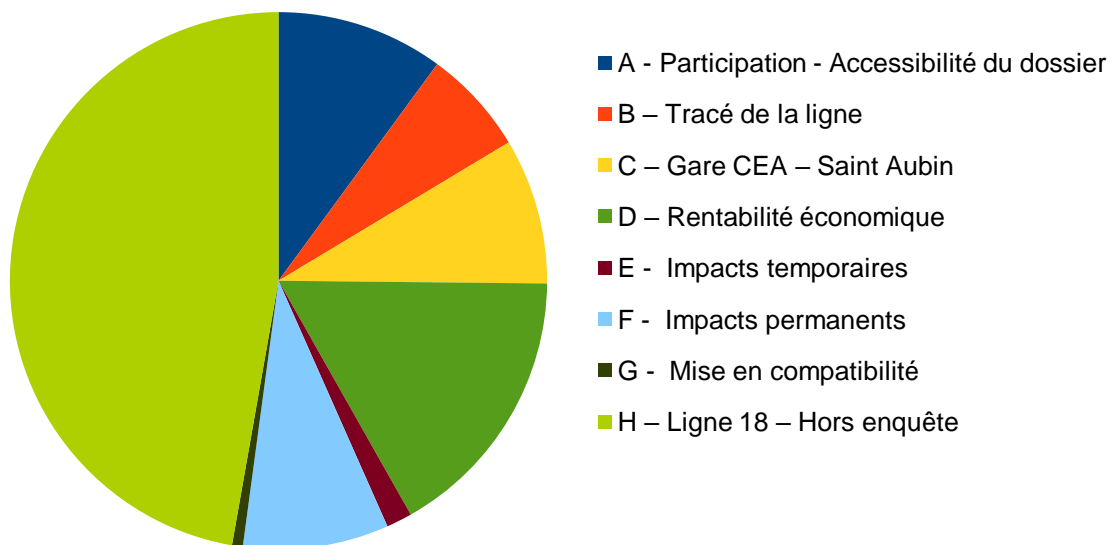
Répartition des observations par nature de dépôt

Objet de l'enquête			Ligne 18 – hors enquête		
FAVORABLE	DÉFAVORABLE	NEUTRE	FAVORABLE	DÉFAVORABLE	NEUTRE
17	158	78	8	163	42
253			213		



Répartition des observations par Thème

Thème	Nombre	%	validées
A - Participation - Accessibilité du dossier	78	10,1%	16,7%
B - Tracé de la ligne	49	6,3%	10,5%
C - Gare CEA - Saint Aubin	68	8,8%	14,6%
D - Rentabilité économique	129	16,6%	27,7%
E - Impacts temporaires	12	1,5%	2,6%
F - Impacts permanents	68	8,8%	14,6%
G - Mise en compatibilité	5	0,6%	1,1%
H - Ligne 18 - Hors enquête	366	47,2%	78,5%
Total	775	100,0%	166,3%



I – TABLEAU DES OBSERVATIONS RECUEILLIES DE MANIERE ELECTRONIQUE SUR le registre dématérialisé ouvert pour l'enquête publique DUP modificative Ligne 18
Ce tableau regroupe l'ensemble des observations de format numérique, adressées par voie dématérialisée sur le site internet dédié à l'enquête et/ou envoyées à l'adresse courriel

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

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
N°1		X			X	X	X					X	<p>Association « Citoyens à Antony », Bruno EDOUARD, Président</p> <p>1. La modification d'accès à l'ouvrage OA7 (Paul-Cézanne) à Wissous. L'accès "construction" à cet ouvrage par le chemin longeant l'A6 à partir du rond-point sur la D32 est effectivement favorable pour la tranquillité des habitants du secteur Paul-Cézanne - Auguste-Renoir. L'impact environnemental est effectivement limité (250 m2 de bois classés à détruire). Nous proposons la reconstitution de cette surface boisée sur place après les travaux (puisque l'accès "secours" de l'OA7 restera la rue Paul-Cézanne). Cela nous paraît plus logique qu'une augmentation anecdotique de la surface de compensation à Pierrelaye pour les bois détruits à Palaiseau et à Orsay.</p> <p>2. Les conséquences du nouveau calendrier sur les moyens de transport actuels. Le nouveau calendrier est donc : mise en service de la section de Massy-Palaiseau à Saint-Aubin en 2026, mise en service de la section d'Orly à Massy-Palaiseau en 2027. Cela veut dire que jusqu'en 2026, l'accès au plateau de Saclay depuis Paris continuera à se faire par le RER B avec des correspondances bus à Massy-Palaiseau ou au Guichet alors que ces vecteurs sont quasi-saturés. La situation risque même d'être intenable à partir de 2026, puisque le plateau sera alors desservi directement par la ligne 18 depuis Massy-Palaiseau. De même, l'accès au plateau de Saclay depuis l'aéroport d'Orly se fera par OrlyVal jusqu'à Antony puis le RER B. En conséquence, nous demandons 3 mesures : a. Il est impératif que la ligne B du RER soit améliorée avant 2024 en termes de capacité (rames à double niveau) et de fréquences (système de gestion de cantonnement analogue au RER A). b. La possibilité d'ouvrir la totalité de la ligne 18 entre Orly et Saint-Aubin au même moment (en 2026) doit être recherchée. c. La ligne OrlyVal entre Orly et le RER B à Antony doit être maintenue non seulement jusqu'en 2024 (arrivée de la ligne 14 à Orly) comme il est mentionné dans le dossier mais au moins jusqu'en 2027, jusqu'à l'ouverture de la ligne 18 jusqu'à Saint-Aubin. Nous rappelons qu'à terme OrlyVal doit, pour nous, être transformé en liaison locale avec création de stations à Antony-Lavoisier, Wissous et Rungis.</p>
N°2				X	X	X		X				X	<p>Déposant non identifié</p> <p>1. Ce projet comme présenté donnera un magnifique exemple d'effet tunnel pour la majeure partie des Palaisiens étant donné qu'ils devront en subir des nuisances sans bénéficier d'avantages. D'abord l'implantation du site SMR/SMI à l'entrée de la ville de Palaiseau (dont la municipalité s'était opposée à cette localisation) créera une nuisance visuelle, sonore? Lumineuse? Avec une vaste emprise au sol, la destruction de milieux naturels (c'est déjà fait avec la coupe de centaines d'arbres). A cela s'ajoute la zone de transition où le métro sort du sol pour devenir aérien, qui créera une coupure géographique entre le quartier Camille Claudel et les espaces agricoles et naturels du plateau de Saclay. Serait-ce possible qu'une réflexion soit portée sur l'aspect paysager de cette zone qui va subir une grande artificialisation? Ainsi que soient garantis les cheminements de mobilité douce (à pied et vélo) entre le quartier Camille Claudel et le reste du plateau ? Vos documents font référence à un "futur quartier Camille Claudel", or il est clairement indiqué dans le PLU de Palaiseau qu'un tel quartier (ou plutôt d'extension du Camille Claudel existant) ne verrait le jour que si une gare supplémentaire était planifiée à cet endroit. Or cette gare semble abandonnée dans le projet présenté. Une gare Camille Claudel aurait bénéficié à de nombreux Palaisiens actuels vivant déjà plateau et permet d'éviter l'effet tunnel.</p> <p>2. L'OA13 sera construit dans une zone urbaine dense et calme. Votre projet dit que cet ouvrage sera constitué d'un "rameau de connexion mutualisé d'accès de secours et de ventilation" pour le tunnel 42m plus bas. Cette ventilation va-t-elle poser une nuisance sonore pour les riverains ? Quelles garanties pouvez-vous apporter ?</p> <p>3. Le nombre de passager attendu sur la ligne 18 est de 50 000 à 100 000 voyageurs/jour et la construction de cette ligne coûtera 3 milliards d'euros. A côté de cela, le nombre de passagers quotidien sur le RER B est d'1 million de passagers par jour et croît, sa modernisation ne cesse de prendre du retard et se chiffrera pour 2 milliards pour les nouveaux trains, 1 milliard pour le système NEXTEO des lignes B et D. Si la déserte du plateau de Saclay en transports est très importante pour la réussite du projet Paris-Saclay, pouvez-vous nous assurer que ce projet ne se fasse pas au détriment du RER B ?</p>
N°3					X	X						X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Deux observations pour ma part :</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
												<p>1) Nous constatons que la gare Camille Claudel à Palaiseau n'est plus d'actualité dans cette enquête, est-ce qu'il y aura un sujet à l'avenir autour de l'implantation de cette gare ou bien c'est complètement abandonné ? C'est dommage car elle aurait un grand potentiel pour les nombreux habitants du quartier et cette gare avait été évoquée au moment de la création du quartier dans le cadre du développement du plateau de Saclay déjà il y a plusieurs années.</p> <p>2) Toujours autour du quartier Camille Claudel, la présence du centre de maintenance et du passage du tunnel à l'aérien à cet endroit peuvent potentiellement apporter tous les inconvénients et sans les avantages d'une ligne de métro (notamment si une gare à cet endroit-là n'est pas prévue ou implantée). Est-ce qu'au moment de la livraison du projet les habitants du quartier pourront toujours jouir du calme qu'on connaît aujourd'hui</p>	
N°4						X						X	<p>MM. Ingénieur Génie civil diplômé des arts et métiers et du centre des hautes études de la construction</p> <p>Sur la zone de Wissous la hauteur de couverture du tunnel est inférieure à son diamètre, ce qui préfigure des tassements important (4 cm) sur une zone plus étendue que la seule empreinte du tunnel. Le rachat du tréfonds ne tient donc pas compte de cette gêne. Sur cette zone soumise aux aléas de retrait gonflement, les seules réparations viables sont les micropieux : comment allez-vous permettre aux habitants de réparer leurs maisons ou de se prémunir du tassement ? Je pense qu'il faut que le Grand Paris prenne à sa charge le confortement des bâtis avant que le tunnelier passe, car après les bâtis ne pourront plus être renforcé. En résumé, le tunnel empêche les habitants de réparer leur maison s'ils doivent mettre des micros pieux, seule réparation viable s'il y en a une pour les argiles-gonflantes. L'arrêt de catastrophe naturel sera déclaré juste pour évacuer les gens de leur maison car ils ne pourront pas la réparer. Merci d'en informer la population et de prendre les dispositions nécessaires (mettre les bâtis sur micro pieux type 4).</p>
N°5		X										X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Concernant Palaiseau, il est inadmissible de ne pas avoir d'accès à ce métro dans le quartier Camille Claudel, vendu comme écologique alors que les habitants n'auront d'autres possibilités que de prendre leur voiture et subiront les inévitables nuisances du centre de maintenance, dont le personnel n'aura d'autres possibilités d'accès que la voiture dont on prétend chaque jour qu'il faut en réduire l'usage. Cette absence de gare est absolument incompréhensible d'autant que le seul moyen d'accès au réseau de transport en commun restera le RER B qui est déjà complètement saturé et le sera de plus en plus vu l'augmentation de la population et de l'offre d'emploi et qu'aucune amélioration n'est possible vu l'absence d'emprise pour doubler les voies ou la mise en service de rames plus capacitaires De plus, il est certain que la mise en service du fameux Roissy express ne pourra que dégrader encore plus les conditions d'exploitation au sud de la ligne ...Il est donc impensable de ne pas prévoir cette gare à Camille Claudel sauf à provoquer une thrombose récurrente de la circulation dans tout le secteur.</p>
N°6				X		X						X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Je suis contre la partie Saclay-Versailles pour plusieurs raisons. Toutes les études ont montré que ce tronçon ne sera que peu utilisé et cela, pour un coût énorme alors qu'il est urgent de moderniser les lignes A et B et de créer enfin les liaisons plateau vallée Je défends les terres agricoles de notre plateau déjà bien mises à mal. L'alimentation de proximité a montré son importance pendant la crise du COVID. Le bétonnage devrait être freiné, alors que le dérèglement climatique se précise avec les inondations que cela entraîne. Ce qui se construit actuellement est une horreur et la circulation est devenue très compliquée avec une multiplication des feux qui bloquent tout. La France a des dettes énormes, ce n'est pas la peine de rajouter aux dépenses.</p>
N°7		X		X				X				X	<p>Déposant non identifié</p> <p>1- La ligne 18 va selon les estimations transporter 50 et 100 mille voyageurs par jour, ce que peut largement supporter une ligne de tramway, je ne vois donc pas l'utilité d'un métro coûtant bien plus cher à la construction et au fonctionnement. De plus le tramway permettrait une desserte plus fine car l'éloignement des stations tel que prévu actuellement rend (dans certains cas) nécessaire la correspondance avec un bus. Une ligne de tramway est également plus facilement modifiable (rajouter des stations, allongement des rames, etc.) qu'une ligne de métro, le plateau de Saclay étant en évolution.</p> <p>2- La section Orly-Palaiseau va entrer en concurrence avec Orly Val qui existe déjà, la création de nouvelles stations sur cette infrastructure existante serait bien plus économique.</p> <p>3- La section St Aubin-Versailles me semble tout bonnement inutile, traverser des champs ne me semble pas utile. Un bus à haut niveau de service reliant Versailles à Saclay et St Quentin à Saclay avec la potentiel mise en site propre me paraît plus cohérente.</p> <p>4- Relier le plateau de Saclay directement au RER B à Lozère ou Orsay ne serait-t-il pas plus intéressant ? Pas de creusement de section plus ou moins parallèle au RER ou à Orly Val et donc économie. Une liaison par téléphérique / télécabines permettant de franchir les obstacle (environnement urbain, N118 et pente importante pour atteindre le plateau) et offrant une desserte plus fine n'est-elle pas à privilégier ?</p>
N°8								X				X	<p>Déposant non identifié</p> <p>1. Concernant le plateau de Saclay, je suis surpris que la gare installée sur le territoire de la commune de Saclay puisse s'appeler CEA Saint-Aubin. La commune de Saint-Aubin est située de l'autre côté du CEA et loin de quelques kilomètres par rapport à l'emplacement prévu. Il me paraît normal que cette station puisse s'appeler CEA - Saclay. Pour information, le site se nomme CEA Paris-Saclay et non Saint-Aubin.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												2. Je suis dubitatif concernant l'utilisation de cette nouvelle ligne. Ne serait-il pas préférable d'utiliser plutôt des bus en site propre reliant les gares existantes (Orsay et Jouy-en-Josas) et d'accentuer le trafic sur la ligne C notamment le soir car elle s'arrête trop tôt ? L'intérêt semble faible.
N°9						X					X	M. Etienne DUPONT Nous devons baisser les émissions de CO2 d'environ 7% par an en France pour que nos scénarios soient compatibles avec la trajectoire +1.5°C, qui est le seul scénario permettant de garder des conditions de vie correctes dans la plupart des régions du monde. Il est donc indispensable de stopper la bétonisation car le béton est un grand émetteur de CO2 (7 à 8 % des émissions totales de CO2 à l'échelle du globe). La ligne 18 étant un catalyseur pour le développement du plateau de Saclay et donc de sa bétonisation il faut l'abandonner et investir à la place dans la résilience des zones déjà peuplées face aux chocs climatiques et énergétiques.
N°10			X		X		X		X		X	Déposant non identifié A bien des égards, cette ligne 18 semble être un accident de l'histoire, un projet absurde qui n'aurait jamais dû voir le jour. L'idée d'un métro à Saclay résulte avant tout d'une ambition politique qui remonte à Nicolas Sarkozy et au Grand Paris de Christian Blanc. Ce métro, fondé sur une logique caricaturale d'une Île-de-France des "clusters", est depuis l'origine un projet de prestige déconnecté des réalités des transports franciliens et des besoins des usagers. Les prévisions tablent sur un trafic de 50 000 à 100 000 passagers par jour, une fréquentation inférieure à celle de certains tramways ! Quand on compare avec le million de passager quotidien des lignes A et B du RER, il apparaît clair que la ligne 18 n'est ni justifiée ni justifiable, et constitue tout bonnement un gâchis d'argent public. Le rapport Auzannet de 2013 avait bien tenté de rationaliser les projets de desserte du plateau de Saclay. Car oui, il y a bien un besoin en transport sur le plateau de Saclay, il ne s'agit en aucun cas de le nier. Mais faut-il un métro au gabarit de 2m50 avec des rames de 3 à 4 voitures ? Faut-il dépenser 3 MM alors que l'actuel BHNS peine à se remplir ? Pascal Auzannet préconisait noir sur blanc une extension d'Orlyval ou un tramway rapide, et estimait surdimensionné une ligne de métro à capacité moyenne comme la ligne 18. On avait là des solutions raisonnables, adaptées à la réalité des besoins. Et pourtant, peu ont été leçons tirées de ce rapport. Les pouvoirs publics et la Société du Grand Paris ont persisté dans leur folie avec ce métro qui roulera au milieu de champs. Cette enquête publique intervient malheureusement bien tard, et il semble que rien ne permettra de revenir en arrière. Par ailleurs, le futur développement du plateau de Saclay n'est pas une excuse pour justifier ce métro de prestige, car ce projet-même d'urbanisation est honteux et anachronique. A l'heure du réchauffement climatique et du besoin de densification urbaine pour limiter la périurbanisation, comment peut-on oser bétonner massivement des terres agricoles dans la moyenne couronne ? La ligne 18 n'est que le symptôme d'une politique d'aménagement malade qui n'a rien compris aux enjeux de notre époque. En conclusion, je tiens à marquer mon opposition ferme à la ligne 18 du Grand Paris Express. Il ne s'agit pas d'une opposition bornée ou d'une réaction automatique à tout changement. Au contraire : je crois foncièrement à l'intérêt des transports en commun et je les défends en toute occasion. Mais cela ne veut pas dire que tous les projets sont raisonnables et défendables. Celui-ci est une ineptie, et je lance aujourd'hui un dernier appel pour y mettre fin avant qu'il ne soit trop tard.
N°11	X							X			X	M. Benoît NOEL CONTRADICTIONS SUR LE TRACE AUX ABORDS DE LA GARE DE SAINT QUENTIN. L'enquête d'utilité publique 2020 concerne uniquement la partie Est de la Ligne 18. Mais j'ai remarqué des contradictions sur le tracé aux abords de la gare de Saint-Quentin Est. Il serait souhaitable que la SGP corrige ces erreurs dans les documents concernés (Pièce B et Pièce D), afin que la situation soit enfin claire. Veuillez trouver ci-dessous des copies d'écran explicatives du problème constaté dans les Pièces B et D du dossier. Page 19 de la Pièce D - Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants précise que le quartier de la Bretonnière de Voisins le Bretonneux doit être contourné. Page 45 de la Pièce D - Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants précise le nouveau tracé évitant le quartier de la Bretonnière, ce qui est conforme à la DUP du 28 mars 2017. Dans ce même document à la page 53 on retrouve l'ancien tracé passant sous le quartier de la Bretonnière : Il y a contradiction sur le tracé entre les pages 45 et 53 ! Il en va de même pour la Pièce B - Plan de situation à la page 5, on retrouve l'ancien tracé... Il est très surprenant qu'en 3 ans la SGP n'ait pas modifié les tracés suite à la DUP du 28 mars 2017. PJ : extraits du dossier d'enquête pièce D p 19, 45 et 53 B p5
N°12												Identique N°11
N°13							X	X				Déposant non identifié Etant visiteur fréquent du plateau de Saclay et usager des bus du plateau, je suis pour l'intégralité du projet, de l'aéroport d'Orly à Nanterre. Je demande toutefois que la ligne soit abaissée au niveau du sol entre CEA Saint Aubin et Saint Quentin Est, afin de réduire les coûts. Je souhaite que soit étudiée la possibilité que le tracé se fasse en tranchée (couverte ou non) au niveau de Guyancourt, ce qui semble tout à fait possible au vu des terrains traversés (friches, étendues d'herbes et routes), afin que le tunnelier ne creuse qu'à partir de l'OA 18 et non pas l'OA15 vers Versailles. Ceci pourrait réduire les coûts, la durée et la complexité du chantier et permettrait également de placer moins profondément la gare Saint Quentin-Est et ainsi réduire les distances de parcours pour les usagers de cette gare. Une emprise pour une future gare devrait être laissée au niveau de

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												Châteaufort, entre la D938 et la route de Châteaufort, afin d'anticiper d'éventuelles évolutions du secteur ou desservir à plus long terme Magny-les-Hameaux. Enfin, des noms définitifs et plus précis pour les gares de la ligne devraient être choisis afin de mieux les situer. Par exemple : Antonypole --> Antony - Wissous ; Palaiseau --> Palaiseau - Ecole Polytechnique (une gare nommée "Palaiseau" existe déjà sur le RER B) ; Orsay - Gif --> Université Paris Saclay ; CEA Saint Aubin --> CEA Saclay (qui est le nom actuel du CEA) ; Saint Quentin Est --> Saint Quentin - Guyancourt ; Satory --> Versailles - Satory
N°14								X	X			Déposant non identifié Réclamations Ligne 18. Il y a 6 ans environs, j'ai fait le choix de venir habiter Antony, en achetant une petite maison au moyen d'un emprunt sur 25 ans, dans un charmant quartier pavillonnaire, bien tranquille. Et, oh très mauvaise surprise fin janvier 2020 !! Je reçois un écopli du groupe grand paris qui m'annonce, sans information ou avis préalable, qu'un tunnel de 15 mètres de diamètre devra désormais passer sous mon sous-sol moyennant une somme plus que ridicule de 3000€. Je ne remets pas en cause la nécessité d'une gare à Antonypôle, cependant, je m'insurge contre le projet d'une ligne de métro qui passerait contre ma maison, avec les nuisances insupportables qui vont avec : bruits solidiens dans une maison déjà ancienne construite sur un terrain argileux et des marnes particulièrement instables, vibrations, fissures, dépréciation de la valeur foncière à minima de 35%, pour n'en citer que quelques-unes... Antony est déjà classé en catastrophes naturelles pratiquement tous les ans. Pour preuve, la déclaration sur internet de Monsieur Patrick Devedjan : 10 sept. 2013 - Patrick Devedjan : Antony est en effet exposé à un aléa de retrait-gonflement dû au sol argileux à 87 % de son terrain. Entre 1990 et 2006, la commune a été classée dix fois en zone de catastrophe naturelle ... Antony est en effet exposé à un aléa de retrait-gonflement dû au sol argileux à 87 % de son terrain. La commune d'Antony est une zone urbaine avec un taux d'imperméabilité très élevé qui monte dans certains endroits jusqu'à 100 %. Le Ministère de la Transition écologique et solidaire en fait d'ailleurs état le 20 juillet 2017 "risques et nuisances Antony" et recommande vivement d'en faire état lors des achats-ventes dans l'immobilier. Conclusion : le passage du tunnelier Grand Paris au moment de la construction du tunnel, et ensuite, le passage du métro express à une fréquence d'un toutes les 3 minutes, roues en métal contre rails en fer, ne pourraient, bien sûr, qu'aggraver ces "risques et nuisances". Un métro de plus, pourquoi pas... mais pas sous nos habitations, pas en zone habitée. D'autant qu'il existe un tracé alternatif qui passerait à droite de l'avenue François Sommer à partir d'Antonypôle vers Massy, et qui se trouverait en dehors d'une zone d'habitations, donc qui ne gênerait personne. Je demande la modification du tracé de la ligne 18 (zone Antonypôle) par le tracé alternatif Avenue François Sommer, sinon en l'état, je suis totalement opposée à ce projet.
N°15								X			X	Déposant non identifié Il serait intéressant de placer une gare sur le plateau de Saclay, à l'endroit où la ligne passe du souterrain à l'aérien entre les gares de Massy-Palaiseau et Polytechnique. En effet, cela faciliterait l'accès à Polytechnique pour les Palaisiens. La gare de Massy-Palaiseau est toujours bien desservie mais pas les environs pourtant si proches.
N°16								X			X	Patrice et Anne-Marie BABAR, habitants de Châteaufort La construction de cette ligne 18 n'est pas d'utilité publique. Il a été démontré que cette liaison ne serait pas rentable à moins de continuer les constructions le long de son parcours ce qui augmenterait la surface de terres agricoles détruites et donc les risques climatiques et d'inondations. Le bilan de cette opération est très négatif en termes d'impact environnemental. Il y avait pourtant des propositions alternatives envisageables à moindre coût: bus de Versailles à Saclay et St Quentin à Saclay avec mise en site propre, liaison du plateau de Saclay au RER B à Lozère ou Orsay par téléphérique/télécabine ou autre., amélioration de la qualité de service et augmentation de la fréquence du RER B (initialement prévue mais a priori déprogrammée?). Le projet d'amélioration de la ligne de RER B est un vrai projet d'utilité public pour réduire les embouteillages et la pollution contrairement à ce projet de ligne 18. Enfin en cette période de COVID, ne peut-on pas se poser la question de savoir si le télétravail ne va pas plus se généraliser et donc REDUIRE la fréquentation et donc la rentabilité de cette ligne? En tant qu'habitante de l'Essonne, je vais devoir SUBIR les dégâts (pollution, inondation, embouteillages) causés par ce projet et probablement participer au financement sans AUCUN AVANTAGE pour moi. Je suis CONTRE ce projet de ligne 18.
N°17			X					X			X	Déposant non identifié Voici mes remarques et critiques sur ce projet auquel je m'oppose. Aucune autre alternative n'a été étudiée sérieusement dans le cadre d'un schéma directeur d'aménagement des liaisons multi modales du grand Paris et on ne nous laisse pas le choix pourtant des contre-propositions existent à ce sujet. Ce projet est mal parti car dès le départ les études préliminaires sont déjà en surcote avant que le projet ait commencé. Mauvais présage pour un chantier titanesque. La cour des comptes et d'autres organismes ont déjà pointé cette mauvaise gestion initiale. Les petites vanités et les intérêts particuliers des différents élus concernés par ce projet (qui veut sa gare, qui veut enterrer, qui veut dévier le tracé chez son voisin, Etc..) ne manqueront pas de gonfler le prix final. L'intérêt lui-même de ce tracé circulaire sur certaines portions est remis en question par des études socio-économiques. C'est le cas pour la portion ORLY Versailles ou l'on sait déjà qu'après Polytechnique les flux économiques entre le bassin d'emploi de Massy Palaiseau et Saint Quentin Versailles sont de faible intensité. Ce qui veut dire que l'on crée un métro pour satisfaire les étudiants et les sociétés du quartier Polytechnique donc une clientèle CSP++. Les autres habitants devront se satisfaire de la ligne B (axe majeur Nord Sud)

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													avec son sous équipement chronique et son exploitation qui se dégrade d'année en année. Ce métro pour être rentable est dimensionné pour avoir un volume de plus de 100 000 voyageurs par jour. Le nombre n'y sera pas à moins que l'on poursuive la bétonisation du plateau de Saclay pour créer artificiellement de nouveaux usagers pour venir à la rescousse d'une sous fréquentation. Un mal en amène un autre. En cas de déficit d'exploitation, seront-ce les communes, les départements, les régions, donc au final nos impôts qui paieront? Rien n'ait dit à ce sujet et le risque de partenariat privé public est grand pour tout ou partie de cet ouvrage. On sait malheureusement comment cela fini quand déficit il y a. Les citoyens payent ! Sur la partie Palaiseau Saint Quentin l'emprise au sol n'est pas négligeable au détriment de terres agricoles riches et cruciales pour s'inscrire dans une préoccupation écologique et de développement durable. Des nuisances supplémentaires vont survenir, on sait que déjà qu'un centre de maintenance sera construit sur le plateau à Palaiseau. Ce centre fonctionnera 24h sur 24.
N°18				X				X		X			<p>Déposant non identifié</p> <p>La construction de cette ligne 18 n'est pas d'utilité publique. Il a été démontré que cette liaison ne serait pas rentable à moins de continuer les constructions le long de son parcours ce qui augmenterait la surface de terres agricoles détruites et donc les risques climatiques et d'inondations. Le bilan de cette opération est très négatif en terme d'impact environnemental. Il y avait pourtant des propositions alternatives envisageables à moindre coût:</p> <ul style="list-style-type: none"> -bus de Versailles a Saclay et St Quentin a Saclay avec mise en site propre -liaison du plateau de Saclay au RER B a Lozère ou Orsay par téléphérique/télécabine ou autre. - Amélioration de la qualité de service et augmentation de la fréquence du RER B (initialement prévue mais a priori déprogrammée?) . <p>Le projet d'amélioration de la ligne de RER B est un vrai projet d'utilité public pour réduire les embouteillages et la pollution contrairement à ce projet de ligne 18.</p> <p>Enfin en cette période de COVID, ne peut-on pas se poser la question de savoir si le télétravail ne va pas plus se généraliser et donc..RÉDUIRE la fréquentation et donc la rentabilité de cette ligne?</p> <p>En tant qu'habitant de l'Essonne, je vais devoir SUBIR les dégâts (pollution, inondation, embouteillages) causés par ce projet et probablement participer au financement sans AUCUN AVANTAGE pour moi. Je suis CONTRE ce projet de ligne 18.</p>
N°19	X	X									X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Habitant Antony, je suis globalement favorable au projet de la ligne 18 et en particulier à la présence de la gare Antony Pôle. Toutefois, page 13 de la pièce A.2, retraçant les modifications apportées au projet de la ligne 18, il apparaît en comparant à gauche le "PGT soumis à enquête publique en 2016" et à droite "le PGT de la présente DUP modificative" que le tracé de la ligne a été significativement modifié entre la gare Antony Pôle et l'ouvrage de service OA8. Alors que la ligne passait avenue de l'Europe sur le PGT de 2016, elle passe dans les propriétés de la rue des Marchais sur le nouveau PGT.</p> <p>Je suis formellement opposé à ce nouveau tracé, du fait des nuisances engendrées pour les riverains. Plus précisément, je demande l'abandon du passage du tunnel sous les pavillons des numéros pairs de la rue des Marchais.</p> <p>En revanche, j'approuve l'itinéraire présenté à l'origine du projet et passant par l'avenue François Sommer à l'ouest de la gare Antony Pôle. A défaut, si cet itinéraire entre les gares Antony Pôle et Massy Opéra, par l'avenue François Sommer n'est pas envisageable du fait de sa courbure trop importante, j'approuve également l'itinéraire (presque rectiligne) au Nord de la rue des Marchais, sous les parkings et autres espaces verts de la résidence Champagne (rue de Champagne) car cet itinéraire minimise le nombre de parcelles traversées et l'impact sur les riverains.</p>
N°20													CETTE OBSERVATION A ETE MODEREE
N°21				X				X		X			<p>Déposant non identifié</p> <p>Ce projet n'est pas d'utilité publique, des bus en site propre fonctionnant au gaz suffiraient amplement car je pense que le télétravail va se développer. En plus cela empiète sur des terres agricoles qui en ces temps de COVID-19 vont être de plus en plus importantes. Cela créera de la pollution sonore et visuelle, pendant le confinement, nous nous sommes rendu compte de l'importance du calme et de la nature. Projet coûteux et inutile.</p>
N°22				X				X		X			<p>M. P. RIQUIER de Châteaufort</p> <p>Lors des enquêtes précédentes les avis ont été détournés et le comportement de la responsable du chantier lors de la présentation à Villiers-le-Bâcle, honteuse et dédaigneuse. Elle nous a clairement dit que tout était déjà décidé et qu'elle n'était là que pour la forme. Ceci s'est vérifié à l'utilisation de nos réponses. Je suis contre et archi contre le tronçon entre Saint Aubin et Saint-Quentin tant que celui-ci restera en aérien. Les surcoûts de 200M€ annoncés pour justifier ce choix sont ridicules compte tenu des dépassements déjà enregistrés du projet.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
N°23	X											X	Guillaume COCHARD, Président de l'ASB (association Saclay Bourg) L'ASB (Association Saclay Bourg) souhaite rédiger une contribution pour l'enquête publique ligne 18. Pour cela nous organisons une réunion publique en ligne demain soir (mardi 23) à 20h00 sur Skype. Lien => Participer à la réunion Skype https://meet.lync.com/andra.fr/guillaume.cochard/SKONJCHZ Serait-il possible qu'un commissaire enquêteur se libère pour répondre à nos questions ? Nous avons déjà préparé un texte que nous proposerons aux habitants de Saclay pour modification et intégration de leurs avis. Mais les réponses du commissaire pourraient nous permettre d'affiner notre contribution.
N°24		X				X						X	Déposant non identifié Puisqu'il est prévu de couper une partie supplémentaire de la forêt à Palaiseau / Ecole Polytechnique, s'il vous plaît veuillez compenser cette zone avec une nouvelle plantation forestière à proximité, disponible pour la promenade. Il est important de fournir une isolation phonique là où la ligne aérienne passe près des zones résidentielles. En particulier, il est nécessaire de réduire les nuisances sonores dans le quartier Camille Claudel à Palaiseau, déjà très pollué par les pistes d'Orly. Veuillez augmenter la durée de partie sous-terrain de métro près du quartier, ou au moins couvrir la ligne de métro avec des feuilles d'insonorisation.
N°25		X				X						X	Déposant non identifié Nous aimerons que la construction du métro ne se traduise pas par une diminution de la surface de forêt locale, que des mesures écologiques compensatoires, locales, soient mises à l'œuvre. Pour qualité de vie du quartier Camille Claudel à Palaiseau, nous attendons que le centre d'exploitation qui sera installé dans mes alentours bénéficie d'un aménagement particulier, voire avec des Zones vertes bien aménagées et des installations sportives aux alentours pour éviter que ce centre génère une zone urbaine déprimée. Enfin, prévoir la sortie aérienne de métro le plus loin possible du quartier Camille Claudel, pour éviter les problèmes de bruit et du paysage autant que possible.
N°26				X				X			X		Emmanuel Veillas TEMOIGNAGE EMMANUEL VEILLAS HABITANT DE SAINT AUBIN Lors de l'une des dernières réunions publiques à SUPELEC avant la décision de construire la ligne 18 sur la Plateau de Saclay, j'étais intervenu pour dire qu'avec le développement des voitures autonomes de 2,4,8,12,20 places le projet d'une ligne de métro était déjà obsolète. Cette obsolescence du projet est encore plus vrai en 2020, compte tenu des retards dans la programmation des travaux et des coûts EXORBITANTS de ce projet qui n'est toujours pas intégralement financé, il est encore temps d'arrêter ce projet au niveau de Massy Palaiseau. Il faudrait orienter les budgets prévus pour cette ligne vers d'autres projets beaucoup moins coûteux de circulations douces beaucoup plus flexibles comme les voitures autonomes électriques ou solaires. En parallèle il faudrait mettre en œuvre des budgets pour assurer le développement d'une agriculture biologique maraîchère. Un habitant de Saint Aubin depuis 70 ans qui œuvre depuis 50 ans à la préservation de son environnement.
N°27								X				X	Sophie LUNEAU Ligne 18 - Eléments pour nouvelle enquête unique modificative du 15 juin au 17 juillet 2020 Cas Maison 3 impasse d'Orléans, 91300 Massy Je vous écris afin de vous faire part de mon extrême inquiétude concernant l'implantation de la ligne 18. Il s'avère que la nouvelle ligne passe exactement sous mon domicile, sis 3 Impasse d'Orléans, 91300 Massy. Le maire de Massy s'étant déplacé dans mon impasse a insisté sur le fait que compte tenu de la profondeur de la ligne à 25m voir 30 m, il n'y aurait aucune incidence sur les lotissements. Je ne peux donc que m'inquiéter et alerter car il s'avère que le choix de passage de la ligne se situe pile en dessous la maison, celle dont je suis propriétaire, ayant une implantation la plus basse dans le lotissement. En effet le haut du tunnel se situe à 19,40 m (acté par la proposition d'achat des tréfonds de ma propriété de la société du Grand Paris), accentué par la position très basse de mon terrain par rapport à la voirie. J'ajoute d'autre part que mon terrain, ainsi que le terrain adjacent, comportent des puits, et sont déclarés zone inondable, tel qu'indiqué dans mon acte de vente. Je ne peux donc que faire part de mon extrême inquiétude, en rappelant les éléments me concernant ne faisant absolument pas partie de la norme annoncée par nos élus. L'instabilité du sol argileux de notre quartier et les inondations constantes que nous essayons d'enrayer depuis plusieurs années ne permettent pas le passage de la ligne 18 dans notre zone pavillonnaire et ne fait qu'amplifier les risques de dommages futurs. Il est d'autre part de notoriété que le bruit solidien généré par les roues en métal sur les rails, accentués par la proximité de mon habitation beaucoup plus proche du tunnel que les autres, génèrent des fissures sur les habitations, des nuisances sonores et des remontées de nappe phréatique pendant les travaux directement dans les habitations, particulièrement dans la mienne n'ayant aucun sous-sol. Ces risques rendront invendables ma maison et c'est pourquoi, si le tracé n'est pas modifié, j'exige une offre de rachat de ma maison équivalente au prix estimé par des agences privées immobilières de mon choix. Il existe cependant une position alternative de passage de la ligne à partir d'Antony Pôle, à droite de l'avenue Sommer, dans une zone inhabitée et ne comportant aucun risque. Cette solution permettrait, sans nuire à d'autres propriétaires, à mes enfants et moi de continuer à avoir une habitation salubre et comportant le confort que nous avons acheté lorsque nous nous y sommes installés en 2012. Je vous prie donc de considérer ma

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													demande au regard de la gravité des faits présentés.
N°28								X			X		Nadine LEBIHAN Réponse à l'enquête. Attachée au devenir de la disponibilité des terres agricoles, de l'environnement, de la survie de la planète, je m'oppose à ce que le Plateau de Saclay connaisse une dégradation de plus et une "mise à mort" de ceux qui permettent encore la vie des personnes et leur bien-être, les agriculteurs. Merci de porter au registre, cette opposition au projet.
N°29								X			X		Habitante Villiers-le-Bâcle Dans une ère ou nous ne pouvons plus prétendre ne pas savoir l'impact de nos décisions sur l'écologie, il me semble impensable, que nous pouvons tolérer des projets, ne prenant pas en compte l'écologie. Construire des transports en commun oui; détériorer la nature, l'écologie, l'écosystème locale, non. Pour un projet d'un tel envergure, il ne semblerait pas normal d'intégrer cela? Ne fermons pas les yeux. Ma réclamation : Préservons nos terres agricoles et nos arbres ! Minimisez au maximum les nuisances sonores. Habitante Villiers-le-Bâcle
N°30								X			X		Habitants de Villiers-le-Bâcle Habitants de Villiers-le-Bâcle, Nous demandons depuis plusieurs années à ce que soit enterré la ligne 18 entre Saclay et Saint-Quentin. Des pylônes de 7m de haut en plein champs le long des habitations dénature le paysage, la faune, la flore mais aussi vont entraîner d'énormes nuisances sonores. De plus, nous allons avoir tous les inconvénients sans avoir les avantages du fait qu'aucune gare ne sera près de notre commune et nous serons amené à prendre nos véhicules pour prendre cette ligne. Complètement ridicule !! Un tramway aurait été une meilleure solution. Énormément de villes en sont équipées et cela est très pratique sans être gênant pour les habitants. Réfléchissez aux conséquences d'un tel projet !!
N°31			X					X			X		Déposant non identifié La ligne 18, un projet dépassé avant même d'avoir existé. Dépassé car ne répondant à aucun enjeu de notre époque, du monde que l'on qualifie d'après. Enjeu capacitaire : Proposant une solution de déplacement sur un axe est-ouest, elle ne répond pas aux enjeux de déplacement du territoire qu'elle dessert. Les réseaux routiers actuels sont saturés par les déplacements sur un axe nord-sud que seule une solution de décharge du RER B pourrait soulager. Qui plus est, en termes de capacité, cette ligne apparaît avant même sa création et selon toutes les études réalisées, très nettement surdimensionnée. Ce surdimensionnement sera selon toute vraisemblance, accentué par les nouveaux modes de communication engendrés par la crise du COVID : recours massif aux visio-conférence et limitation des transports en avion imitant de ce fait les déplacements sur site et la nécessité d'accéder rapidement à l'aéroport d'Orly. Ainsi, pour un cout global moindre et une durée de travaux moins longue, une double solution alliant tramway sur roue, lignes de bus à haute capacité et transport par câble connecté à une gare RER B serait plus efficace. Enjeu économique : en complément des raisons évoqués ci-dessus, et à l'heure où la ressource en denier publique va continuer à se tarir, une réflexion économique sur le cout global de ce projet à l'aune des nouvelles contraintes budgétaires paraîtrait salutaire. Notre pays n'a plus les moyens d'un tel projet plus prestigieux qu'utile à ses usagers. Enjeu écologique : la crise que nous venons de subir a mis en exergue le besoin de sécuriser nos approvisionnements en relocalisant notre production. Notre alimentation n'échappera pas à cette nécessité. Aussi, le sacrifice de nombreux hectares de terres agricoles nécessaires à la réalisation de ce projet apparaît désormais complètement anachronique. Au contraire, la qualité organique de ces terres devrait être mise à profit pour accentuer le caractère nourricier du plateau de Saclay. Pour toutes ces raisons, la réalisation de cette ligne me paraît devoir être profondément remise en cause au profit d'autres solutions mieux adaptées aux nécessités de déplacement, à nos capacités de financement et à l'urgence impérieuse de permettre à notre territoire de retrouver sa fonction originelle de terre nourricière, contribuant ainsi à répondre au défi écologique qui se présente.
N°32								X			X		R.F. habitant à Palaiseau Je ne vois vraiment pas en quoi cette ligne va aider à soulager la circulation actuelle, ou l'améliorer. Il serait beaucoup plus facile de faire une ligne de tramway. La crise sanitaire que nous venons de vivre, nous a montré que nous faisons fausse route, à vouloir continuer à tout faire plus vite, en avoir toujours plus, en bafouant notre terre nourricière. Jusqu'à preuve du contraire l'homme se nourrit d'aliments qui ont poussé grâce à la terre, La terre agricole du Plateau de Saclay, qui a déjà été bien réduite ces dernières années, est une terre très fertile. Elle est à proximité de Paris, elle est à préserver !! Si nous voulons continuer à vivre sur terre, il y a beaucoup de choses à repenser sur notre façon de vivre, Ce projet correspond à un projet d'un ancien monde. Là maintenant il n'est plus d'actualité ! Merci d'avance de bien vouloir tenir compte de mon point de vue.
N°33								X			X		Déposant non identifié Je suis pour le développement des transports en commun. Il est néanmoins fortement dommageable qu'une partie de la ligne 18 du Grand Paris Express soit encore prévue en aérien. Cela viendrait impacter de manière très négative l'un des derniers environnements agricoles encore préservés à proximité de Paris, situé de plus en bordure du magnifique parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse. Il faudrait que l'intégralité de la ligne soit souterraine, faute de quoi je m'oppose avec force à ce projet qui viendrait dégrader irrémédiablement l'environnement, apporter de nombreuses nuisances et offrir une nouvelle tête de pont à l'urbanisation galopante du plateau de Saclay.

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
N°34				X				X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Je rejoins en tous points l'avis donné au N°31: "Ainsi, pour un cout global moindre et une durée de travaux moins longue, une double solution alliant tramway sur roue, lignes de bus à haute capacité et transport par câble connecté à une gare RER B serait plus efficient." Il me semble que les liaisons entre Antony (aéroport) et Palaiseau et Orsay-Gif sont déjà existantes et fonctionnelles, le RER B se connectant au RER C à Massy. Reste les problèmes d'accessibilité au plateau (la ligne 18 ne favorisant que les échanges paris vers Saclay, car rien n'est fait pour les habitants proches plateau de Saclay au nord comme au sud où les réseaux routiers sont saturés, la ligne 18 ne changera rien à cela). Donc oui favorisons les liaisons douces vallée-plateau entre le RER B déjà existant ce qui améliorera les trajets des parisiens ET des Franciliens !</p> <p>Reste la liaison Orsay-gif vers Versailles : idem ici une liaison douce, en site propre (voie bus réservé, tram ou autre) serait nettement moins écologiquement préjudiciable, moins couteuse, et plus adaptée à la fréquentation humaine prévue.</p>
N°35				X				X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Encore un projet inutile coûteux, nuisible pour l'écosystème déjà en danger de la Vallée de Chevreuse, un tramway suffirait amplement! J'habite Villiers le Bâcle depuis 20 ans et je vois bien que l'usage de ce métro n'apporte rien à tous les villages du plateau de Saclay qui conservent encore un caractère typique et luttent contre leur enfouissement sous le béton. Cette obsolescence du projet est encore plus vrai en 2020, compte tenu des retards dans la programmation des travaux et des coûts EXORBITANTS de ce projet qui n'est toujours pas intégralement financé.</p>
N°36				X				X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>J'approuve l'observation n°18 : "La construction de cette ligne 18 n'est pas d'utilité publique. Il a été démontré que cette liaison ne serait pas rentable" "Le bilan de cette opération est très négatif en terme d'impact environnemental."</p> <p>"Il y avait pourtant des propositions alternatives envisageables à moindre cout : bus de Versailles a Saclay et St Quentin à Saclay avec mise en site propre, liaison du plateau de Saclay au RER B a Lozère ou Orsay par téléphérique / télécabine ou autre, amélioration de la qualité de service et augmentation de la fréquence du RER B (initialement prévue mais a priori déprogrammée?). Le projet d'amélioration de la ligne de RER B est un vrai projet d'utilité public pour réduire les embouteillages et la pollution contrairement à ce projet de ligne 18." Ce projet est mauvais car il détruit de la terre agricole, il ne sera jamais rentable à moins de construire une ville dense tout le long ce qui serait totalement anachronique. C'est exactement le CONTRAIRE de ce qu'il faut faire pour se préparer au changement climatique.</p>
N°37				X				X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>On ne veut pas du métro en aérien !!! Pensez au nombre des personnes qui vont subir les nuisances visuelles et sonores !</p> <p>Gardez l'argent pour remettre en état le ter b !</p>
N°38				X				X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Pourquoi faire une ligne qui ne suit pas les flux majeurs de trafic. Nous sommes des milliers à prendre la N118. Et seulement quelques centaines à aller vers Montigny. De plus un métro sur pylône engendrera énormément de nuisance de pollution visuelle avec une explosion du coût de maintenance. Un métro demi enterre, du type RER A au niveau de Fontenay-sous-Bois limiterait tout cela.</p>
N°39				X				X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Il y a des alternatives plus vert, moins chère et plus rapide. Pourquoi cet acharnement à dépenser l'argent publique sur des projets inutile et néfaste pour l'environnement et nos/vos enfants. Le bus, le funiculaire. Etc....</p>
N°40								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Je suis tout à fait contre ce projet de ligne 18, encore plus en aérien sur le plateau de Saclay, zone agricole déjà bien maltraitée. Non seulement ce projet est inutile (il ne désemplira pas la ligne B du RER, il n'y aura pas de gare...) mais en plus il est nuisible pour l'environnement, pour l'agriculture... Les terres du plateau sont exceptionnelles, il faut les préserver, comme doivent l'être celles de Gonesse. Nous constatons chaque jour un peu plus les impacts négatifs de notre système productiviste. Il est temps de relocaliser l'agriculture. En Ile-de-France, il y a de plus en plus d'habitants mais de moins en moins de terres agricoles nourricière ? N'y-a-t-il pas un souci ? Des solutions alternatives existent, pour les transports et pour une alimentation relocalisée. Les associations locales y travaillent de longue date mais ne sont pas écoutées. La précédente enquête publique a montré un rejet massif de ce projet... mais il continue. Cette fois, il faut l'abandonner !</p>
N°41								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Les terres agricoles du plateau de Saclay sont d'une exceptionnelle fertilité. Elles pourraient continuer à nous nourrir pendant des siècles. Il s'agit là d'un bien non reproductible...Des terres fertiles ne s'inventent pas, ne se fabriquent pas, ne se dupliquent pas...L'autonomie alimentaire a été pendant des siècles pour l'homme un sujet central. Comment nos politiques peuvent-ils choisir de détruire ce qui va nous faire collectivement défaut ? Le caractère irréversible de cette destruction est particulièrement inconséquent. L'épisode du COVID nous a laissé sidérés devant la perte d'autonomie de notre économie...disparition de nos outils de production...de masques, d'appareils médicaux...Mais, on pourra y remédier, ce qui n'est pas le cas pour la disparition des terres riches. J'insiste sur le caractère irréversible de ce bétonnage des terres.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												Nous faut-il une famine planétaire pour comprendre que nous devons, nous humains, préserver nos terres agricoles à tout prix, et ce de manière planétaire ? C'est un enjeu primordial qui dépasse tous les clivages. Ce projet est néfaste, il nuit, entre-autre, à l'autonomie alimentaire. Il est donc contraire à l'intérêt général et n'est pas d'utilité publique.
N°42								X			X	Déposant non identifié Les transports en commun devraient être fait en premier lieu pour la population locale et leurs besoins quotidiens. Un métro qui sert à gagner 15 minutes pour partir en vacances 1-2 fois par an est inutile. Un train sans gare est totalement inutile. Si vous voulez sacrifier une partie de terres fertiles du plateau d'une façon utile, faites un tramway. La crise de COVID a démontré que les circuits courts devraient être notre priorité. Chaque hectare de cette terre agricole en Île de France est d'une énorme valeur.
N°43				X				X			X	Étudiant à l'ENS Paris-Saclay Je suis actuellement étudiant à l'ENS Paris-Saclay, je vais habiter l'année prochaine dans le nouveau quartier du Moulon. Je me suis rendu plusieurs fois dans ce quartier ces 3 dernières années à chaque fois cela a été une galère. En effet le seul moyen de s'y rendre depuis Paris est en Voiture ou en RER B + Bus (très souvent bondé même pendant le WE). Je me pose donc plusieurs questions : Pourquoi ce quartier a été construit ? On nous parle d'écologie toute la journée et on va bétonner toute une zone de l'IDF, qui a été jusque-là préservée de l'urbanisation massive, pour y implanter des écoles qui avaient toutes un campus. Pourquoi ne pas rénover les bâtiments existants ? C'est ce qui est fait dans d'autres pays. Pourquoi entasser les étudiants si loin des grandes villes ? Pourquoi précipiter cela alors qu'aucun commerce n'est accessible à pied ou à vélo ? Pourquoi avoir retardé les travaux de la ligne de métro qui allait à Saclay au profit de celles qui seront utiles pour les JO 2024. Ce projet de d'urbanisation massive est une aberration financière et un désastre écologique tout cela pour que les écoles françaises soient mieux représentées dans les classements internationaux.
N°44								X			X	Déposant non identifié La population est défavorable à ce projet et les avantages de celui-ci sont très minces à côté de l'impact qu'aura cette ligne sur l'écosystème. Des transports en commun il y en a, devoir se déplacer d'un point A à un point B c'est très important cependant pouvoir manger de la nourriture de qualité, tous les jours c'est fondamental. Respectons la demande des citoyens.
N°45												Identique N°48
N°46								X			X	Déposant non identifié Antony - tracé ligne18 : non respect du code de l'environnement art L 123.10 et R 123.9 à R 123.11? A l'attention de Madame Murette - Présidente de la Commission d'Enquête L18 (DUP modificative). L'enquête publique de la ligne 18 du Grand Paris a eu lieu du 21 mars au 26 avril 2016 sans information préalable des habitants d'Antony sur place, ni dans le journal municipal. Pour preuve, sur les 274 pages de l'annexe 2 à ce rapport d'enquête, un seul Antonien, Monsieur Meunier s'exprime en page 5. Référence de l'annexe : Tableaux de synthèse des observations, courriers et courriels recueillis. Tome 2sur2 Faute d'information, les habitants impactés par ce nouveau tracé qui prévoit de passer sous leur maison, n'ont donc pu, à aucun moment s'exprimer. Pourquoi le maire d'Antony, également vice-président de SGP (Grand Paris), a-t-il laissé dans l'ignorance pendant 4 ou 5 ans les victimes de son tracé de la ligne 18 passer sous leur maison bâtie sur sol argileux instable, alors qu'Antony est déjà classé presque tous les ans en catastrophes naturelles inondations et mouvements de terrains. -voir à ce propos la déclaration de M. Patrick Devedjan de septembre 2013 – "sol argileux à 87 % de son terrain... taux d'imperméabilité très élevé qui monte dans certains endroits jusqu'à 100 %" - Ils ont donc été tous très choqués de recevoir de SYSTRA, une filiale de SGP, un écopli fin janvier 2020 les informant brutalement qu'une servitude d'environ 150 m2 (15 mètres de diamètre du tube sur les 10 m de façade) de leur propriété serait désormais acquise au profit de SGP pour une *indemnité totale de l'ordre de 3 500 €* , les empêchant ainsi de vendre au prix habituel de 1 100 € le m2 (en août 2019) et de 2 600 € le m² « constructible collectif » à un promoteur !!! -sous réserve que les tréfonds soient libres de toute servitude et, si possible, de pouvoir disposer de 2 terrains contigus-. Dans les faits, un terrain impacté par les bruits solidiens sur sol argileux et les vibrations de son sous-sol n'intéresse personne. A réception de cet écopli fin janvier 2020, leur annonçant brutalement cette terrible nouvelle, les habitants concernés ont quasiment tous adressé à SGP une lettre recommandée AR, avec copie à Monsieur le Défenseur des Droits, en soulignant l'illégalité de cette manœuvre. Pour toute réponse, SGP leur a opposé verbalement que, de toutes façons, la décision de les déposséder avait déjà été prise et que c'était irréversible !!! Pour preuve, la SGP a déjà commencé depuis le 17/6/2020, -soit 2 jours après l'ouverture de cette nouvelle enquête dite "unique"- à ouvrir des chantiers du côté et en face de l'Impasse d'Orléans sur la RN20, laquelle termine à Antony-Massy le tracé de la ligne 18 *prévu pour passer sous les maisons du côté pair de la rue des Marchais, se poursuivre sous celles des numéros 49, 51, 56, 58 et 60 de la rue de Bellevue à Antony, avant d'arriver à l'impasse d'Orléans à Massy. Doit-on comprendre ici que tout aurait été décidé d'avance en ayant pris soin de ne pas informer les habitants concernés par la dépossession de leur bien, acquis le plus souvent par un emprunt de 25 années, l'aboutissement de toute une vie de travail ??? Nous espérons néanmoins que SGP

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													pourra enfin reconsidérer sa position en opérant désormais sur le tracé alternatif passant par la très large avenue François Sommer, inhabitée, et ce, même si elle aurait, aux dires de certains, écarté ce projet pour 200 mètres de plus à creuser. Ce serait un argument moralement indéfendable comparé à toutes les nuisances, en particulier de santé, à infliger aux habitants et aux élèves du lycée professionnel d'Antony-pôle.?
N°47								X	X				Déposant non identifié La ligne 18 est la condition sine qua non pour garantir la pérennité et l'attractivité du pôle d'excellence universitaire et technologique du Plateau de Saclay. Sa connexion rapide à l'Aéroport de Paris-Orly et, partant à Paris via la ligne 14 étendue vers le Sud garantira enfin un vrai écosystème bénéfique au Plateau qui est marginalisé par sa difficulté notamment temporelle mais aussi par sa multimodalité d'accès
N°48								X		X			Déposant non identifié Enquête publique ligne 18 - Je sais que cela aura un coût supplémentaire énorme mais si la ligne 18 était entièrement enterrée, il n'y aurait aucune répercussion sur la faune et la flore et le projet serait accepté très facilement par l'ensemble de la population. Que vont penser nos enfants si l'impact sur la nature est mauvais.
N°49				X				X		X			Jean Michel BIQUARD – habitant de Palaiseau Futur métro 18 - Les projets de transport sur la ligne 18 datent de plusieurs années auparavant, ces données intégraient l'idée qu'il y aurait une demande exponentielle de moyens de transports pour faire face à l'afflux continu de salariés sur le plateau de Saclay. Hors la crise du COVID 19 montre que les salariés ont complètement changés leurs habitudes de travail : développement du télétravail et restriction dans l'usage des moyens de transport. Cette période va durer très longtemps, alors pourquoi prévoir ces moyens surdimensionnés par rapport aux besoins réels ? Il faut d'urgence que les différentes instances à l'origine du projet se réunissent avec les municipalités concernées par le tracé du métro 18 se réunissent pour examiner la situation et revoir en profondeur le futur tracé. Les sommes budgétaires sont énormes, une réorientation vers d'autres priorités sont indispensables, lutte contre le chômage, rénovation des bâtiments et investissements pour l'amélioration du RERB.
N°50								X		X			Déposant non identifié La ligne 18 entre Saint-Aubin et Versailles est totalement inutile. Elle ne concernera que très peu de personnes pouvant l'emprunter (aucun arrêt sur le plateau) : les personnes continueront de prendre la voiture... Pourquoi ne pas développer les transports existants très efficaces ? Au pire un tramway qui aura un moindre impact sur l'environnement. On nous assène à longueur de journée de consommer local, de télétravailler, de réduire notre propre impact sur l'environnement, et la SGP fait tout le contraire. Un projet très cher, inutile, mais imposé ! Il me semble, malheureusement que tout est déjà décidé, et que l'avis des principaux concernés ne changera rien. Aucun crédit n'est donné à l'avis de la population, pour preuve la précédente enquête !!!!!
N°51				X					X				Déposant non identifié Très utile pour les étudiants qui sont sur le plateau de Saclay
N°52				X						X			Déposant non identifié C'est que du temps perdu pour nous en vaine discussion : De rallonge d'enveloppe, en retard, en projet non finalisé, en non-écoute de la population (comme un grand débat ou un référendum en somme). La concertation, l'enquête publique a bon dos c'est que du foutage de gueule. Personne ne nous écoute ou tape du poing pour arrêter ce projet pharaonique. Au final qui va payer ? NOUS. On va encore payer combien de temps les lubies des gens qui nous gouvernent et qui ont de la famille ou des amis dans le BTP ? PJ : économie matin.pdf -la Tribune.pdf - relance de 110 millions au 15 mai 2020.pdf Première pièce jointe : Article Economie Matin du 23/01/2016: François de Mazières – Economie matin 23-01-2016 - scandale du millefeuille administratif Deuxième pièce jointe, article de La Tribune du 23/02/2018 Analyse des annonces du gouvernement de ce matin sur le décalage dans le temps de certains tronçons et de lignes du Grand Paris Express, Troisième pièce jointe : relance de 110 millions au 15 mai 2020 Mais où est donc passé l'argent provisionné pour parer à des retards de chantier ? A moins qu'il ne faille javelliser tous les chantiers et fournir des masques en raison du covid 19 ! Je vous laisse compter le nombre de masques et de bidon de javel potentiels !
N°53				X		X				X			Pascal Fontaine de Châteaufort Ce projet de ligne 18 en viaduc, de par son coût exorbitant, son énorme impact environnemental et le modeste intérêt apporté aux usagers selon différentes études est une aberration. Les temps ont changé; la pandémie du covid 19 doit faire réfléchir. La sobriété devrait être gagnée les esprits.

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Une question prévaut : qu'allons nous laisser à nos enfants? une dette colossale, une dégradation environnementale catastrophique par la bétonisation quasi irrémédiable de terres agricoles très fertiles, alors qu'on nous répète que trop d'hectares sont soustraits à la nature*.</p> <p>N'y a-t-il pas mieux à faire? Un projet plus modeste, plus utile et qui satisfasse plus de monde.</p> <p>Je suis convaincu que le plateau de Saclay doit avant tout servir à nous nourrir. Le confinement a révélé une demande de produits locaux grandissante. L'installation de maraîchers devrait donc être une priorité.</p> <p>Pascal Fontaine de Chateaufort</p> <p>*Autre idée folle à moindre échelle : la création d'un supermarché à Châteaufort</p>
N°54												Identique n°53
N°55				X				X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Le projet de ligne 18 en viaduc, de par son coût exorbitant, son énorme impact environnemental et le modeste intérêt apporté aux usagers selon différentes études est une aberration. Les coûts d'exploitation ont été évalués et ne seront pas rentables. Au final si ce projet se fait, il restera une dette colossale, une dégradation environnementale catastrophique par la bétonisation quasi irrémédiable de terres agricoles très fertiles, et toujours plus de nuisances sonores.</p> <p>Alors NON à la ligne 18. ENTERRONS-LA !</p>
N°56								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Le bilan de cette opération est très négatif en termes d'impact environnemental ! Cela paraît complètement improbable et inadmissible d'envisager encore des constructions bétonnées avec un énorme viaduc à l'horizon 2030 ; à l'heure où l'écologie prend une place prédominante au sein de notre société, comment peut-on sacrifier des terres agricoles classées parmi les plus fertiles d'Europe ? Comment peut-on dégrader et défigurer un paysage si beau à quelques centaines de mètres seulement de Versailles Grand Parc et du parc de la vallée de Chevreuse, sans aucune préoccupation écologique et de développement durable. Il faut se projeter et penser à l'impact à long terme d'une telle construction en favorisant une approche plus responsable, écologique et avec pour objectif une meilleure qualité environnementale et de respect de la santé de chacun. Le challenge environnemental d'ordre mondial de baisser nos émissions de CO2 ne peut pas se faire par la bétonisation qui est grand émetteur de CO2. Je suis contre le projet de la partie aérienne notamment pour ses conséquences écologiques, sur le développement durable et sur la population (dénaturation d'un espace magnifique, danger pour les oiseaux, nuisances sonores pour les riverains !) et je n'accepte pas d'offrir ce viaduc en cadeau à nos enfants. Je demande soit d'arrêter la ligne au CEA, soit d'obtenir un financement pour la mise en sous terrain si l'intérêt de cette ligne est vraiment confirmé.</p> <p>En effet, il semblerait que l'utilité publique de cette ligne soit remise en question par des études socio-économiques. Il serait très intéressant de refaire une étude plus approfondie sur l'intérêt de cette ligne car les interactions entre plateau de Massy Palaiseau et de Saint Quentin Versailles sont de faible intensité et les objectifs du nombre de voyageurs par jour semblent très difficile à atteindre et sont vraiment dérisoires par rapport à la fréquentation du RER B par exemple. Les bouchons sont concentrés vers Paris, par la N118 ou l'A86 et cette ligne 18 n'apporte aucune solution pour désengorger l'accès à la capitale et réduire la pollution. Il serait plus intéressant de travailler sur la modernisation et l'amélioration du service et des connexions aux RER B et C et privilégier une solution de bus propre pour les connexions entre Saclay et Versailles. Il faudrait donc se focaliser sur l'accès à la capitale plutôt qu'en transversale qui n'a semble-t-il pas vraiment d'intérêt !</p>
N°57	X	X	X	X		X		X			X	<p>Association - Union des Associations de Défense du Plateau de Saclay, Jean-Pierre Parisot Secrétaire de l'UASPS</p> <p>L'association fournira ultérieurement un avis motivé.</p> <p>L'UASPS demande, dans un premier temps, la tenue d'une réunion publique pendant l'enquête, afin que la population soit en mesure de s'exprimer en connaissance de cause sur les modifications substantielles apportées au projet de Ligne 18.</p> <p>Les principales raisons, exposées dans le document ci-joint, sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pièce D3 : cartes descriptives du tracé illisibles, et dans certains cas, fausses ou absentes, - Pièce D4 : référence à un "développement urbain important" autour de la gare de CEA-Saint-Aubin, - pièce H : absence de parking relais au niveau de la gare de CEA-Saint-Aubin, - pièce H/ évaluation socio-économique : mode de calcul du tableau des valeurs actualisées non précisé. <p><u>PJ : première réaction de l'UASPS V3.pdf</u></p> <p>Première réaction de l'UASPS à l'Enquête Publique complémentaire de la Ligne 18 Orsay, le 27 juin 2020</p> <p>L'Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay et des Vallées Limitrophes fournira ultérieurement un avis motivé.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Dans un premier temps, l'UASPS s'associe au GRAAL pour demander une réunion publique pendant l'enquête, afin que la population soit en mesure de s'exprimer en connaissance de cause sur les modifications substantielles apportées à ce projet. Nous souscrivons aux demandes du GRAAL sur les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promesse de l'EPAPS durant la réunion du 19/11/2019 d'avoir des échanges avec la population, - Explications de la suppression de 2 ha d'EBC - Explication de l'augmentation de l'emprise du SMI - Suppression du parking de rabattement de la gare CEA-Saint-Aubin <p>S'ajoutent à cela, des remarques et questions résultant du début de notre analyse du dossier d'enquête.</p> <p>Cartes descriptives du tracé</p> <p>Dans la pièce « D 3 Description du projet et de ses évolutions » au Chapitre 1.3 «Le tracé »,</p> <ul style="list-style-type: none"> - La réduction des plans de grande taille au format des pages du dossier rend les libellés illisibles car trop petits. Le grossissement 2 fois de l'image ne fait apparaître que des libellés flous, toujours illisibles, même à la loupe. Ces cartes inexploitable doivent être fournies. - « Figure 12 : Vue en plan et profil en long entre l'OA14 (la zone de transition Est) et la gare Orsay-Gif » est fautive car la carte ne correspond pas au tracé de la ligne. Une connaissance précise du tracé de ce segment est impérative du fait qu'il inclut le franchissement de la RN118, qui est modifié pour cette enquête. Cette Figure est à corriger impérativement. - Il manque la représentation du tracé sur la portion de la gare Orsay-Gif à la gare CEA-Saint-Aubin. La connaissance précise du tracé et de l'élévation de la voie est nécessaire pour apprécier son influence sur les cultures voisines ainsi que pour préciser l'emprise de la voie par rapport à la ZPNAF. Cette figure est à fournir. <p>Projet d'urbanisation autour de la gare CEA-Saint-Aubin</p> <p>Dans la pièce « D 4 Caractéristiques principales des ouvrages et conditions d'exécution des travaux » au niveau du descriptif de la gare de Saint-Aubin, nous relevons le passage :</p> <p>« Située sur l'articulation entre le CEA et la ville, au droit de l'actuel carrefour du Christ, dans la commune de Saclay, la gare de CEA Saint-Aubin reste actuellement éloignée des aires en cours d'urbanisation. Elle a vocation à assurer le rabattement et le transit des employés du CEA (6 000 personnes) dans une temporalité proche mais sera peut-être au centre d'un développement urbain important dans quelques années. »</p> <p>Il n'a jamais été prévu, à notre connaissance, de développer un « centre urbain important » à cet endroit. A quel projet la SGP fait-elle allusion ? Aucune des 2 versions du Contrat de Développement Territorial n'y fait référence. Nous avons besoin d'urgence d'éclaircissements sur ce point.</p> <p>Gare de CEA-Saint Aubin – parking relais</p> <p>Lors d'une réunion publique préalable à l'enquête publique de 2016, la SGP affirmait que la gare CEA-Saint Aubin serait pourvue d'un parking relais de 2000 places. Cela paraît en effet extrêmement souhaitable, étant donné la « localisation très favorable aux rabattements de proximité » de cette gare (pièce H, page 87, où sont énumérées toutes les communes dont les habitants pourraient profiter de la présence d'un parking relais).</p> <p>Or, dans le dossier d'enquête, rien ne permet de confirmer que la SGP compte tenir cette promesse. De fait, dans la pièce H (page 88) on laisse clairement entendre que malgré son utilité, la SGP ne prévoit nullement la construction d'un tel parking :</p> <p>« La question d'un parking-relais:</p> <p>Il est inévitable que la question se pose. Elle se pose d'une façon générale pour les stations de la ligne 18, mais elle se pose avec une acuité particulière pour CEA-Saint-Aubin, compte tenu de sa position stratégique au carrefour du Christ de Saclay facilitant les rabattements automobiles depuis la N 118 et la vallée de Chevreuse comme le montre la carte ci-dessous. En outre, cette gare est la seule des trois gares qui desserviront le sud du plateau qui aura vocation à accueillir une gare routière importante. »</p> <p>La gare étant coincée entre des routes, il sera évidemment très difficile de rajouter un tel parking après coup.</p> <p>Qu'en est-il ?</p> <p>Chiffrage de l'évaluation socio-économique</p> <p>Dans la section 7.1 de la pièce H (pages 92-95), on trouve un bilan quantifié des avantages et des coûts de la ligne 18. Dans ces calculs, l'évaluation des postes figurant dans le tableau ci-dessous (page 94) n'est pas ou très peu expliquée :</p> <p>Afin de pouvoir juger de l'exactitude et de la sincérité de ces calculs, il est indispensable de connaître le mode de calcul des chiffres figurant dans la colonne de droite.</p>
N°58								X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Ce projet de ligne 18 et sa portion aérienne sur le plateau de Saclay met en danger la production agricole locale, la crise que nous venons de vivre avec le covid19 a montré l'importance de revenir à une production locale qui nous permettra de faire face aux pénuries alimentaires qui s'annoncent avec le réchauffement climatique. De plus cette ligne ne déchargera que très faiblement le trafic routier. D'autres solutions (tram enfouissement</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
N°59								X			X	<p>renforcement du RER par un réseau de bus) doivent être envisagées</p> <p>Déposant non identifié Ligne 18 grand paris - Violation du Code de l'Environnement, partie intégrante de la Constitution. A l'attention de Madame C. Marette, Présidente de la Commission d'enquête L.18 (DUP modificative) Ligne 18 grand paris - Violation du Code de l'Environnement, partie intégrante de la Constitution? Le Code de l'Environnement fait partie intégrante de notre Constitution avec la publication au Journal officiel de la République française du 2 mars 2005, de la loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1° mars 2005 relative à la Charte de l'environnement. Or, ce Code de l'Environnement stipule, au moyen de ses articles L. 123.10 et R. 123.9 à 123.11 : la publicité de l'enquête publique se réalise précisément 15 jours avant l'ouverture par l'autorité compétente, le maire a pour obligation d'informer la population de l'organisation de l'enquête sur le territoire via un journal d'annonces légales, l'affichage et les canaux audiovisuels. En plus d'informer sur l'ouverture de l'enquête publique, le maire devra également communiquer régulièrement sur l'avancement de l'enquête et les résultats obtenus. Or ces articles n'ont pas été respectés, tant lors de la première enquête dite "préalable" de mars/avril 2016, qu'à celle dite "unique" du 15 juin au 17 juillet 2020. Quatre irrégularités majeures se dégagent et qui ont eu pour effet : de nuire à l'information de l'ensemble des personnes intéressées par l'opération, d'avoir été de nature à exercer une influence sur les résultats de l'enquête dite préalable et, par suite, sur la décision de l'autorité administrative.</p> <p>1. En 2016, les enquêtes publiques se sont déroulées sans information préalable dans le journal municipal et sans affichage dans le quartier Bellevue visé par les tracés du tunnel sous les maisons. Pour preuve, sur les 274 pages de l'annexe 2 au rapport d'enquête ligne 18, un seul Antonien s'exprime en p.5. et les rapports d'enquête spécifient « aucun commentaire négatif n'est signalé à Antony ». En témoigne également un acte d'achat/vente signé fin août 2019, pour une maison située au n° 32 de la rue des Marchais, lequel ne fait aucune mention de la future servitude décidée par SGP sur son sous-sol ... Donc ici, faute d'avoir été informés, les habitants désignés par décision arbitraire de SGP dont le maire d'Antony, est également vice-président en charge des finances, n'ont pas pu s'exprimer sur la servitude projetée dans le sous-sol de leur maison, avec toutes les nuisances du chantier de construction notamment décrites dans le blog de l'association de la ligne 15, et celui de Villiers sur Marne alors que SGP avait assuré que tout se passerait bien. Aucune garantie non plus pour la phase exploitation de la ligne 18, mais des échos de riverains victimes, font surtout état de bruits solidiens ... les plus redoutables... Ils sont générés, en particulier, par le frottement des roues en acier sur des rails en métal. Ils ressemblent à des grondements et font vibrer les murs des habitations en aggravant les fissures existantes. Notamment du fait qu' Antony est déjà déclarée en état de catastrophe naturelle pratiquement tous les ans, ...inondations et rétraction/dilatation de son sol argileux, instable et déjà propice aux fissures dans les bâtis. M. Devedjan le décrit notamment via le Journal Officiel du 10.9.2013 page 9412 «...sol argileux à 87 % de son terrain... taux d'imperméabilité très élevé qui monte dans certains endroits jusqu'à 100 % ». Des nuisances matérielles qui dévaluent des terrains devenus invendables... des pathologies causées par les bruits et vibrations...D'ailleurs, c'est bien pour ces motifs que Madame le Maire de Voisins le Bretonneux a dû se battre pour que le tracé de cette ligne 18 passe ailleurs que sous les maisons de La Bretonnière. Il est donc légitime qu'Antony puisse bénéficier de la même égalité de traitement.</p> <p>2. Ensuite, alors que le maire d'Antony devait informer régulièrement les habitants des maisons impactées par le tracé qu'il a choisi avec SGP en tant que vice-président de SGP, il n'a jamais communiqué non plus avec les victimes potentielles de ce tracé !</p> <p>3. En juin 2020, l'affichage se fait par la mairie dans le quartier avec 18 jours de retard au lieu des 15 jours d'avance obligatoires avant la date de l'ouverture de l'enquête fixée au 15 juin 2020. L'affichage s'est fait le jeudi 18 juin 2020 au lieu du mardi 2 juin 2020, soit avec 18 jours de retard !</p> <p>4. Comment expliquer que 2 jours après l'ouverture de la commission d'enquête unique (DUP modificative), soit le 17 juin 2020, le chantier soit déjà commencé sur la RN 20 au niveau de l'Impasse d'Orléans qui termine le tracé choisi par SGP ? Sinon par le fait qu'une décision aurait déjà été prise sur ce tracé, sans tenir compte de l'avis des victimes à qui on n'a jamais donné l'occasion de s'exprimer. ?</p> <p>Toutes ces irrégularités ont un impact négatif majeur, non seulement sur les nuisances à infliger aux victimes potentielles du tracé SGP à Antony, mais ont eu par ailleurs une influence sur les résultats de l'enquête dite préalable et, par suite, sur la décision de l'autorité administrative. La seule solution alternative acceptable est de faire passer le tracé par la très large avenue François Sommer, dans un terrain inhabité, même si, aux dires de certains, il y aurait 180 mètres de plus à creuser. C'est un argument moralement indéfendable comparé à toutes les nuisances, en particulier de santé, à vouloir infliger aux habitants des maisons pour une indemnité dérisoire de l'ordre de 3 000 €.</p> <p>En tout état de cause, décider arbitrairement de miner ainsi des terrains privés, déjà fragilisés par un sol instable, reviendrait à ne pas respecter la Constitution française qui garantit les droits fondamentaux des citoyens.</p>
N°60								X			X	<p>Association « Vivre à Bures » Jean-Marc CALLOUD- président Avis enquête publique L18 - Je vous transmets en pièce jointe l'avis de notre association. Merci d'en prendre acte. PJ : Avis VAB Enquête publique L 18.docx Avis de l'Association Vivre à Bures: Anciennement zone marécageuse, le Plateau de Saclay a été fortement aménagé à partir du XVIIIème siècle. A cette époque, un réseau de collecte</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>des eaux de drainage et de ruissellement est mis en place pour alimenter les fontaines et jets d'eau du Château de Versailles, cela par un réseau de rigoles conduisant l'eau vers les étangs Vieux et Neuf de Saclay qui desservaient le Château, via l'aqueduc et les Arcades de Buc. Le plateau ainsi assaini s'ouvre alors à une mise en valeur agricole. Ces terres seront vite considérées parmi les plus fertiles de la région parisienne. Malheureusement, depuis les années 1950, ce réseau de rigoles a manqué d'entretien et s'est peu à peu dégradé. Depuis, des projets de restauration élaborés et mis en place par les syndicats de la Bièvre et de l'Yvette, sont actuellement en cours de réalisation.</p> <p>Le plateau de Saclay reste le plus grand espace rural proche de Paris !</p> <p>Nous demandons avec force la sauvegarde de la qualité des terres agricoles par le maintien d'un drainage efficace et la continuité des rigoles. Toutes les coupures effectuées pendant les travaux doivent ensuite être réparées !</p> <p>Le monde agricole est d'ores et déjà mobilisé, comme en témoignent les banderoles installées sur les terres des Vandame à Villiers-le-Bâcle : « Faisons vivre l'agriculture locale ! »</p> <p>N'oublions pas que les eaux qui ne sont pas conduites vers Versailles se retrouveront dans nos vallées très sensibles aux inondations.</p>
N°61								X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Quelle hérésie que celle de vouloir à tout prix maintenir un métro aérien et tout cela en supprimant des terres agricoles. N'êtes-vous pas à contre courant de la mouvance actuelle ? Le trafic métro que vous voulez imposer VS le trafic routier est sans commune mesure.</p> <p>Il nous faut raison garder et privilégier nos terres agricoles afin de préserver la vie de nos agriculteurs et la qualité de notre alimentation. Gardez bien à l'esprit Messieurs les penseurs que sans nos agriculteurs nous ne sommes rien et serions dans l'incapacité de nous / de vous nourrir !!</p> <p>Et puis autre détail, venez voir comme la vie est douce dans nos villages !</p> <p>Alors s'il vous plaît, arrêtez de vouloir tout saccager.</p>
N°62								X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Ligne 18 Antony - Violation du Code de l'Environnement, partie intégrante de la Constitution ?</p> <p>Le Code de l'Environnement fait partie intégrante de notre Constitution avec la publication au Journal officiel de la République française du 2 mars 2005, de la loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1° mars 2005 relative à la Charte de l'environnement.</p> <p>Or, ce Code de l'Environnement stipule, au moyen de ses articles L.123.10 et R. 123.9 à 123.11 :</p> <p>la publicité de l'enquête publique se réalise précisément 15 jours avant l'ouverture par l'autorité compétente, le maire a pour obligation d'informer la population de l'organisation de l'enquête sur le territoire via un journal d'annonces légales, l'affichage et les canaux audiovisuels.</p> <p>En plus d'informer sur l'ouverture de l'enquête publique, le maire devra également communiquer régulièrement sur l'avancement de l'enquête et les résultats obtenus.</p> <p>Or ces articles n'ont pas été respectés, tant lors de la première enquête dite "préalable" de mars/avril 2016, qu'à celle dite "unique" du 15 juin au 17 juillet 2020.</p> <p>Quatre irrégularités majeures se dégagent et qui ont eu pour effet :</p> <p>* de nuire à l'information de l'ensemble des personnes intéressées par l'opération,</p> <p>* d'avoir été de nature à exercer une influence sur les résultats de l'enquête dite préalable et, par suite, sur la décision de l'autorité administrative.</p> <p>1. En 2016, les enquêtes publiques se sont déroulées sans information préalable dans le journal municipal et sans affichage dans le quartier Bellevue visé par les tracés du tunnel sous les maisons.</p> <p>* Pour preuve, sur les 274 pages de l'annexe 2 au rapport d'enquête ligne 18, un seul Antonien s'exprime en p.5. et les rapports d'enquête spécifient « aucun commentaire négatif n'est signalé à Antony ».</p> <p>* En témoigne également un acte d'achat/vente signé fin août 2019, pour une maison située au n° 32 de la rue des Marchais, lequel ne fait aucune mention de la future servitude décidée par SGP sur son sous-sol ...</p> <p>Donc ici, faute d'avoir été informés, les habitants désignés par décision arbitraire de SGP dont le maire d'Antony, est également vice-président en charge des finances, n'ont pas pu s'exprimer sur la servitude projetée dans le sous-sol de leur maison, avec toutes les nuisances du chantier de construction notamment décrites dans le blog de l'association de la ligne 15, et celui de Villiers sur Marne alors que SGP avait assuré que tout se passerait bien.</p> <p>Aucune garantie non plus pour la phase exploitation de la ligne 18 mais des échos de riverains victimes, font surtout état de bruits solidiens ... les plus redoutables... Ils sont générés, en particulier, par le frottement des roues en acier sur des rails en métal. Ils ressemblent à des grondements et font vibrer les murs des habitations en aggravant les fissures existantes. Notamment du fait qu' Antony est déjà déclarée en état de catastrophe naturelle pratiquement tous les ans, ...inondations et rétraction/dilatation de son sol argileux, instable et déjà propice aux fissures dans les bâtis.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents,

G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>M. Devedjan le décrit notamment via le Journal Officiel du 10.9.2013 page 9412 «...sol argileux à 87 % de son terrain... taux d'imperméabilité très élevé qui monte dans certains endroits jusqu'à 100 % ».</p> <p>Des nuisances matérielles qui dévaluent des terrains devenus invendables... des pathologies causées par les bruits et vibrations...</p> <p>D'ailleurs, c'est bien pour ces motifs que Madame le Maire de Voisins le Bretonneux a dû se battre pour que le tracé de cette ligne 18 passe ailleurs que sous les maisons de La Bretonnière. Il est donc légitime qu'Antony puisse bénéficier de la même égalité de traitement.</p> <p>2. Ensuite, alors que le maire d'Antony devait informer régulièrement les habitants des maisons impactées par le tracé qu'il a choisi avec SGP en tant que vice-président de SGP, il n'a jamais communiqué non plus avec les victimes potentielles de ce tracé !</p> <p>3. En juin 2020, l'affichage se fait par la mairie dans le quartier avec....18 jours de retard au lieu des 15 jours d'avance obligatoires avant la date de l'ouverture de l'enquête fixée au 15 juin 2020.</p> <p>L'affichage s'est fait le jeudi 18 juin 2020 au lieu du mardi 2 juin 2020, soit avec 18 jours de retard !</p> <p>4. Comment expliquer que 2 jours après l'ouverture de la commission d'enquête unique (DUP modificative), soit le 17 juin 2020, le chantier soit déjà commencé sur la RN 20 au niveau de l'Impasse d'Orléans qui termine le tracé choisi par SGP ? Sinon par le fait qu'une décision aurait déjà été prise sur ce tracé, sans tenir compte de l'avis des victimes à qui on n'a jamais donné l'occasion de s'exprimer. ?</p> <p>Toutes ces irrégularités ont un impact négatif majeur, non seulement sur les nuisances à infliger aux victimes potentielles du tracé SGP à Antony, mais ont eu par ailleurs une influence sur les résultats de l'enquête dite préalable et, par suite, sur la décision de l'autorité administrative.</p> <p>La seule solution alternative acceptable est de faire passer le tracé par la très large avenue François Sommer, dans un terrain inhabité, même si, aux dires de certains, il y aurait 180 mètres de plus à creuser. C'est un argument moralement indéfendable comparé à toutes les nuisances, en particulier de santé, à vouloir infliger aux habitants des maisons pour une indemnité dérisoire de l'ordre de 3 000 €.</p> <p>En tout état de cause, décider arbitrairement de miner ainsi des terrains privés, déjà fragilisés par un sol instable, reviendrait à ne pas respecter la Constitution française qui garantit les droits fondamentaux des citoyens.</p>
N°63												Identique n°62
N°64				X				X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Le site propre actuellement emprunté par le bus a été conçu (la loi l'y oblige) de façon à pouvoir supporter un moyen de transport de type tram, il y a là un moyen rentable et largement suffisant pour amener les usagers du cluster de la gare de Massy (très bien desservie) jusqu'au site du CEA en desservant l'ensemble du cluster. Cette solution est très largement moins coûteuse que celle du métro, évite d'impacter les terres agricoles situées entre le cluster et Saint-Quentin, où le projet de métro n'a aucun intérêt, aux dires de toutes les études faites. Alors, oui à une ligne 18 Massy-Christ de Saclay, mais de type tram : les usagers disposeront ainsi d'un moyen moderne, confortable et rapide, pour un coût bien moindre pour l'Etat, et des nuisances réduites."</p>
N°65			X		X			X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Rejet du projet ligne 18 : impact irréparable sur les terres agricoles du plateau de Saclay qui font partie des meilleures terres cultivables de la région, besoins pour les générations futures d'une culture de proximité, en plein développement sur le plateau, dénis des risques nucléaires sur le site du CEA pour la construction d'une gare, les retombées radioactives pouvant résulter d'un accident ne seront pas circonscrites dans le secteur de l'accident et pourront impacter l'ensemble de la région, augmentation du trafic routier par le doublement des voies fermeture des mouvements de la faune par le passage du métro, difficultés d'accès aux champs pour les agriculteurs, non pertinence d'un axe est ouest sur les transports, report de la rénovation et de l'amélioration des lignes B et C, utilisation de tonnes de béton de sable, d'acier... nous savons que la planète ne peut plus nous l'offrir, projets de bétonisation et immobilier non recevables.</p>
N°66			X					X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Le projet de ligne 18, même avant les modifications demandées fait partie des grands chantiers inutiles et néfastes qui ne devaient plus être prolongés. A l'heure où l'on sait qu'il est plus que temps de soigner la terre et ses habitants, qu'une petite pandémie de rien du tout nous rappelle notre vulnérabilité, à quoi sert ce projet au budget croissant, mais très rentable pour certain? A prévoir une urbanisation du plateau. A quoi sert ce projet? Le plateau est déjà traversé de 2 axes routier et les voies de bus peuvent supporter le tramway. Les lignes B et C du RER ont besoin de travaux: préservons ce qui existe, cela coûtera moins cher. Les besoins en transport sont nord sud. Et que fait-il ? (sauf aux abords du golf!). Il détruit une partie des terres agricoles du plateau, des terres nourricières. Il coupe des arbres, remplit des vallons de déblais, fait fonctionner engins bruyants et polluants pendant les travaux. Il impacte gravement la vie des agriculteurs locaux et habitants des villages. Il fragmente un écosystème protégé par une Zone de Protection Agricole et Forestière. Il fait du bruit. Il est la porte ouverte à l'urbanisation. Alors je ne suis ni d'accord avec le projet, ni avec les modifications prévues</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
N°67	X		X									X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Compte-tenu de l'importance et de l'impact de ce projet nous demandons que soit organisée une réunion publique afin que, comme annoncé à la réunion de l'EPAPS du 19 novembre 2019, un échange puisse avoir lieu avec la population.</p> <p>La perspective d'un nouveau développement urbain important sur le plateau aux abords de la gare CEA-SAINT-AUBIN interpelle, cette éventualité n'ayant jamais jusqu'alors été évoquée. Nous souhaitons que toute clarification soit apportée à ce sujet. Toutes les dispositions de stationnements, de dessertes, d'aménagements de la gare routière, directement liées à son implantation et à son fonctionnement, doivent impérativement être précisées et présentées dans un plan d'ensemble concomitant à ce dossier d'enquête. Une réunion publique permettrait d'éclairer le public sur les différents points du projet même et de son contexte d'aménagement.</p> <p>Nous en sollicitons donc l'organisation, dès que possible, et bien entendu, hors période de congés.</p>
N°68				X				X			X		<p>M. MEUNIER pour le RASSEMBLEMENT NATIONAL ANTONY</p> <p>La ligne 18 du Grand Paris Express, une ligne qui n'a d'autre but que de relier à Orly et entre eux les principaux pôles de compétitivité universitaire, technologique et économique que sont ou seront Antonypole, Massy, Palaiseau, Orsay, le CEA Saint-Quentin, Saint-Quentin et Orsay. Pour preuve, l'avis défavorable rendu par le Commissariat Général à l'Investissement pour le tronçon Saclay-Versailles. Pour preuve également, la délocalisation sur le plateau de Saclay de l'école centrale de Châtenay-Malabry ou de l'E.N.S. de Cachan. Des délocalisations qui remettent en cause l'équilibre économique et universitaire de nos territoires, vont dégrader le cadre de vie des enseignants et des étudiants et accroître leur temps de transport. La réalisation de la ligne 18 a un coût de 4,457 milliards d'euros pour un nombre attendu de voyageurs journaliers de 100 000 alors que le nombre de voyageurs journaliers sur la ligne du RER B est d'un million. Une ligne B saturée, dont l'amélioration et la modernisation est une nécessité absolue. Le budget consacré à la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express serait bien plus utile s'il était affecté à l'amélioration et à la modernisation du RER B, ainsi qu'à la réalisation d'une ligne de bus en site propre entre les gares de Jouy-en-Josas et d'Orsay.</p> <p>La réalisation de la ligne 18 contraint Ile-de-France Mobilités à supprimer la ligne OrlyVal. Plutôt que de la supprimer, il apparaît bien plus opportun d'inclure OrlyVal dans le réseau de transport en commun francilien en alignant son tarif sur celui des autres lignes et en créant trois nouvelles gares : Chemin d'Antony, Wissous et Orsay.</p> <p>Enfin, la réalisation de la ligne 18 ne prend pas en compte la saturation actuelle de la RN 118, qui risque d'être encore plus encombrée, si cela est possible. Sur l'impact environnemental de la ligne 18 du Grand Paris Express : Tel que proposé aujourd'hui, le projet de ligne 18 du Grand Paris Express remet en cause l'existence même des terres agricoles du plateau de Saclay. En effet, la ligne 18 du Grand Paris Express sera composée d'une section souterraine de 22 kilomètres et d'une partie aérienne en viaduc de 13 kilomètres qui culminera à une altitude de 7 mètres de haut et s'étendra sur plus de 10 mètres de large entre Magny-les-Hameaux et Palaiseau en passant par le plateau de Saclay, soit l'équivalent d'un axe routier majeur sortant de terre. Cette structure sera soutenue par un appui central tous les 25 mètres.</p> <p>Ce viaduc sera construit en traversant des terres agricoles fertiles du plateau de Saclay, qui se retrouvent donc menacées par ce projet de métro aérien, alors même que ces terres sont protégées par le décret du 31 décembre 2013 sous forme d'une Zone de protection naturelle et forestière. Située à quelques mètres des habitations, les riverains subiront des nuisances sonores et visuelles importantes liées au passage de ce super-métro aérien. C'est pourquoi, si la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express était maintenue, son tronçon Magny-les-Hameaux – Palaiseau se doit d'être enfoui.</p> <p>Sur la desserte et la localisation de la future gare d'Antonypole : Quant à l'implantation d'une gare de la ligne du Grand Paris Express sur le site d'Antonypole elle ne peut être déconnectée du projet porté par la ville d'Antony de requalification, de restructuration et d'aménagement du quartier Antonypole dans son ensemble. Un projet dont on ne connaît aujourd'hui ni les tenants, ni les aboutissants de manière précise. C'est pourquoi, si la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express était maintenue, la réalisation de la gare d'Antonypole ne peut se faire sans que soit connu le projet porté par la ville d'Antony sur le quartier Antonypole. Aujourd'hui, le quartier d'Antonypole n'est desservi que par deux lignes du Paladin (la 1 et la 2) à partir de la gare RER d'Antony. Le service de ces deux lignes est interrompu en semaine à compter de 20h00 et ne fonctionne pas le Dimanche. L'ETP « Vallée Sud Grand Paris » envisage à terme de supprimer ces deux lignes.</p> <p>C'est pourquoi, si la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express était maintenue, il est essentiel que la future gare d'Antonypole puisse être desservie à partir, à minima, de l'ensemble des gares RER (B et C) situées sur Antony. Une desserte qui doit être mise en œuvre en lien avec Ile-de-France Mobilités et la RATP. Par ailleurs, quelles garanties sont données aux riverains quant aux futures nuisances liées au chantier de la gare Antonypole (difficultés de circulation liées aux travaux, nuisances sonores, impact du chantier sur la vie quotidienne) ? Des réponses précises et étayées doivent être données et ce d'autant plus, que l'Autorité Environnementale a admis, dans son avis n° 2015-63 pages 4 et 5, que les réponses apportées n'étaient pas satisfaisantes. En conclusion, la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express n'est en aucun cas une priorité, elle pose d'ailleurs plus de problèmes qu'elle n'en résout et le budget consacré à sa réalisation (2 860 M€ HT) serait bien plus utilement investi dans l'amélioration et la modernisation des RER B et C, ainsi que dans l'inclusion d'OrlyVal au réseau de transport en commun francilien</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
N°69								X		X		Habitants de Châteaufort En tant qu'habitants de Châteaufort, ce projet de métro aérien ne nous apportera aucun avantage si ce n'est que des inconvénients (nuisances sonores et visuelles). De plus, pas d'arrêt prévu à Châteaufort donc aucun avantage côté transport. Au final, c'est un grand "NON" au métro aérien.
N°70								X		X		Déposant non identifié Je souhaite exprimer mon désaccord avec l'implantation de la ligne 18 pour les raisons suivantes : 1) Elle est sur dimensionnée pour le Plateau de Saclay et elle ne déchargera pas la ligne B du RER qui elle est surchargée. Une solution plus douce, comme une ligne de tramway serait de loin préférable et des communications entre vallée (et RER B) et plateau seraient nécessaires. 2) Elle va créer de nouvelles ruptures dans le paysage qui en comporte déjà beaucoup, coupant des corridors écologiques. 3) Elle va consommer des terres agricoles alors que celles-ci ont déjà beaucoup diminué pour l'aménagement du plateau de Saclay. Elle pourrait aussi par un effet d'entraînement favoriser l'urbanisation et intensifier la perte de terres. Or, il est fondamental de maintenir des sources de production agricoles à proximité de grandes agglomérations comme celle de Paris, d'autant plus lorsque les sols sont de grande qualité. Pour des raisons de sécurité alimentaire, de diminution de l'impact carbone de l'alimentation, etc... 4) Enfin, la construction de cette ligne se fait sans lien avec les occupants du plateau, notamment les agriculteurs, ce qui est leur est et sera très dommageable.
N°71								X		X		Déposant non identifié L'argument qui me semble essentiel contre la réalisation de la ligne 18 (et même de bien des lignes du grand paris) est le suivant: A quoi bon tenter d'améliorer la mobilité des franciliens alors que la vraie solution est de réduire ce besoin de mobilité ? Et comment réduire ce besoin de mobilité ? De plusieurs façons : 1) accepter le principe de limitation de la population des grandes aggloms (on trouve normal de limiter l'immigration sur le pays). En effet l'augmentation de la population dans les grandes aggloms dont la RP, exige des infrastructures de plus en plus complexes et énergivores tant en création qu'en utilisation. En réduisant la population des aggloms, on diminue les besoins de mobilité. 2) sur le plan de l'urbanisme, abandonner le principe des pôles spécialisés qui génèrent et exacerbent ce besoin de mobilité. A l'inverse tendre à rendre tous nos territoires multi-fonctionnels (si on trouve emploi, commerce, école, etc ...) à proximité de son logement, le besoin de mobilité est très réduit. 3) freiner voire arrêter les liaisons rapides inter grandes aggloms. Si l'entreprise située en RP n'avait pas à sa disposition TGV, avions et autoroutes, cette entreprise ne pourrait envoyer ses employés partout dans le pays et devrait donc créer des succursales locales. Les emplois seraient ainsi mieux répartis sur le pays et limiteraient d'autant le besoin de mobilité. 4) toute création de ligne nouvelle est une incitation forte à la spéculation foncière au voisinage des nouvelles gares. Il faut combattre cela en vertu du point 1 (limiter la population des grandes aggloms) et de son corollaire (limiter la construction énergivore). Pour toutes ces raisons, je suis opposé à la réalisation de la ligne 18.
N°72				X				X		X		Déposant non identifié Ce projet est complètement obsolète, il ne vaut pas le prix qu'il va NOUS coûter. Il doit être repris pour proposer quelque chose de cohérent avec les tendances actuelles c'est-à-dire la sauvegarde des terres fertiles d'Ile de France et la création de liaisons plus écologiques. Peu de voyageurs ont besoin de se déplacer sur ce tracé en particulier entre Saint-Aubin et Versailles. La crise que nous venons de traverser démontre que l'avenir du travail est le télétravail et qu'il est indispensable de pouvoir se nourrir localement. Les créations de liaisons douces permettant de faciliter les déplacements non polluants, en particulier le vélo, doivent être accélérées. La création de voies de bus en site propre est une solution beaucoup moins coûteuse et beaucoup plus appropriée pour ce flux de déplacement. NON à la création d'un nouveau métro inutile, coûteux et destructeur de la nature et OUI à la création d'un plan de déplacement qui nous permette un avenir meilleur.
N°73	X										X	Virginie Langlois Nous sommes en 2020, l'air de la dématérialisation. Je suis stupéfaite que des actifs comme moi, ne puissions pas consulter librement le dossier afin de pouvoir s'exprimer sur ce sujet important pour ma commune. Je travaille et j'aurai aimé pouvoir consulter le dossier sur internet après ma journée de travail. Visiblement seuls les inactifs peuvent se rendre sur les lieux où le dossier est rendu disponible en version papier. C'est importe quoi. Je suis très déçue.
N°74								X			X	Déposant non identifié

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												le cheminement (parcours) de la nouvelle ligne demande auprès de la collectivité de Wissous l'empiètement sur leur terrain (et un bon bout), pourquoi pas!! Mais cela me pose question qu'ayant une gare déjà établie pas d'arrêt sur cette commune! hors dotée de toutes les infrastructures (parking pour les véhicules) de plus cette commune bénéficie des zones industrielles avec de nombreuses entreprises. D'autant plus que l'arrêt d'avant ou d'après sont éloignés entre eux. En attente de votre retour par écrit cordialement.
N°75			X								X	Déposant non identifié Il me semble que la nomination de la future gare CEA st Aubin. Ne soit pas tout à fait appropriée. En effet on parle de Paris -Saclay. Et on ne trouve pas ce nom. De plus on parle du plateau de Saclay. Pas nommé non plus. Saint aubin ne parle pas à la majorité des gens. Mais Saclay oui. !! Il serait judicieux que ce nom apparaisse sur cette Station. De plus elle est il me semble sur la commune de Saclay et non de Saint Aubin.
N°76			X								X	Déposant non identifié Pourquoi l'arrêt « CEA SAINT-AUBIN » alors que celui-ci est sur Saclay ? Ne serait il pas plus judicieux de l'appeler « SACLAY » car il est sur sa commune.....
N°77								X		X		Déposant non identifié La ligne doit passer en souterrain en idéal sur le plateau de Saclay afin de préserver l'aspect et l'intégrité des terres du plateau. L'évolution économique du plateau ne doit pas se faire au détriment des terres boisées et agricoles. De plus, Villiers le Bâcle devra supporter les nuisances importantes dues à la surélévation des voies de circulation. Une absurdité totale qui cause un désagrément visuel de voies surélevées visibles à grande distance et sonore important pour les habitants du plateau. Les dispositifs anti-son actuellement à Villiers le Bâcle ne sont pas prévus pour ce type d'ouvrage. Et tout cela pour ne même pas avoir une gare qui dessert la ville de Villiers le Bâcle. Mettre le métro au niveau du sol aurait à minima permis de réduire ces nuisances.
N°78		X	X					X		X		Déposant non identifié La concertation sur ce projet est bafouée comme en atteste la décision, prise de manière unilatérale, d'abandonner la solution tracée au sol sur la section entre la gare CEA Saint Aubin et Saint Quentin Est. La SGP rejette la responsabilité de cette décision sur les agriculteurs alors que ceux-ci n'ont visiblement pas été consultés, comme en atteste le courrier en pièce jointe (Lettre de Cristiana et Emmanuel Vandame à SGP CD91.pdf). Le coût du passage en tunnel entre la gare CEA Saint Aubin et Saint Quentin Est est estimé à 275 millions d'euro max. (pièce "G.2 - Présentation projet et des variantes"), ce qui paraît acceptable étant donné le budget du projet (4 457 millions d'euro) mais surtout en regard de l'augmentation du budget de ce projet, passé en euro constant de 3 128 million à 4 457 million d'euro (valeur 2012). Investir 275 millions d'euro supplémentaire pour éviter de sacrifier le plateau de Saclay me semble impératif. Impact environnemental et humain : là aussi certaines communes du plateau de Saclay semblent les grandes sacrifiées du projet. Cette DUP fait apparaître des ajustements pour les communes de Wissous, Palaiseau et Orsay et même des ajustements temporaires par rapport à la RN118 le temps des travaux (!). Mais aucun effort ni ajustement pour les communes de Chateaufort et Villiers Le Bacle qui vont subir pendant des années, pas seulement le temps des travaux, les nuisances sonores et visuelles de ce métro en viaduc. En conclusion, il est nécessaire de réunir toutes les parties concernées pour modifier le projet, notamment le projet pour la gare CEA Saint Aubin, actuellement présentée en aérien à l'altitude du viaduc. Cette configuration rendrait en effet impossible tout passage en souterrain sur le reste de la ligne à l'Ouest du CEA. <u>PJ : Lettre de Cristiana et Emmanuel Vandame à SGP CD91.pdf</u> Courrier de M et Mme Vandame, agriculteurs, adressé à M Dupin, de la SGP en date du 4 juin 2020 et portant sur le tracé de la ligne 18 entre le poste source EdF sur Saclay et la commune de Guyancourt: "Suite à l'intervention de Monsieur Dupin à la réunion du collège d'agriculteurs de Terre et Cité du 02/06/2020, nous avons cru comprendre que la décision de mettre au sol la ligne 18 entre le poste source d'Edf (commune de Saclay) et la commune de Guyancourt (Yvelines) était fortement remise en question. La difficulté relevée par Monsieur Dupin serait les sorties de champs le long du CD 36 incompatible avec le croisement du métro. Nous sommes trois agriculteurs concernés par ce problème. A ce jour, vous travaillez sur le sujet sans nous permettre d'être autour de la table pour confronter vos exigences aux nôtres et, ensemble, trouver la meilleure solution possible pour éviter la construction d'un viaduc qui serait une catastrophe environnementale et humaine pour les générations à venir. Comment cela est-il encore possible en 2020 de ne pas être capable de faire une réunion de travail entre les techniciens de la SGP, ceux du conseil départemental et nous ?

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												Il est difficile de ne pas y voir une détermination autoritaire à ne pas prendre en compte les citoyens vivant et travaillant autour de ce futur bien commun. Sachez, Messieurs, que nous refusons catégoriquement que vous renvoyiez l'obligation de construire en viaduc sur la profession agricole. En effet, à aucun moment, les trois parties concernées (SGP, CG91 et agriculteurs) n'ont été réunies autour d'une même table pour une réunion de travail. Nous n'avons eu de cesse de réclamer auprès de Mr Dupin cette réunion. Comme à son habitude, La SGP et le CG 91 font la sourde oreille à cette demande. Sans communication, la démocratie n'existe pas et les principes de la République sont bafoués. Nous exigeons donc d'être invité à une réunion de travail afin d'étudier ensemble les solutions de passage au sol avec les contraintes de chacun."
N°79								X			X	Déposant non identifié le projet de section aérienne de la ligne 18 se situe dans une zone qui n'est pas impactée par l'urbanisation de la zone Palaiseau-Saclay, un viaduc de béton ne s'intègre pas à l'environnement actuel : il formera une barrière visuelle, une ligne haute sur un plateau surplombant une vallée boisée. La distance séparant les deux gares est importante, donc les rames rouleront à leur vitesse maximale, d'où un bruit important, accentué par le viaduc et facilement propagé par la hauteur, viendra accroître le niveau sonore de la zone, déjà impacté par la circulation sur la route D36 et les circuits de l'aérodrome de Toussus. l'emprise au sol du viaduc est strictement identique à celle d'une implantation au sol. les équipements de sécurité (escaliers) rajoutent leur laideur à l'ensemble. Nous notons, par la présence de ces escaliers, que des risques liés au transport existent, certaines procédures sont donc prévues, et que le viaduc rajoute des risques et ne simplifie nullement les procédures. une implantation au sol, avec passage sous les routes (surélévation de la route, tranchée pour la ligne de métro), me semble la plus sûre, la moins sonore et la plus économique des solutions.
N°80			X					X			X	Déposant non identifié Contre le métro aérien. Contre la destruction de notre environnement visuel et sonore. Contre la destruction des terres agricoles seules à pouvoir nous nourrir localement Contre le gaspillage d'argent pour une ligne qui est déjà désignée comme non rentable par le rapport de la commission d'enquête Contre un projet pharaonique de viaduc qui n'a aucun sens économique alors que des solutions plus douces existent. Contre un projet qui créera des bruits et vibration proche de nos habitations sur le plateau de Villiers et Chateaufort Contre un projet qui ne verra le jour qu'en 2030 alors que les besoins sont immédiats Contre l'égo des politiciens qui rêvent d'inscrire leur nom Sur l'autel du développement économique non maîtrisé Pour des voies de bus ou tramway en site propre qui suivent les trajets des voies actuelles. Pour la sauvegarde maximum de l'environnement faune et flore Pour une solution plus douce dont les nuisances peuvent être maîtrisées et atténuées par des protections végétales Pour la réduction de l'emprise sur les terres agricoles Pour une solution qui peut être mise en place dans un horizon raisonnable (<3ans) et des délais de construction vivables. Pour une maîtrise des coûts et un projet qui se compte en millions et pas en milliards Pour des commissions d'enquête qui écoutent les riverains et les usagers. Le viaduc ne profitera à personne, si ce n'est aux sociétés de construction qui comme d'habitude sur-factureront les travaux.
N°81			X					X		X		Déposant non identifié L'université Paris-Saclay souhaite apporter tout son soutien à la création de la gare de Saint-Aubin-Saclay qui contribuera à faire de la ligne 18 un atout pour ce territoire. Il s'agit de se donner les moyens de nos ambitions en changeant les comportements individuels par une offre de transport plus performante et plus respectueuse de l'environnement. L'attente des salariés et des étudiants en mode de transport collectif montre que cette dynamique est possible sur le plateau de Saclay. Les enjeux de cette gare et de la ligne 18 sont déclinés dans la communication jointe à cette observation. <u>PJ : Débat Public Ligne 18 Gare de Saint Aubin-VF.pdf</u> Extraits : Un réseau de transport structurant pour un développement harmonieux du sud de Paris. - mettant en réseau les territoires à fort potentiel Mettre Saclay à moins de 30 mn de Paris, Orly et La Défense et moins d'une heure de Roissy est un élément d'attractivité majeur qui renforcera considérablement la crédibilité du cluster scientifique et la qualité de vie sur le plateau de Saclay.

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												Un cluster qui met la priorité sur les transports collectifs Un cluster où les transports sont une urgente et ardente nécessité et aucun retard ne peut être accepté
N°82								X		X		Déposant non identifié Voici une nouvelle enquête publique, et j'en ai perdu le compte ... Je suis définitivement contre un métro aérien sur le plateau de Saclay 1) Sur un plan social : gène supplémentaire pour nos derniers agriculteurs en rendant impropres à la culture des acres supplémentaires 2) sur un plan écologique artificialisation des sols nuisance sonore majeure pour les riverains toxicité des nanoparticules dégagées par le freinage des rames 3) sur un plan esthétique c'est le massacre d'un espace relativement protégé jusqu'à présent. 4) sur un plan démocratique : chaque étude publique est l'occasion de la manipulation des résultats dans un sens favorable au but de l'enquête . le procédé est si grossier qu'il devient risible . Le seul intérêt paradoxal : un tel déni récurrent de démocratie participe à l'éveil de la conscience des habitants sur la nécessité de ne plus tout accepter tout et n'importe quoi de la part des "élites" incompétentes face au changement climatique
N°83												Identique n°57
N°84	X			X				X		X		Déposant non identifié Cette nouvelle enquête tient compte de modifications en amont : modifications de passages à Wissous, le repositionnement d'ouvrages de service par exemple, dont on peut se demander quelles sont leur rapport avec l'objet. Par contre, curieusement, il n'est pas fait état de modifications entre Saclay et Châteaufort. Comprenez qui pourra. Par ailleurs, une inflation très inquiétante des coûts est annoncée par SGP = + 1.329 M€, dont, par exemple, + 84 Millions pour le matériel roulant : quels changements ont été apportés à cause de cette enquête ? Ou + 64 millions pour des véhicules de maintenance d'infrastructure : de quoi s'agit-il ? N'était-ce pas prévu ?
N°85								X		X		Chantal MALÉ fille de Mme HUNOT Jeannine Vous avez ouvert une nouvelle enquête sur le projet de la future ligne 18. Permettez moi de vous faire part de nos remarques quant à son tracé. pourquoi ne pas envisager un tracé alternatif par une zone inhabitée de l'avenue François Sommer au lieu de passer en pleine zone pavillonnaire située sur un sol argileux instable avec tous les risques qui en découlent sans compter les nuisances sonores, pour quelles économies ? PJ : mer.jpg -.vcf - Pièces liées aux coordonnées de la personne déposant
N°86			X					X		X		JM SIRY J'ai 2 remarques à prendre en compte sur ce projet : - il me semble essentiel que la ligne 18 ne s'arrête pas dans un champ à Saint Aubin (400 habitants) et relie bien les 2 campus universitaires de Saint Quentin en Yvelines et d'Orsay - le fait de mettre la gare sur le plateau de Saclay au niveau du CEA de Saclay est une erreur grave qui va générer beaucoup de trafic routier au rond point qui est déjà saturé et ralenti par les nouveaux feux tricolores. Par ailleurs le campus nouveau de Saclay et ses logements étudiants sont à plus de 4 km de cette gare ce qui est beaucoup trop loin. Il faut renommer cette gare Campus universitaire de Saclay et la mettre à mi distance en les logements et les écoles qui sont en haut d'Orsay et le CEA. A cet effet la question de la liaison de cette ligne 18 avec le campus du bas à Orsay / Bures doit être prise en compte et revue et prise en compte dans les travaux notamment si on retient l'option du téléphérique. Sur le CEA ,dont les personnels viennent en voiture pour la plupart, il faut s'interroger globalement pour voir comment les personnels qui habitent aux villes alentours changeront d'habitude sinon ils continueront à venir en voiture. En effet pour les salariés qui résident dans les villes comme Villiers le Bâcle, JOuy-enJosas, Bièvres, Buc , Vauhallan, igny, Magny, Chevreuse,

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												Chateaufort les gares de la ligne 18 ne les intéressent pas et il va falloir revoir le circuit des bus dès l'an prochain et ne pas attendre 5 ans l'inauguration de la ligne pour faire diminuer les bouchons et la pollution. par ailleurs un nouveau plan vélo du plateau de Saclay et des villes alentours est à revoir avec des aménagements cyclables mais aussi et surtout des garages vélos sécurisés avec caméra et des douches accessibles le matin dans les entreprises et administrations construites. bref il faut raisonner transports en commun et multimodal vélo inclus pour que cette ligne soit utilisée et donc plus fréquentée.
N°87								X		X		<p>M. Mme Philippot (âgé(e)s respectivement de 74 et 77 ans) tracé ligne18. Code de l'environnement art L 123.10 et R 123.9 à R 123.11 En tant que membre du Conseil de Quartier Massy-Opéra, et habitant au 2, impasse d'Orléans, je viens vous demander, de prendre en compte les observations et les requêtes des habitants de l'impasse d'Orléans (Massy) et d'Antony qui ont été déposées, en mairie de Massy, lors de l'enquête publique concernant le tracé de la ligne 18 du Grand-Paris qui a eu lieu du 21 mars au 26 avril 2016. Il avait été demandé que le tracé entre les stations Massy-Opéra et Antony passe par l'avenue Sommer de la zone industrielle Massy-Antony (inhabitée), ce qui évitait toutes nuisances dans les zones pavillonnaires de Massy et Antony. Ces demandes sont restées sans suites et nous n'avons absolument pas eu le moindre égard de la Municipalité de Massy envers nos requêtes. Toujours en tant que membre du Conseil de Quartier Massy-Opéra, j'ai réussi à obtenir, à mon domicile, le 25 octobre 2017, une réunion, avec les membres du Grand-Paris, où étaient présents M. Antoine Dupin, directeur des relations territoriales, Mme Béatrice Milan, chef de projet secteur Massy, M. Jérôme Perrot, chargé de mission pour Essonne-Yvelines remplacé actuellement par M. Sacha Dalis) avec Mme Le Goff, directrice de la Proximité à la Mairie de Massy. Avec les habitants de l'impasse d'Orléans présents à cette réunion, comme nous n'avons pas réussi à obtenir satisfaction à nos précédentes requêtes, nous avons insistés très fortement sur la présence, au niveau du n°3 de l'impasse, de nappes phréatiques et de l'important dénivelé où se trouve la base du pavillon (même Madame Le Goff, de Proximité à la Mairie de Massy, a été surprise de cette situation. En cette période où l'on nous fait grand cas de l'environnement et du cadre de vie, nous vous demandons, avant qu'il ne soit trop tard pour intervenir, que soit revu le tracé de la ligne en passant par la zone industrielle, ou que soient prises toutes les mesures d'insonorisation et toutes autres nuisances (trépidations, infiltrations...) soient prises en compte, notamment en exigeant que les rails soient implantés, comme les membres du Grands Paris s'y étaient engagés, à 30 mètre sous le point le plus bas du pavillon du n°3 de l'impasse, ce qui déjà éviterait déjà les infiltrations (présence de nombreux puits au fond de ce dénivelé qui équivaut à environ deux étages !) Nos pavillons ne sont pas récents, mais nous avons fait régulièrement des travaux de rénovations techniques et thermiques pour les mettre aux normes. bSi vous ne prenez pas en compte nos demandes, nous serons incapables de récupérer notre patrimoine en cas de vente. Où est la justice lorsque c'est l'Etat qui vous provoque et impose des nuisances ? Espérant à la prise en compte de nos requêtes,</p>
N°88								X		X		<p>Déposant non identifié La municipalité et le Conseil Municipal de Villiers-le-Bâcle se sont exprimés clairement en s'opposant au projet aérien. Une importante partie de la population a fait de même. Ces 2 actions auraient du être suffisantes pour que le projet soit arrêté, ou ré-étudié. Au lieu de ça, nos avis sont ignorés et les pouvoirs publics continuent sur leur lancée. Que faudra t-il pour mettre fin à cette mascarade démocratique. Des manifestations ? Des morts ? Une action musclée et armée ? Messieurs les responsables, sachez que vous en supporterez les conséquences dramatiques.</p>
N°89	X							X		X		<p>Résolution du conseil municipal de la commune de Saint-Aubin. PJ : 2020-06-30_34_RESOLUTION LIGNE 18.pdf DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL DE PALAISEAU VOTANT, NOTAMMENT, UNE RÉOLUTION DEMANDANT L'INTERRUPTION DE LA LIGNE 18 À PALAISEAU CI-APRÈS, TEXTE DE LA SÉANCE DU 30 JUIN 2020 DU CONSEIL MUNICIPAL DE SAINT-AUBIN DEPARTEMENT DE L'ESSONNE - ARRONDISSEMENT DE PALAISEAU - CANTON DE GIF-SUR-YVETTE - COMMUNE DE SAINT-AUBIN CONSEIL MUNICIPAL SÉANCE DU 30 JUIN 2020 Le conseil municipal de Saint-Aubin, légalement convoqué le 26 juin 2020, s'est réuni en salle de la colombe, à 20 heures 30 en séance publique sous la présidence de M. Pierre-Alexandre MOURET, Maire. Étaient présents : M. Pierre-Alexandre MOURET, Maire ; M. Benoit JULIENNE, M. Serge BLIN, Mme Sophie CAMPISCIANO, Mme Françoise BALTHAZARD, Maires-Adjoints ; M. Rémi JEANNOT, Mme Martine MONTARON, Mme Dominique GUILLAN, M. Claude PREVOST, Mme Marie-France LAUNET, Mme Sandrine MOURET, M. Valentin BLOT, Mme Pascale BEAUCHENE, M. Djamal ALI-BELHADJ, conseillers municipaux, Absents : Néant Pouvoirs : M. Pascal AMBROISE donne pouvoir à M. Benoit JULIENNE.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Secrétaire de séance : Mme Françoise BALTHAZARD. Nombre de conseillers en exercice : 15 Présents : 14 - Votants : 15 - Pouvoir : 01 - 2020-06-30/34 OBJET : ° RÉSOLUTION DEMANDANT L'INTERRUPTION DE LA LIGNE 18 À PALAISEAU Rapporteurs : Mme Françoise BALTHAZARD VU le Code Général des Collectivités Territoriales, VU le Code de l'urbanisme, VU le Code de l'environnement, VU la Loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, qui prévoit la réalisation d'un réseau de transport ferroviaire pour relier des pôles stratégiques de la région parisienne à la métropole, VU le Décret n° 2013-1298 du 27 décembre 2013 délimitant la zone de protection naturelle, agricole et forestières du plateau de Saclay, d'une superficie d'environ 4 115 hectares, VU l'arrêté préfectoral ° IDF-2020-05-19-004 en date du 19 mai 2020 de Monsieur le Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris, prescrivant une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative concernant le projet de la ligne 18 portant sur : -l'inclusion de la gare CEA Saint-Aubin, qui n'était pas couverte par la déclaration d'utilité publique initiale en raison d'incertitudes qui ont maintenant été levées du fait de l'évolution des fonctions du CEA (Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives), - les évolutions à la marge du tracé entre les gares Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin, incluant notamment une optimisation de la transition souterrain/aérien à Palaiseau, résultant de l'avancée des études techniques, - la mise à jour des coûts et de la rentabilité socioéconomique du projet du Grand Paris Express et en particulier de la ligne 18, CONSIDÉRANT que le projet de la réalisation de ce métro sur une distance de 35 kilomètres dont 14 en aérien, est entamé pour la partie Orly-Palaiseau et dont les travaux préparatoires ont débuté, CONSIDÉRANT les nuisances sonores considérables induites d'une part par le passage de 42 trains/heure aux heures de pointes et un niveau sonore jusqu'à 67 dB dans les habitations (dossier d'enquête publique, pièce G.3, p 402) et d'autre part par un flux de véhicules se rendant dans les gares, ceci en plus du trafic déjà important à l'entrée de notre village, CONSIDÉRANT la nuisance visuelle d'un viaduc de 10 mètres de hauteur sous le tablier (cf. Annexe 1 et dossier d'enquête publique, pièce D, p 91) au milieu de terrains agricoles et habitat existant à maxima de 4 mètres de haut, CONSIDÉRANT l'absence démontrée de besoin de déplacements sur le flux Est-Ouest, déjà aménagé par la trémie du carrefour de Saclay et le TCSP, CONSIDÉRANT les différences entre les deux bassins d'activités, Versailles/Saint-Quentin et Antony/Les Ulis Saclay ne nécessitant que peu de liaisons, CONSIDÉRANT l'absence d'études pour les alternatives proposées, plus utiles et moins coûteuses telles que le tramway, le téléphérique, la modernisation des RER B (pour l'axe Nord sud) et C (pour l'axe est-ouest) et l'amélioration de la N118, CONSIDÉRANT l'absence de prise en compte des précédentes enquêtes publiques ou réunions, CONSIDÉRANT le nouveau périmètre de sécurité de CIS bio, situé à proximité de la prochaine gare, CONSIDÉRANT le souhaite émis dans l'enquête « sera peut-être au centre d'un développement urbain important dans quelques années » incompatible avec la sauvegarde de la ZPNAF, CONSIDÉRANT dans un contexte récent de crise sanitaire, sociale et environnementale qui a démontré la nécessité de conserver des lieux de production et d'approvisionnement de proximité, CONSIDÉRANT le renforcement de cette nécessité, en témoigne le changement sociétal reflété avec le développement des circuits courts, du vélo et désir d'habitat plus vert, CONSIDÉRANT la conjoncture économique (récession endettement État taux de chômage) et l'évolution à la hausse du budget nécessaire à la construction de gares et aux évolutions du tracé (En 2017 la Cour des Comptes estimait le poids de la SGP dans la dette publique autour de 1,1 point de PIB, en 2020, de 1,2 point de PIB en 2030 et de 0,7 point en 2050. Ces chiffres ont été calculés avant la crise économique actuelle) budget non intégralement financé à ce jour, (cf Annexe 2 Cour des Comptes), CONSIDÉRANT la menace sur la perte de terres nourricières historiquement riches, ainsi que sa flore et sa faune et qu'à l'heure où le dernier rapport du GIEC insiste sur l'urgence de la bataille à mener contre le réchauffement climatique et rappelle la nécessité de conserver l'absorption du CO2 par les sols naturels et les arbres en réduisant le taux d'artificialisation des sols, Entendu l'exposé, LE CONSEIL MUNICIPAL, après en avoir délibéré à :</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
												<p>- 10 voix pour Mme Sophie CAMPISCIANO, Mme Françoise BALTHAZARD, M. Rémi JEANNOT, M. Djamal ALI-BELHADJ, Mme Sandrine MOURET, Mme Pascale BEAUCHENE, Mme Dominique GUILLAN, Mme Marie-France LAUNET, M. Valentin BLOT, Mme Martine MONTARON, 2 voix contre M. Benoit JULIENNE, M. Pascal AMBROISE, - 3 abstentions M. Pierre-Alexandre MOURET, M. Serge BLIN, M. Claude PREVOST, DEMANDE le retrait du projet de réalisation de la ligne 18 dans sa section de Palaiseau à Versailles pour laquelle les travaux n'ont pas commencé, DEMANDE l'étude de l'utilisation des voies existantes par le renforcement de leur usage via du TCSP en bus, tramway ou véhicules alternatifs, DEMANDE à moderniser le réseau existant, le RER C entre Massy Palaiseau et Versailles et le RER B sur toute la ligne, DEMANDE à ce que cette délibération soit transmise au commissaire enquêteur et joint au registre de l'enquête publique, DEMANDE à ce qu'une réunion publique soit fixée avant la fin de l'enquête publique, soit le 17 juillet, ou à repousser l'échéance de cette dernière. Fait et délibéré à Saint-Aubin, Le 1er juillet 2020, Le Maire, Pierre-Alexandre MOURET</p>	
N°90			X			X						X	<p>Mr JANNUTSCH Projet gare ligne 18 : gare Saclay Habitant à Saclay depuis 11,5 ans je souhaite apporter des remarques dans le cadre du projet de gare "CEA st-Aubin" de la ligne 18 : - Renommer la gare "CEA st-Aubin" en "Saclay" - Enterrer la ligne de métro - Isoler phoniquement la gare - Construire des parcs à vélos sécurisés - Limiter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols - Intégrer la gare dans le paysage du plateau (limiter les hauteurs, végétaliser les abords) - Penser la gare et ses abords pour qu'elle reste propre et sécurisée - Privilégier des parkings souterrains pour limiter les emprises au sol et les hauteurs - Raccorder la gare au territoire avec des accès piétons et cyclistes - Préparer la gare à des conditions de température plus élevées dans les décennies qui viennent</p>
N°91	X							X				X	<p>Déposant non identifié Je me permets de vous adresser quelques remarques. je suis concernée par les travaux de la ligne 18 dans la zone de Wissous.or à ce jour, je n'ai reçu aucune information concrète ni de vos services ni de la mairie, je m'inquiète pour la maison et l'impact que vont avoir les travaux sur mon habitation. Après avoir fait quelques recherches, j'aimerais avoir connaissance du trajet de la ligne et des précautions qui seront prises pour nos habitations en amont . A savoir que les maisons de Wissous sont déjà soumises au risque argileux (donc risque de fissurations). auquel s'ajoute le risque de tassement que vous évoquez !! quel seront les conséquences des travaux sur nos habitations si nous sommes sur la zone de travaux ou dans la zone de la cuvette de tassement (zone très élargie par rapport au tunnel)? comment protéger nos maisons avant, puisque une fois les travaux engagés nous ne pourrions plus intervenir pour renforcer les fondations de nos maisons.</p>
N°92	X			X				X				X	<p>Association - AGPV (les Amis du Grand Parc de Versailles) Veuillez trouver ci-joint l'avis de l'association AGPV (les Amis du Grand Parc de Versailles) <u>PJ : Avis AGPV Ligne 18 2020.pdf</u> Avis de l'AGPV portant sur l'enquête publique « Modifications de la DUP de la Ligne 18 » L'association « les Amis du Grand Parc de Versailles » (AGPV), agréée pour la protection de l'environnement des Yvelines, se préoccupe en priorité du cadre de vie sur les communes inscrites dans le territoire de l'ancien Grand Parc de Chasse. Châteaufort et Magny-les-Hameaux en faisant partie et étant traversées par le tracé de la Ligne 18, notre avis sur la présente enquête est fondé. Considérant l'ensemble des lois, décrets, schémas directeurs, débats publics, audits, avis, recours, ateliers qui ont alimenté les projets de</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>développement et de protection du Plateau de Saclay, l'AGPV tient à exprimer la position suivante à propos des modifications de la DUP :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'AGPV déplore, depuis l'origine du projet de transport en commun Est-Ouest sur le plateau, que l'on mette la priorité sur un métro pluto^{ut} que sur le tronçon manquant du TCSP (entre le Christ-de-Saclay et Voisins-le-Brettonneux) ; ce dernier aurait pu être réalisé dès 2022, donc en phase avec les besoins, alors qu'il va falloir attendre 2030 pour le métro. - L'AGPV partage les analyses du rapport Azuzannet et du Conseil Général à l'Investissement sur le maillon faible de la ligne 18 : entre la gare de Saint-Aubin (qui devrait être rebaptisée gare de Saclay !) et celle de Saint-Quentin Est, on aura sur 8 km, même à long terme, une fréquentation très faible, que des bus à haut niveau de service, électriques voire automatiques, auraient pu satisfaire. Il est notamment fallacieux d'écrire que la Ligne 18 aura une fréquentation de plus de 150 000 voyageurs/jour, dont 20 000 en heure de pointe : peut-être vrai, mais sur quelle partie de la ligne ? Surement pas entre Saint-Aubin et Saint-Quentin, où ce sera plus près de 2000, à moins que ces deux saints ne fassent un miracle ! Les liaisons Nord-Sud sont les grandes oubliées dans ce schéma des mobilités, sans parler des RER à moderniser. Il y avait d'autres moyens moins onéreux pour relier Versailles-Chantiers – Satory – Technocentre, si c'est bien cela qui est en filigrane... - Le budget prévu initialement s'est envolé de 3,12 à 4,45 Md€, et ceci avant d'avoir donné le premier coup de pioche ! L'expérience montre que cela ne va pas s'arrêter là. La solution enterrée entre le CEA et Magny était rejetée parce-que génératrice d'un supplément de 0,2 Md€ : c'est de moins en moins significatif, et cela aurait évité beaucoup de débats stériles si on avait retenu cette option. - On peut s'étonner que la solution Viaduc soit la seule présentée dans les documents de la présente enquête, alors que la solution au sol est à l'étude depuis plus d'un an. Cette solution est vraisemblablement moins onéreuse, et moins impactante dans le paysage que le viaduc (et moins bruyante pour les riverains, surtout si elle était légèrement abaissée, le décaissement étant utilisé en merlons latéraux). Et il semble que cette solution a l'avantage de sauvegarder quelques hectares pouvant être restitués à l'agriculture ; à condition de ménager des accès aux parcelles cultivables pour les engins agricoles de grand gabarit (4,5 m large, 4 m haut). - Les modifications prévues ne doivent en aucun cas impacter la ZPNAF, dans les deux départements concernés (78 et 91), y compris pendant la phase des travaux (les emprises prévues dans la ZPNAF doivent suffire au déploiement des chantiers et des mouvements de terre et matériaux) - Les équipements hydrauliques spécifiques du plateau (rigoles, drains) doivent garder leurs fonctionnalités, voire les rétablir ou les renforcer. - Aucune parcelle agricole de la ZPNAF ne doit être enclavée et d'accès rendu difficile, ce qui conduirait inéluctablement à terme à un changement d'affectation.
N°93	X										X	<p>Déposant non identifié Pour quelles raisons les conclusions et recommandations du commissaire enquêteur de la première DUP n'ont pas été prises en compte ? Celui-ci prônait une concertation étroite avec les acteurs concernés, notamment les associations et les élus.</p>
N°94								X			X	<p>Déposant non identifié Ligne aérienne : Pourquoi ne sont pas envisagés des bus électriques autonomes (dont on peut être sûr qu'ils fonctionneront en 2030 sur une voie dédiée) ? L'impact économique serait bien moindre pour les finances de la région : - pas d'investissement dans une voie ferrée aérienne ni d'achat de trains, -investissement progressif en fonction des besoins en véhicule autonomes, avec une bien meilleure flexibilité pour les usagers L'impact environnemental serait également bien moindre pour les riverains: - Pas d'artificialisation des sols supplémentaire, sur l'une des rares zones agricole restante en ile de France, - pas de nuisances visuelles liées à une ligne ferroviaire aérienne particulièrement haute - pas de nuisance sonores pour les riverains (bus électriques au niveau du sol, par rapport à un véhicule sur rail à plusieurs mètres d'altitude</p>
N°95								X			X	<p>Déposant non identifié ayant été pendant de années utilisatrice des transports franciliens, je sais que la ligne de RER C ralliant Versailles Chantiers à Massy Palaiseau en seulement 21 minutes (il va à 60km/h en gros comme les trains de la ligne 18) est vide, même aux heures de pointe, par conséquent pourquoi les gens prendraient-ils la ligne 18 pour aller à Massy par exemple? Et ce avec un temps de trajet supérieur? C'est Saint Quentin en Yvelines, ou la Verrière, et non Versailles Chantiers qui devrait être le terminus de la ligne 18. Le projet actuel n'a pas de sens concernant le tronçon de la ligne 18 entre le CEA et Versailles Chantiers, le doublement de la D36 et les voies de bus suffisent. Ce tronçon ne sera pas rentable, et moche. Par ailleurs je n'ai que rapidement parcouru le dossier mais il ne me semble pas y avoir vu le préjudice lié au sacrifice de terres agricoles aux portes de Paris. Allons-nous continuer à importer nos fruits et légumes de l'étranger, voire du bout du monde, alors qu'à l'occasion de la quarantaine due au COVID19 on nous vantait les mérites des circuits courts?? En tant que contribuable je suis contre cette dépense inutile et ce bétonnage forcené.</p>
N°96								X			X	<p>Déposant non identifié</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Ligne 18 grand paris à Antony - Tentative d'expropriation sauvage par violation du Code de l'Environnement</p> <p>A l'attention de Madame C. Murette, Présidente de la Commission d'enquête L.18 (DUP modificative)</p> <p>Ligne 18 grand paris à Antony - Tentative d'expropriation sauvage par violation du Code de l'Environnement,</p> <p>Le Code de l'Environnement fait partie intégrante de notre Constitution avec la publication au Journal officiel de la République française du 2 mars 2005, de la loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1° mars 2005 relative à la Charte de l'environnement.</p> <p>Or, ce Code de l'Environnement stipule, au moyen de ses articles L.123.10 et R. 123.9 à 123.11 :</p> <ul style="list-style-type: none"> · la publicité de l'enquête publique se réalise précisément 15 jours avant l'ouverture par l'autorité compétente, · le maire a pour obligation d'informer la population de l'organisation de l'enquête sur le territoire via un journal d'annonces légales, l'affichage et les canaux audiovisuels, · En plus d'informer sur l'ouverture de l'enquête publique, le maire devra également communiquer régulièrement sur l'avancement de l'enquête et les résultats obtenus. <p>Or ces articles n'ont pas été respectés, tant lors de la première enquête dite "préalable" de mars/avril 2016, qu'à celle dite "unique" du 15 juin au 17 juillet 2020.</p> <p>Quatre irrégularités majeures se dégagent et qui ont eu pour effet :</p> <ul style="list-style-type: none"> * de nuire à l'information de l'ensemble des personnes intéressées par l'opération, * d'avoir été de nature à exercer une influence sur les résultats de l'enquête dite préalable et, par suite, sur la décision de l'autorité administrative. <p>1. En 2016, les enquêtes publiques se sont déroulées sans information préalable dans le journal municipal et sans affichage dans le quartier Bellevue visé par les tracés du tunnel sous les maisons.</p> <ul style="list-style-type: none"> * Pour preuve, sur les 274 pages de l'annexe 2 au rapport d'enquête ligne 18, un seul Antonien s'exprime en p.5. et les rapports d'enquête spécifient « aucun commentaire négatif n'est signalé à Antony». * En témoigne également un acte d'achat/vente signé fin août 2019, pour une maison située au n° 32 de la rue des Marchais, lequel ne fait aucune mention de la future servitude décidée par SGP sur son sous-sol ... <p>Donc ici, faute d'avoir été informés, les habitants désignés par décision arbitraire de SGP dont le maire d'Antony est également vice-président en charge des finances, n'ont pas pu s'exprimer sur la servitude projetée dans le sous-sol de leur maison, avec toutes les nuisances du chantier de construction notamment décrites dans le blog de l'association de la ligne 15, celui de Villiers sur Marne,.... alors que SGP avait assuré que tout se passerait bien.</p> <p>Aucune garantie non plus pour la phase exploitation de la ligne 18 mais des échos de riverains victimes (notamment du "Léman"), font surtout état de bruits solidiens ... les plus redoutables..... Ils sont générés toutes les 90 secondes, en particulier, par le frottement des roues en acier sur des rails en métal. Ils ressemblent à des grondements et font vibrer les murs des habitations en aggravant les fissures existantes et ce, alors qu'Antony est déjà déclarée en état de catastrophe naturelle pratiquement tous les ans,.....inondations et rétractation/dilatation de son sol argileux, instable et déjà propice aux fissures dans les bâtis. M. Patrick Devedjan le décrit notamment via le Journal Officiel du 10.9.2013 page 9412 «...sol argileux à 87 % de son terrain... taux d'imperméabilité très élevé qui monte dans certains endroits jusqu'à 100 % ». Constat confirmé pour Antony par le Ministère de la Transition Ecologique dans son document intitulé "Risques et Nuisances" édité par le Préfet d'Ile de France, et mis à jour le 12.6.2020.</p> <p>Des nuisances matérielles qui dévaluent des terrains devenus invendables.... de nombreuses pathologies causées aux résidents par les bruits et vibrations....</p> <p>D'ailleurs, c'est bien pour ces motifs que Madame le Maire de Voisins le Bretonneux a dû se battre pour que le tracé de cette ligne 18 passe ailleurs que sous les maisons de La Bretonnière. Il est donc légitime qu'Antony puisse bénéficier de la même égalité de traitement.</p> <p>2. Ensuite, alors que le maire d'Antony devait informer régulièrement les habitants des maisons impactées par le tracé qu'il a choisi avec SGP en tant que vice-président de SGP, il n'a jamais communiqué non plus avec les victimes potentielles de ce tracé !</p> <p>3. En juin 2020, l'affichage se fait par la mairie dans le quartier avec....18 jours de retard au lieu des 15 jours d'avance obligatoires avant la date de l'ouverture de l'enquête fixée au 15 juin 2020.</p> <p>L'affichage s'est fait le jeudi 18 juin 2020 au lieu du mardi 2 juin 2020, soit avec 18 jours de retard !</p> <p>4. Comment expliquer que 2 jours après l'ouverture de la commission d'enquête unique (DUP modificative), soit le 17 juin 2020, le chantier soit déjà commencé sur la RN 20 au niveau de l'Impasse d'Orléans qui termine le tracé choisi par SGP ? Sinon par le fait qu'une décision aurait déjà été prise sur ce tracé, sans tenir compte de l'avis des victimes à qui on n'a jamais donné l'occasion de s'exprimer. ?</p> <p>Toutes ces irrégularités ont un impact négatif majeur, non seulement lié au manque d'information aux victimes potentielles du tracé SGP à Antony, mais ont eu par ailleurs une influence sur les résultats de l'enquête dite préalable et, par suite, sur la décision de l'autorité administrative.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Il s'agit donc bien là d'une double peine générée par cet ensemble de vices de procédures.</p> <p>La seule solution alternative acceptable est de faire passer le tracé par la très large avenue François Sommer, dans un terrain inhabité, même si, aux dires de SGP, il y aurait 180 mètres de plus à creuser. C'est un argument moralement indéfendable comparé à toutes les nuisances, en particulier de santé, à vouloir infliger aux habitants des maisons pour une indemnité dérisoire de l'ordre de 3 000 €, les empêchant ainsi de vendre à des promoteurs pour "construction collectif" à 2 600€ le m2. C'est le prix actuel proposé pour toute la ville d'Antony. (Cf Le Bon Coin)</p> <p>En tout état de cause, décider arbitrairement de miner ainsi des terrains privés, déjà fragilisés par un sol instable, reviendrait à ne pas respecter la Constitution française qui doit protéger les citoyens contre ce type de mesures abusives qui les priverait ainsi de leur droit de propriété, pilier des droits de l'Homme de 1789.</p> <p>Ce serait aussi ignorer l'article 1 de la charte de l'environnement qui reconnaît à chacun "le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de sa santé".</p> <p>Ici s'impose également l'article 5 de la charte relatif au principe de précaution.</p>
N°97								X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>après l'abandon (oh joie !) de l'exposition universelle de 2025 sur le plateau de Saclay, que reste-t-il de la légitimité d'une telle opération pharaonique ?!. S'il s'agit juste de gacher des terres des espaces agricoles et les paysages ce sera une grande réussite ! S'il s'agit de continuer de faire fonctionner la grande centrale à béton de la gare de Massy c'est aussi un autre objectif. Mais je ne vois pas en quoi jeter des tonnes de béton sur le plateau et des piles de pont monumentales va améliorer notre cadre de vie. C'est juste une vaste opération immobilière pour enrichir les grands groupes et qui vont se partager le gâteau colossal des marchés publics.</p> <p>Comme d'habitude on ne regarde surtout pas l'existant : améliorer le réseau des voies de bus, une navette automatisée vers le plateau.</p> <p>Ce plateau qui conservait un aspect champêtre va se recouvrir de béton car il faut alimenter cette folie des hommes.</p> <p>Que sommes nous citoyens face à ce rouleau compresseur de la corruption au nom du progrès ?</p> <p>Rien comme toujours et pour trouver calme et verdure nous devons partir un peu plus loin jusqu'au moment où le "progrès" nous rattrapera.</p>
N°98								X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Ligne 18 grand paris à Antony - Violation du Code de l'Environnement, tentative d'expropriation sauvage.</p> <p>Le Code de l'Environnement fait partie intégrante de notre Constitution avec la publication au Journal officiel de la République française du 2 mars 2005, de la loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1° mars 2005 relative à la Charte de l'environnement.</p> <p>Or, ce Code de l'Environnement stipule, au moyen de ses articles L.123.10 et R. 123.9 à 123.11 :</p> <p>la publicité de l'enquête publique se réalise précisément 15 jours avant l'ouverture par l'autorité compétente,</p> <p>le maire a pour obligation d'informer la population de l'organisation de l'enquête sur le territoire via un journal d'annonces légales, l'affichage et les canaux audiovisuels.</p> <p>En plus d'informer sur l'ouverture de l'enquête publique, le maire devra également communiquer régulièrement sur l'avancement de l'enquête et les résultats obtenus.</p> <p>Or ces articles n'ont pas été respectés, tant lors de la première enquête dite "préalable" de mars/avril 2016, qu'à celle dite "unique" du 15 juin au 17 juillet 2020.</p> <p>Quatre irrégularités majeures se dégagent et qui ont eu pour effet :</p> <ul style="list-style-type: none"> * de nuire à l'information de l'ensemble des personnes intéressées par l'opération, * d'avoir été de nature à exercer une influence sur les résultats de l'enquête dite préalable et, par suite, sur la décision de l'autorité administrative. <p>1. En 2016, les enquêtes publiques se sont déroulées sans information préalable dans le journal municipal et sans affichage dans le quartier Bellevue visé par les tracés du tunnel sous les maisons.</p> <p>* Pour preuve, sur les 274 pages de l'annexe 2 au rapport d'enquête ligne 18, un seul Antonien s'exprime en p.5. et les rapports d'enquête spécifient « aucun commentaire négatif n'est signalé à Antony».</p> <p>* En témoigne également un acte d'achat/vente signé fin août 2019, pour une maison située au n° 32 de la rue des Marchais, lequel ne fait aucune mention de la future servitude décidée par SGP sur son sous-sol ...</p> <p>Donc ici, faute d'avoir été informés, les habitants désignés par décision arbitraire de SGP dont le maire d'Antony est également vice-président en charge des finances, n'ont pas pu s'exprimer sur la servitude projetée dans le sous-sol de leur maison, avec toutes les nuisances du chantier de construction notamment décrites dans le blog de l'association de la ligne 15, celui de Villiers sur Marne,.... alors que SGP avait assuré que tout se passerait bien.</p> <p>Aucune garantie non plus pour la phase exploitation de la ligne 18 mais des échos de riverains victimes (notamment du "Léman"), font surtout état de bruits solidiens ... les plus redoutables..... Ils sont générés toutes les 90 secondes, en particulier, par le frottement des roues en acier sur des</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>rails en métal. Ils ressemblent à des grondements et font vibrer les murs des habitations en aggravant les fissures existantes du fait qu' Antony est déjà déclarée en état de catastrophe naturelle pratiquement tous les ans,.....inondations et rétractation/dilatation de son sol argileux, instable et déjà propice aux fissures dans les bâtis. M. Patrick Devedjan le décrit notamment via le Journal Officiel du 10.9.2013 page 9412 «...sol argileux à 87 % de son terrain... taux d'imperméabilité très élevé qui monte dans certains endroits jusqu'à 100 % ». Constat confirmé pour Antony par le Ministère de la Transition Ecologique dans son document intitulé "Risques et Nuisances" édité par le Préfet d'Ile de France, et mis à jour le 12.6.2020.</p> <p>Des nuisances matérielles qui dévaluent des terrains devenus invendables.... de nombreuses pathologies causées aux résidents par les bruits et vibrations....</p> <p>D'ailleurs, c'est bien pour ces motifs que Madame le Maire de Voisins le Bretonneux a dû se battre pour que le tracé de cette ligne 18 passe ailleurs que sous les maisons de La Bretonnière. Il est donc légitime qu'Antony puisse bénéficier de la même égalité de traitement.</p> <p>2. Ensuite, alors que le maire d'Antony devait informer régulièrement les habitants des maisons impactées par le tracé qu'il a choisi avec SGP en tant que vice-président de SGP, il n'a jamais communiqué non plus avec les victimes potentielles de ce tracé !</p> <p>3. En juin 2020, l'affichage se fait par la mairie dans le quartier avec....18 jours de retard au lieu des 15 jours d'avance obligatoires avant la date de l'ouverture de l'enquête fixée au 15 juin 2020.</p> <p>L'affichage s'est fait le jeudi 18 juin 2020 au lieu du mardi 2 juin 2020, soit avec 18 jours de retard !</p> <p>4. Comment expliquer que 2 jours après l'ouverture de la commission d'enquête unique (DUP modificative), soit le 17 juin 2020, le chantier soit déjà commencé sur la RN 20 au niveau de l'Impasse d'Orléans qui termine le tracé choisi par SGP ? Sinon par le fait qu'une décision aurait déjà été prise sur ce tracé, sans tenir compte de l'avis des victimes à qui on n'a jamais donné l'occasion de s'exprimer ?</p> <p>Toutes ces irrégularités ont un impact négatif majeur, non seulement sur les nuisances à infliger aux victimes potentielles du tracé SGP à Antony, mais ont eu par ailleurs une influence sur les résultats de l'enquête dite préalable et, par suite, sur la décision de l'autorité administrative.</p> <p>La seule solution alternative acceptable est de faire passer le tracé par la très large avenue François Sommer, dans un terrain inhabité, même si, aux dires de SGP, il y aurait 180 mètres de plus à creuser. C'est un argument moralement indéfendable comparé à toutes les nuisances, en particulier de santé, à vouloir infliger aux habitants des maisons pour une indemnité dérisoire de l'ordre de 3 000 €, les empêchant ainsi de vendre à des promoteurs pour "construction collectif" à 2 600€ le m2. C'est le prix actuel proposé pour toute la ville d'Antony. (Cf Le Bon Coin)</p> <p>En tout état de cause, décider arbitrairement de miner ainsi des terrains privés, déjà fragilisés par un sol instable, reviendrait à ne pas respecter la Constitution française qui doit protéger les citoyens contre ce type de mesures abusives qui les priverait ainsi de leur droit de propriété, pilier des droits de l'Homme de 1789.</p> <p>Ce serait aussi ignorer l'article 1 de la charte de l'environnement qui reconnaît à chacun "le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de sa santé".</p> <p>Ici s'impose également l'article 5 de la charte relatif au principe de précaution.</p>
N°99												Identique N°98
N°100	X		X			X		X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Avis sur la construction de la ligne 18 au niveau de Saclay</p> <p>Je suis saclaysienne et j'apprends qu'au niveau du Christ de Saclay, il va y avoir une gare de métro de la ligne 18.</p> <p>Il paraît que le métro sera aérien à cet endroit et que de gros piliers vont être construits pour soutenir la voie. Je trouve le projet monstrueux et scandaleux. Je suis dégouttée à l'heure où l'on parle écologie et respect de la nature!!! De beaux mots comme développement durable !</p> <p>Concernant le projet:</p> <p>-Aucune information et concertation n'ont été faites. Inadmissible!</p> <p>-Ce projet est une nuisance phonique (évident!), une honte esthétique (des poteaux de plusieurs mètres de hauteur) et un grave problème environnemental (imperméabilisation et artificialisation des sols) qui va impacter sévèrement la vie des saclaysiens et la nature du plateau. Des habitations sont à moins de 300 m du christ. Je n'imagine pas le bruit! J'espère que la gare sera isolée phoniquement! Comment sera gérée la période de travaux qui va être longue: les camions, la circulation, le bruit, la poussière. Est-ce que les enquêteurs peuvent se mettre à la place des familles habitant dans le périmètre du Christ.</p> <p>-Où seront les parkings? Du béton, du béton, encore du béton...</p> <p>Voilà mon avis. Mais je suppose que l'enquête publique est là pour faire semblant de donner la parole aux saclaysiens et que de toute façon, tout est déjà programmé.</p>
N°101				X				X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Encore une concertation...</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Toutes les études et réflexion ont montré que c'est une mégalomanie de dirigeants n'ayant aucune raison économique ou sociale. Les gents du Grand Paris ont à priori carte blanche pour développer leur projet... sans contrainte monétaire ni respect des procédures administratives. Le peuple » doit courber l'échine et l'environnement sera sacrifié.</p> <p>Il serait temps que nos dirigeants se rendent compte de l'inutilité du projet (qu'ils lisent les différents rapports) et de l'époque où nous vivons (les caisses sont vides et seront obligés de produire local). Une prise de conscience est nécessaire pour éviter de sacrifier le peu de terre agricole qui reste en région parisienne.</p> <p>D'autres solutions ont été proposées sur l'amélioration de l'existant, des transports légers adaptables au trafic, l'enterrement entre Saclay et Versailles avec un tracé plus direct qui diminuerait les coûts etc , mais rien ne remet en cause ce qui a été décidé sur un coin de bureau dans leur immeuble de Paris (« Le bruit n'est pas gênant, nos bureau sont le long du périphérique et ça nous gêne pas » déclaration d'un responsable du Grand Paris lors d'une réunion... tenez une autre pour montrer le niveau d'intelligence des gens responsables du projet « Sur la ligne aérienne les usagers pourront voir en allant travailler comment sont les villages dans une zone rurale ». Ces phases ne sont textuelles mais proches. Étant sidéré je ne les ai pas écrites mais devraient être sur un rapport de réunion.</p> <p>Je crois que j'ai encore perdu du temps en paperasse. Je pense qu'il va falloir agir sur le terrain pour arrêter ce massacre ruineux.</p>
N°102								X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Je mets un avis très DÉFAVORABLE à ce projet . Ce projet est inapproprié ; destructeur pour l'environnement et pour les terres agricoles et l'agriculture que la ZPNAF était supposée protéger .Comment exploiter des terres surmontées d'un métro , des parcelles coupées en deux par ce même métro .</p> <p>Les résultats citoyens de l'enquete publique précédente montraient déjà un avis nettement défavorable à cette construction de métro , en partie aérien , en zone peu dense et qui ne résoud en rien les problématiques de déplacement sur le plateau et ne rend pas service aux habitants de ce territoire, sauf à la marge .</p> <p>Je reitere donc mon avis défavorable et pour les generations futures vous prie de stopper ce projet</p>
N°103			X								X	<p>Association - Sauvegarde et animation de Versailles et Environs</p> <p>Veuille trouver ci joint la contribution n°1 de l'association Sauvegarde et animation de Versailles et Environs suite à son CA tenu le 23 juin 2020. PJ : 200705-v1-Contribution 1 de SAVE dans EP sur L18.pdf</p> <p>Contribution SAVE n° 1 sur la mise à jour des coûts et la rentabilité socioéconomique du projet GPE et de la Ligne 18.</p> <p>Extraits :</p> <p>"Le document évoque en de nombreuses pages des résumés uniquement littéraires de résultats sortis d'outils de simulation sur les prévisions de fréquentations mais sans aucune donnée chiffrée."</p> <p>SAVE déplore le manque de fiabilité des études (et des sources) et fait les constats suivants : absence d'études sur les possibilités de rabattement de passager par bus, voitures et circulations douces, sauf mention d'un parking possible à créer en proximité de gare CEA ; études de trafic sur des bases de population pas définitivement actualisées ; beaucoup de "fourchettes d'incertitudes" ; pas de mention d'effets possibles de création de parkings relais au niveau des gares (dont la gare CEA) ; aucune mention des contenus des plans de déplacement, etc.</p> <p>SAVE conclut en écrivant que "dans le dossier présenté, il est impossible de comprendre la rentabilité économique du projet."</p>
N°104												Identique R1-SA-9
N°105								X			X	<p>Thierry BARRÉ - Représentant des Locataires</p> <p>Administrateur au Conseil d'Administration de Hauts-de-Bievre Habitat (bailleur social à Antony)</p> <p>Ligne 18 du Grand Paris Express – Enquête Publique</p> <p>AVIS</p> <p>I- La ligne 18 du Grand Paris Express remet en cause non seulement la pérennité mais l'existence même d'Orlyval qui relie aujourd'hui la station RER d'Antony aux deux aéroports d'Orly.</p> <p>ORLYVAL – VALORISATION D'UNE STRUCTURE EXISTANTE</p> <p>1- Inclure Orlyval dans le réseau de transports francilien avec un alignement du tarif au même niveau que celui des autres lignes (tarif Pass Navigo).</p> <p>2- Proposition de création de 3 nouvelles gares :</p> <ul style="list-style-type: none"> - CHEMIN D'ANTONY, là où passe actuellement le RER C. Cela faciliterait les trajets vers le Centre-Ville et l'accès à la ligne du RER B pour les habitants des quartiers des Rabats et Antonympole. Tout comme pour les locataires des résidences d'Hauts-de-Bievre Habitat, « Guillebaud », « Lavoisier », « Parc de Tourvoie » voire « Les Rabats », « Les Morins » et « Champagne », qui ne seraient plus obligés de prendre le bus. - WISSOUS, à l'emplacement de l'ancienne gare de Wissous (encore une infrastructure déjà existante). Désenclavement de Wissous, commune

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DÉFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>membre de Paris-Saclay, actuellement enclavée entre le réseau autoroutier, les voies ferrées et la plate-forme aéroportuaire.</p> <p>- RUNGIS LA FRATERNELLE, créerait un lien direct entre Antony et cette importante zone d'emploi.</p> <p>II- La ligne 18 du Grand Paris Express qui va desservir la future gare d'Antony avec l'aménagement d'un futur quartier dont le devenir est encore inconnu dans sa globalité.</p> <p>ANTONYPOLE – UN QUARTIER MAL DESSERVI</p> <p>Antony, un quartier qui n'est actuellement desservi que par les lignes 1 et 2 du Paladin :</p> <p>- Deux lignes dont le service s'arrête actuellement dès 20 heures et qui ne fonctionne pas le dimanche.</p> <p>- Deux lignes dont la suppression est envisagée par l'Établissement Territorial Public « Vallée Sud Grand Paris ».</p> <p>Il est donc indispensable que la future gare Antony ait une desserte par des lignes de bus RATP avec toutes les gares situées sur la commune d'Antony :</p> <p>- RER B (Antony, Fontaine-Michalon, les Baconnets).</p> <p>- RER C (Chemin d'Antony – future station Orlyval proposée).</p> <p>CONCLUSION</p> <p>- Renforcer un maillage de la mobilité urbaine en incluant Orlyval au réseau de transport francilien et en créant une desserte reliant la future gare d'Antony et les autres gares situées sur la commune d'Antony.</p> <p>- Renforcer et faciliter l'accès aux structures, aux commerces, aux entreprises et aux services Antoniens.</p> <p>- Faciliter l'accès à l'emploi en conservant Orlyval.</p> <p>Thierry BARRÉ Antonien Représentant des Locataires Administrateur au Conseil d'Administration de Hauts-de-Bievre Habitat</p>
N°106			X					X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Je donne un avis DEFAVORABLE au projet de la ligne 18.</p> <p>La première enquête publique sur la ligne 18 aurait du ouvrir les yeux de la société du grand paris.</p> <p>La population était déjà largement défavorable à la création de cette ligne de métro sur le plateau de Saclay.</p> <p>Les gros travaux de cette ligne n'ont pas encore commencé.</p> <p>Il est encore temps de faire marche arrière, de préserver les terres agricoles d'une artificialisation excessive et sans retour possible.</p> <p>La crise du Covid 19, nous montre, et à ceux qui ne l'auraient pas décelés avant, le besoin crucial de ces terres agricoles de proximité.</p> <p>Nous avons besoin également de transports en commun, certes, mais la création d'une ligne de métro à au moins 2 milliards d'euros est surdimensionnée.</p> <p>Une ligne de Tramway suffit largement au regard du nombre de voyageurs attendus.</p> <p>Actuellement la desserte par bus est d'un seul bus (capacité inférieur à 150 personnes) par heure... le dimanche et les jours fériés, et deux par heure le samedi.</p> <p>Avons nous des comptes sérieux en face de nous?</p> <p>Nous n'avons pas choisi d'avoir ce métro inutile sur le plateau de Saclay, je ne souhaite pas contribuer à ce fiasco économique qui n'a je pense comme seul but que d'accélérer la bétonisation des terres agricoles du plateau de Saclay en les morcelant.</p> <p>Au delà d'Orsay-Gif le besoin d'un métro et d'une ligne de bus en site propre en même temps est inutile, car faisant doublons.</p> <p>Une ligne de bus en site propre après Orsay-Gif jusqu'à Versailles serait déjà largement suffisante.</p>
N°107			X					X		X		<p>Valérie Fischer</p> <p>Avis négatif sur l'enquête publique Ligne 18</p> <p>Je tiens à exprimer mon vif mécontentement concernant votre projet de création du métro Aérien ligne 18.</p> <p>Les maires des communes de Saclay, Villiers-Le Bâcle, St Aubin, Magny Les Hameaux entres autres ont fait part de leur désaccord et rejet de ce projet (dépôt d'une motion) mais ne semblent malheureusement pas avoir été entendus.</p> <p>La pollution visuelle et les nuisances sonores du tronçon aérien de cette ligne sur la partie CEA St Aubain à Versailles vont avoir des conséquences dramatiques sur la vie des habitants de ces villes/villages, également sur l'exploitation des terres agricoles fertiles.</p> <p>Ce sera la double peine, nous avons déjà en 1ère ligne les nuisances occasionnées par les avions de tourisme décollant de l'aérodrome de Toussus-le-Noble qui s'acharment quotidiennement sur nos têtes, le doublement de la RD 36 déjà excessivement bruyante (à certains moments, niveau de décibel proche d'une autoroute), il va falloir désormais souffrir d'un bruit métallique du métro aérien, bruit qui va se surajouter aux autres, avec passage régulier toutes les 3 mn. A noter que à l'exception de Saclay, aucune gare de ce métro ne desservira les villes en question.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Déposant non identifié Quant au budget alloué à ce projet, nous sommes en pleine hérésie, ayant connaissance de l'état des finances de la France, il est tout à fait inopportun de creuser encore plus la dette, l'investissement ne sera jamais amorti faute d'usagers. Ce projet est un non-sens. En espérant que vous porterez attention à ce dossier, je vous remercie de bien vouloir verser cette information dans le dossier enquête publique ligne 18 en cours. PJ : image003.png - La pièce jointe est un logo.</p>
N°108				X				X		X		<p>Déposant non identifié Tout d'abord, il est impératif que les résultats de cette énième enquête soient enfin entendus puisque les précédentes ne l'ont pas été. Les conclusions de la commission d'enquête sur le dossier de demande d'autorisation environnementale de la ligne 18 du Grand Paris Express sont claires et précises, ... mais non suivies. Je vous renvoie aussi aux délibérations des conseils municipaux des communes avoisinantes et aux dossiers fouillés des associations locales, notamment le collectif Moulon2020. Ce projet de métro aérien est une aberration. - Ce projet vient bétonner et détruire encore plus les terres très fertiles du plateau de Saclay. L'épidémie de Covid 19 a pourtant démontré l'importance pour les grandes villes de disposer d'un approvisionnement de nourriture locale. Il faut préserver et soutenir notre agriculture locale, non pas bétonner les champs. - L'utilité économique, financier, et d'efficacité de transport de cet axe entre Saclay et St Quentin reste à démontrer. Mieux vaut un tramway qui permette une desserte plus locale, plus souple et plus propre. L'économie réalisée permettrait de rénover le RER B qui lui transporte effectivement près d'1 million de voyageurs /jour - les conséquences environnementales, paysagères, de rupture du drainage des sols, seront très préjudiciables.</p>
N°109								X		X		<p>Déposant non identifié Je suis contre le projet de métro aérien. Un tramway ou un métro souterrain semblent être une meilleures solutions respectueuses de l'environnement, d'un point de vue écologique et social.</p>
N°110								X		X		<p>Déposant non identifié Le métro aérien n'est pas une solution. Les nuisances sonores et visuelles seront dévastatrices pour l'environnement. La mise en place d'un tramway ou d'un métro sous-terrain est la solution la plus adaptée afin de respecter l'environnement et les habitants</p>
N°111				X	X			X		X		<p>Déposant non identifié Je suis opposé à la construction de la ligne 18 en mode aérien. Je ne comprends vraiment pas pourquoi ce métro n'est pas 100% enterré. Les tunneliers seront là. Creuser quelques km de plus va peut-être rallonger les travaux de quelques mois et alourdir le budget de quelques dizaines de millions d'euros. Mais l'un comme l'autre sont des gouttes d'eau face au temps déjà passé et la facture globale du projet. On ne construit pas ce métro pour le court terme mais pour 100 ans au minimum En construisant en aérien vous détruirez irrémédiablement le plateau de Saclay en y insérant cette balafre de béton qui sera bien vite couverte de tags. A cette pollution visuelle et probablement aussi écologique, s'ajouteront les nuisances sonores quasi incessantes pour les habitants des villages alentours et notamment Villiers le Bâcle. Ne faites pas cette erreur de ne pensez qu'au budget de ce projet, seul argument qui me semble en faveur de l'aérien. Construisez la ligne 18, 100% enterrée ou ne la construisez pas</p>
N°112			X	X		X		X		X		<p>Anthony DOMINIQUE Enquête Publique Ligne 18 Veuillez trouver ci-dessous mon avis suite à l'enquête publique modificative de la Ligne de métro dite "Ligne 18" : - Le projet ne répond pas aux besoins réels de desserte des usagers actuels du territoire ; Et donc la construction et localisation de cette gare - Le service aurait pu être rendu à moindre coût avec des transports de rabattement à partir du réseau existant ; - Cette liaison multi-pôles est propice à voir augmenter l'éloignement domicile-travail ; - Comme tout transport capacitaire, la ligne se verra inévitablement accompagnée à terme d'une urbanisation adjacente. - La ligne 18 menace donc notre qualité de vie, la pérennité de la ZPNAF, et la vocation agricole du Plateau de Saclay. - Renommer la gare "CEA st-Aubin" en "CEA Saclay" - Isoler phoniquement la gare</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<ul style="list-style-type: none"> - Construire des parcs à vélos sécurisés - Limiter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols - Intégrer la gare dans le paysage du plateau (limiter les hauteurs, végétaliser les abords) - Penser la gare et ses abords pour qu'elle reste propre et sécurisée - Privilégier des parkings souterrains pour limiter les emprises au sol et les hauteurs - Raccorder la gare au territoire avec des accès piétons et cyclistes - Préparer la gare à des conditions de température plus élevées dans les décennies qui viennent
N°113				X				X		X		<p>Déposant non identifié Ligne 18</p> <p>Je soutiens la démarche des AVB et des municipalités locales qui considèrent que cette ligne 18 n'est pas une bonne réalisation pour les saclaysiens. Son coût exorbitant, son non enfouissement et l'éloignement domicile/travail sont trois éléments majeurs sur le fait que ce dossier devrait être revu au moins sur ces 3 points.</p>
N°114								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Habitants de Villiers le Bâcle, et directement impactés par la proximité de la ligne 18, nous allons subir les nuisances sonores. Sans parler de la vue imposée par ce métro aérien et qui est bien loin de s'intégrer dans le paysage comme promis par la Société du Grand Paris. Nous allons sacrifier les terres agricoles le plus fertiles d'IDF!!!</p> <p>Nous ne serons protégés d'aucune nuisances, et à aucun moment nous avons été entendu... Aucune solution sera possible pour nous protéger des nuisances puisque rien ne peut être construit autour de ce projet.</p> <p>Notre environnement est totalement menacé et on persiste dans un projet complètement aberrant et qui va atteindre les générations à venir. Non au métro!</p>
N°115			X	X				X	X			<p>CEA de Paris-Saclay</p> <p>Le CEA de Paris-Saclay, membre de l'Université Paris Saclay, est un acteur majeur du pôle scientifique et technologique 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.</p> <p>Comme il l'avait déjà indiqué dans sa contribution écrite lors de l'enquête publique pour la DUP initiale de la Ligne 18, en 2016, le CEA de Paris-Saclay 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. Le CEA met environ 35 lignes de cars 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 cars, et plus de 3 000 véhicules accèdent chaque jour au CEA/Saclay.</p> <p>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 pôle scientifique et technologique rendent incontournable la réalisation d'infrastructures de transport adaptées. La Ligne 18 du Grand Paris constitue une réponse minimum à ce besoin. Sa construction est urgente, et elle devra être complétée par des dispositifs annexes plus locaux.</p> <p>Le CEA soutient donc le projet de Ligne 18 tel qu'il est présenté par la Société du Grand Paris. 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.</p> <p>Le CEA est en relation étroite avec la Société du Grand Paris 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 ont fait l'objet d'échanges avec les autorités compétentes dans ces domaines.</p> <p>Les évaluations réalisées par le CEA en lien avec l'ASN et l'IRSN suite à l'arrêt de ses 2 réacteurs de recherche (Osiris en 2015 et Orphée en 2019) ont conduit à une réduction de la zone de danger autour du site principal du CEA de Saclay, qui a été ramenée à 250 m au-delà des clôtures du site. Cette réduction a fait l'objet d'un Porter A Connaissance de la part de la Préfecture de l'Essonne et de l'ASN en février 2020. La gare « CEA-Saint-Aubin » de la Ligne 18 peut ainsi être réalisée à l'emplacement prévu par la SGP.</p> <p>Le Directeur du CEA de Paris-Saclay</p>
N°116						X		X		X		<p>AM PAUBEL, habitante de Saclay</p> <p>non à ce projet</p> <p>Je suis fermement opposée à cette enquête publique modificative de la Ligne</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												18, projet inutile, impliquant à terme un budget et une occupation de terrains tout à fait excessifs et inadaptés . Non à ces propositions!
N°117								X		X		<p>Association - collectif Moulon2020, membre du groupe Saclay Citoyen</p> <p>Les conclusions de l'enquête publique sur la ligne 18 de 2016 nous ayant paru en décalage avec les avis dont nous avons pris connaissance « au fil de l'eau » dans les registres ou en ligne, nous avons décidé à quelques-uns de reprendre l'intégralité de ces contributions (au nombre de 4 481) et de les analyser.</p> <p>Vous trouverez ci-dessous un résumé de ce travail et en 4 pièces jointes nos analyses complètes.</p> <p>Il nous paraît essentiel, lors de cette enquête publique « modificative », de témoigner de la défiance générée, auprès des citoyens engagés et attachés à leur territoire, de pratiques d'autant plus problématiques qu'elles émanent de personnes formées et assermentées et qu'elles mettent en jeu l'avenir de terres agricoles nourricières.</p> <p>Cependant, notre collectif décide de participer malgré tout à cette nouvelle enquête publique, faisant confiance à la présidente de cette commission d'enquête dont nous avons pu apprécier l'engagement républicain lors de l'enquête sur le CDT.</p> <p>Résumé de notre travail sur les 4 481 contributions :</p> <p>Toute personne a le droit de "participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement", énonce la charte de l'environnement de 2005. L'exercice de ce droit ne prend son sens que si l'élaboration du projet prend réellement en compte les arguments avancés, étudie les contre propositions.</p> <p>Saclay citoyen démontre, avec le réexamen, une par une, des 4 481 contributions du public à l'enquête du métro ligne 18 du Grand Paris Express, qu'en l'occurrence, le travail de la commission d'enquête met à mal ce droit des citoyens ayant voulu donner leurs avis, alors pourtant que cette ligne avait témoigné d'une forte mobilisation des populations : on peut lire sur le site de la SGP que « en trois ans, sept enquêtes publiques ont ainsi été réalisées (...) suscitant plus de 7 400 observations dans les registres papiers et électroniques. »... dont, donc, 4 481 pour la seule ligne 18. Plus de la moitié des contributions du public sur le Grand Paris express proviennent de la seule ligne 18.</p> <p>Avec une telle volonté du public de donner son avis, on aurait pu penser que la commission d'enquête réaliserait un travail très sérieux et minutieux à partir de ce matériel apporté par le public. Saclay citoyen démontre chiffres et exemples à l'appui que cela n'a pas été le cas.</p> <p>La commission d'enquête</p> <p>1) « raye de la carte » 17% des avis :</p> <p>753 des 4 481 contributions de la ligne 18 (soit 17%) ont été considérées, à tort, par la commission d'enquête comme « sans avis » (blanc, non défini ou carrément oubliés). Parmi ces 753 contributions « oubliées », on en note de capitales qui ont été rayées de la carte (celle de la CLI, celle du PNR, entre autres)</p> <p>2) ne respecte pas la parole de 25% des avis :</p> <p>1 141 contributions, soit 25%, ont été « dénaturées » par la commission (c'est-à-dire classées en favorable/défavorable ou non défini alors qu'elles auraient dû être classées autrement)</p> <p>3) émet un avis unanimement favorable alors que 70% des avis contestent l'utilité publique de ce métro :</p> <p>La commission d'enquête a donné un avis favorable à l'unanimité. Alors qu'à l'issue du retraitement des 4 481 contributions, on constate que 70 % des 4 219 contributeurs qui ont exprimé un avis, contestent l'utilité publique du projet de métro ligne 18.</p> <p>4) ne transcrit pas dans la réserve 1 à son juste niveau l'opposition qualitative et quantitative à l'aérien :</p> <p>La commission fait trois réserves : la réserve n°2 demandant que le Centre Huit puisse poursuivre ses activités, soit en le reconstruisant sur place après l'édification de la gare de la Ligne 18 (demandé par 153 avis) ; la réserve n°3 demandant de retenir le tracé alternatif sous le Golf national proposé, évitant ainsi la Bretonnière (demandé par 256 avis) ; la réserve n°1 ne demande pas de supprimer l'aérien (demandé par 1 145 avis) mais d'effectuer des mesures de bruit indépendantes et de prendre des mesures d'atténuation. Deux poids, deux mesures, surtout quand la SGP elle-même disait en réunion publique le 19 janvier 2011 : « Le choix que nous proposons sur le Plateau de Saclay en est un exemple, je le crois, criant. 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 avons 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. Tout à l'heure, j'ai cru entendre qu'il fallait satisfaire les besoins immédiats. Oui, il faut satisfaire les besoins immédiats, mais pensez aussi à ceux des générations futures. Moi, je n'exclus pas qu'en 2050, quand la terre aura 9 milliards d'individus, nous serons peut-être à la recherche du moindre hectare de terre cultivable et que dans ce contexte les terres agricoles du Plateau de Saclay qui, nous le savons, sont parmi les plus riches d'Europe, seront peut-être extrêmement utiles, de la même manière que celles de La Plaine de France que nous veillons strictement à préserver. Je le réaffirme avec force, et pardonnez-moi, je ne peux pas vous laisser dire, comme vous l'avez dit, que la Société du Grand Paris ne se soucie pas des terres agricoles. »</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												Le collectif Moulon2020, membre du groupe Saclay Citoyen PJ : Etude des 4 481 contributions à l'enquête ligne 18 de 2016.pdf - Etude (suite) des 4 481 contributions à l'enquête ligne 18 de 2016.pdf - Etude (suite bis) des 4 481 contributions à l'enquête ligne 18 de 2016.pdf - Etude (suite et fin) des 4 481 contributions à l'enquête ligne 18 de 2016.pdf Etude très détaillée des tableaux de dépouillements de la première enquête DUP de la ligne 18
N°118	X			X				X		X		Association - Le collectif Moulon 2020 Cette enquête publique modificative est réalisée en période de déconfinement et d'incertitude sanitaire. Tout le monde s'accorde à dire que les pratiques de travail et de transports seront durablement modifiées par cette pandémie. L'utilité publique de cette ligne 18 que nous contestons toujours, et pour laquelle nous mettons en doute les conclusions de l'enquête précédente dans notre contribution n° 117, sort encore amoindrie de cette crise sanitaire : les prévisions de trafic, déjà faibles pour un équipement aussi argentin et destructeur de terres agricoles, vont encore diminuer avec la baisse du transport aérien et la montée en puissance du télétravail. Il nous semble inacceptable de faire une telle enquête publique « comme si rien n'avait changé », dans un monde totalement bouleversé par la pandémie. Le collectif Moulon2020
N°119								X		X		Annette MOULIN Ligne 18 NON à la ligne 18 NON à la destruction des terres agricoles
N°120								X		X		Jean MOULIN Ligne 18 Je suis contre la destruction des terres agricoles et la pollution visuelle et sonore Remplacement de cette ligne par le tramway
N°121								X			X	Madame FARNARIER Faisant suite à nos conditions de vie face à la crise COVID, il est évident que nous devons revoir nos modes de consommation / déplacement et notre rapport à l'environnement. Je souhaiterais en tant qu'habitante de Villiers-le-bâcle, village préservé aux portes de Paris, que la ligne 18 soit réalisée avec un choix silencieux et écologique pour les riverains, à desserte locale dont Villiers-Le-Bâcle et réduisant au maximum l'occupation sur les terres agricoles dont une partie pourraient d'ailleurs se convertir en verger/potager, pour vente direct aux populations alentours ainsi qu'en parc et espace vert avec des arbres (le tout sans pesticides) En espérant être prise en considération,
N°122			X					X		X		Déposant non identifié Je suis contre le métro et le viaduc aérien, ainsi que la gare CEA St Aubin.
N°123		X						X		X		Déposant non identifié La modification proposée concernant les ouvrages de service N° 4 et 5 nous apprend que « ce déplacement des ouvrages, combiné à d'autres mesures d'optimisation, permet de réduire le linéaire du tunnel et la profondeur des constructions. » Cela conduit entre autres à ce que le tunnel de la ligne 18 passe entre les ouvrages OA6 et OA7 sous les habitations de la ville de Wissous à une profondeur par rapport au haut du tunnel de l'ordre de 14 m bien inférieure aux 2,5 fois le diamètre, soit 25 m, du haut du tunnel recommandés pour éviter les désordres de surface importants dus à l'affaissement des sols. Cette situation va immanquablement créer un phénomène de tassement dans une bande de 50 mètres de large sur toute la longueur du tracé du tunnel. Les conséquences sur les bâtis seront importantes (fissures, effondrement). Par ailleurs, cette faible profondeur fera, que lors de l'exploitation, les vibrations au passage de trains seront ressenties par les habitants. Quelles solutions propose la société du Grand Paris pour éviter tous ces désordres programmés ? Pour notre part nous comprenons que seul un enfouissement plus profond ou une consolidation préalable de l'ensemble des bâtis, allié à un revêtement de voies anti vibrations renforcé pourront éviter les désordres. La profondeur des puits OA45 (plateau d'Orly) et OA8 (gare Antony-pôle) permettent un tracé plus profond sous Wissous».
N°124								X		X		Déposant non identifié Que rajouter de plus qui n'ait déjà été dit sur l'inéptie de ce projet dont l'intérêt reste à démontrer. Je rejoins les avis négatifs et l'opposition concernant la partie aérienne du plateau de Saclay vers St Quentin qui est une solution ni originale (allez

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												voir les restes du turbotrain à Gometz) ni esthétique , sans parler des nuisances sonores et vibratoires qu'elle ne manquera pas de générer. Mais un tramway est tellement banal
N°125												Identique R1-SA15
N°126								X		X		Déposant non identifié je suis contre le projet en aérien de la ligne 18 entre LA gare CEA Saint Aubin et Saint Quentin qui apporterait beaucoup de nuisance aux riverains et dénaturerait le paysage et l'environnement du plateau de Saclay. La solution tramway sur site propre semble la plus raisonnable par rapport à la faible fréquentation sur ce tronçon et coûterait moins cher en réalisation.
N°127								X		X		Déposant non identifié Nous sommes contre ce projet de la ligne 18 en aérien qui va sans aucun doute, occasionner de multiples désagréments à tous les riverains de Villiers le bâcle et créer de la nuisance visuelle et sonore tout au long de son parcours. Il aurait été plus judicieux de le reculer d'une centaine de mètres dans les chants ou de le semi enterré pour éviter le coût du tunnelier et qui aurait pour but d' atténuer toutes ces nuisances. Il serait souhaitable que nos politiques, s'intéressent plus à l'humain et à l'aspect du paysage et de la nature.
N°128								X		X		Déposant non identifié Je suis contre cette ligne de métro en aérien qui va engendrer des nuisances sonores et visuelles. Aujourd'hui où tout le monde a conscience qu'il faut préserver notre environnement ce projet est une ineptie. Je ne comprends toujours pas pourquoi cette ligne n'est pas enterrée et que l'on ne justifie pas ce choix par un problème de budget qui a déjà été revu plusieurs fois à la hausse.
N°129	X		X			X				X		Déposant non identifié La contestation citoyenne reste forte entre St Quentin et Saclay ; Coté SGP, la truille d'un mauvais coup reste forte et Thierry DALLARD espère voir la rue du quai devant l'hypothétique gare au CEA. Amusez-vous devant ces deux contrepèteries ! Les citoyens du plateau de Saclay sont toujours excédés par le comportement de la SGP qui depuis 2010 se fiche complètement de ce que pense les citoyens du plateau de Saclay. La position de la gare devant le CEA de Saclay, son architecture et les projets routiers ne laissent aucun doute sur le devenir des terres agricoles le long de la RD36. Combien d'hectares de terres fertiles sont voués à disparaître au profit d'un aménagement anarchique des infrastructures routières et ferroviaire dont le modèle économique date d'un autre temps. En effet, les études présentées par la SGP et plusieurs associations annoncent le tronçon CEA- St Quentin en Yvelines déficitaire. Sans surprise, La SGP continue sur la voie du déficit budgétaire, pire se félicitant par le biais de communications diverses d'avoir émis la première obligation verte. Extrait de : Le journaldugrandparis.fr -« Premier émetteur 100 % vert, la Société du Grand Paris et son projet contribuent à asseoir Paris comme la première place de la finance verte dans le monde. » Qui sait ! Un jour la SGP sera trainée en justice pour ECOCIDE, ce nouveau mot prononcé par les membres de la convention citoyenne. OUI un ECOCIDE est en train (jeu de mot) de faire son chemin. Le long de la RD36, la disparition des terres agricoles nourricières est inéluctable et orchestrée par une collusion entre les politiques et l'industrie. Les temps changent mais la SGP campe sur son projet initial et démesuré sans tenir compte de l'évolution du contexte social et économique par l'emploi du télétravail, le produire et consommer « local ». Dernièrement l'annonce de la faillite de la société « Ile de France mobilités » démontre que le système de transports et son mode de financement est au bout du rouleau. Le projet primitif faisait l'unanimité avec une ligne 18 enterrée et moins de gares. Je suis contre ce projet.
N°130		X			X	X	X				X	Patrick Cabon pour l'association - ADPP L'association ADPP s'emploie depuis près de 18 ans à faire connaître l'histoire, la nature et les établissements scientifiques du Plateau de Palaiseau. Elle participe aux différentes enquêtes du secteur. Palaiseau est fortement impacté par les modifications à la DUP du 28 mars 2017, en particulier par l'extension du centre de maintenance sur la zone EBC pourtant déjà réduite l'automne dernier. Une mise au sol de la ligne 18 est apparue au croisement des 2 corridors écologiques présents au PLU ! Il n'y a pas de justification claire de ces changements, aussi comme d'autres associations nous demandons la tenue d'une RÉUNION PUBLIQUE

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												pendant l'enquête. La rigole des Granges, patrimoine auquel nous sommes particulièrement attaché, va également subir des modifications pendant la phase travaux. Nous espérons que la Société du Grand Paris et la Ville de Palaiseau, qui réclame toujours une gare au niveau de la Croix de Villebois, sauront nous renseigner afin que nous vous donnions un avis éclairé. Bien cordialement, Patrick Cabon pour l'ADPP
N°131												Identique R1-SA15
N°132	X										X	Association COLOS Harm Smit, coordinateur Je vous remercie de votre écoute lors de notre entretien ce matin à Saclay. J'ai ensuite déposé la contribution de COLOS sur le site de l'enquête ; elle a reçu le numéro 131. Comme je le craignais un peu, la taille de pièce principale (5 Mo) dépasse la limite autorisée (2 Mo). J'ai donc fourni le lien vers notre site (< http://www.colos.info/images/doc/Ligne-18_critique-evaluation-socio-economique-2020.pdf > www.colos.info/images/doc/Ligne-18_critique-evaluation-socio-economique-2020.pdf), qui figure également en première note de bas de page en page 5 du document lui-même. Nous restons à votre disposition pour toute information ou tout entretien complémentaire.
N°133								X			X	Déposant non identifié Depuis des années, la SGP, le préfet et l'Etat restent sourds aux oppositions de tous bords dans le déni total des droits des citoyens. Ecocide, liberticide, et non respect des lois (ZPNAF, PNR de la Vallée de Chevreuse / Monuments historiques), nuisance sonore, pollution visuelle etc...sont des sujets dans lesquels les instances dirigeantes de ce projet se complaisent... Le projet d'origine était bien (Metro enterré) et faisait le consensus, mais les appétits politiques de uns et des autres et la multiplication des gares en ont fait un non sens à tous points de vue. L'état va-t-il enfin assumer son rôle en déclarant l'inutilité publique de la liaison Saclay Versailles et prendre conscience de l'héritage catastrophique que ce projet laissera s'il devait être mené à son terme. Mes impôts doivent servir à financer l'hôpital public, la couverture chômage de ceux que la crise sanitaire touche de plein fouet, et la reprise. Ils ne sont pas là pour financer la gabegie et l'explosion des coûts, pas plus que les salaires indécentes des inutiles de la SGP qui pseudo gèrent un projet inutile et néfaste.
N°134			X							X		Déposant non identifié La très grande majorité des salariés du CEA/Saclay et des autres implantations sur le Plateau, attendent avec une grande impatience l'arrivée de la Ligne 18, avec sa gare située à proximité du Christ-de-Saclay. Cet ouvrage propre et silencieux va fortement contribuer à ce que le Campus Paris-Saclay devienne un lieu d'innovation et de formation de premier rang mondial, dont la France a besoin aujourd'hui et de plus en plus dans le futur. Ce mode de transport collectif de grande capacité va enfin permettre de réduire drastiquement la part des véhicules personnels dans ce Campus urbain en cours de construction. La gare qui sera située au Christ-de-Saclay sera la porte d'entrée principale pour accéder au plus grand centre de recherche sur le Plateau, et représente donc un maillon majeur de la Ligne 18. Les salariés du Plateau approuvent donc pour la plupart, et sans réserve, le Projet complémentaire décrit dans le dossier d'enquête publique.
N°135								X			X	Déposant non identifié LIGNE 18 VILLIERS LE BACLE OUI au tram plus économique moins bruyant
N°136								X			X	Geoffrey - Saclay Le métro est prévu en aérien sur le plateau de Saclay et il va clairement détruire notre cadre de vie ! Nous savons que nos observations ne seront pas suffisantes pour contraindre les décideurs d'enterrer le métro... Même les trois banderoles sur Villiers le bâcle ont plus d'impact ... J'invite les associations du plateau de Saclay qui souhaitent préserver notre cadre de vie à se mobiliser au plus vite pour organiser un grand rassemblement sur le tracé du métro et ainsi exiger que ce métro soit sous terre.
N°137								X			X	Déposant non identifié Avec 120% de dettes, l'état peut continuer à dépenser pour des projets inutiles. Adieu ,aux terres fertiles du plateau de Saclay.Place au béton.Vos

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												enfants et les miens n'auront rien à manger dans le futur ,mais ils auront un beau métro aérien pour contempler une terre où le blé aura disparu.Continuez à bétonner! Moi je ne serai pas concerné ,à 85 ans,j'aurai profité de la beauté des paysages du plateau!Merci à certains élus locaux qui soutiennent ce projet .Que pensent- ils en tirer comme bénéfice? Quant aux nuisances pour les riverains c'est le cadet de leurs soucis Ces con cepteurs géniaux ont certainement pensé aux problèmes d'évacuations des eaux(les habitants de la vallée de l'yvette connaissent déjà les inondations)car il ne faut pas se leurrer le plateau sera bétonné dans l'avenir merci à nos élus locaux Villiers, Chateaufort ,Magny etc
N°138				X					X		X	Déposant non identifié Si la ligne de transport N°18 peut avoir une importance possible dans un avenir encore lointain, il reste à démontrer aujourd'hui son utilité, à savoir : son utilisation sur 24h, sa rentabilité et la nécessité de relier Massy à Versailles? Investir pour le futur oui, pour nos enfants et nos petits enfants, mais pas n'importe comment. Les preuves de notre inconséquence du passé sont aujourd'hui présentes et ne sont malheureusement plus à démontrer. La défiguration du plateau par un viaduc, les nuisances sonores et visuelles, la projection de son ombre sur les terres, l'impossibilité d'utiliser les terres sous le tablier du fait d'une certaine zone de protection et d'entretien, les conséquences sur la flore, la faune et l'imperméabilisation des sols, l'écoulement des eaux de ruissellement qui ne sont pas réglés, à ce jour. Cerise sur le gâteau, les zones de parkings à créer pour les utilisateurs des gares !!! IL serait bon de nous informer sur la technologie du moyen de transport et de justifier les choix du matériel roulant et de leur support, chose peu claire à ce jour. Si la ligne N°18 doit voir le jour, il faut absolument en revoir sa conception et la réétudier avec une VISION du 21ème siècle et non une vision de décideurs purement financiers et politiciens. Normalement, l'intelligence devrait triompher, reste à vous décideurs de vous remettre en question et de voir plus loin que le bout de votre petit nez !!!
N°139									X		X	Déposant non identifié Enterrer le métro partout sur cette ligne. A Villiers le Bâclé le passage sera à moins de 100 mètres de certaines habitations avec 1 passage nuit et jour il faut donc l'enterrer (même partiellement) pour le bien être des habitants.
N°140	X		X								X	Déposant non identifié Je trouve pour le moins bizarre de commencer une enquête publique sur un sujet aussi sérieux en période de confinement. Totalemnt opposé à la ligne 18 telle qu'elle est présentée (en aérien juste à notre niveau). Le RER C dessert aussi bien ORLY que MASSY et VERSAILLES CHANTIER pourquoi ne pas simplement l'améliorer ? Pour moi la ligne 18 telle que vous nous la présentez fait doublon. Mesdames/Messieurs les décideurs vous saccagez notre environnement avec minutie et délectation (c'est l'impression que vous donnez) le plateau de Saclay était un havre de paix avant le grand Paris : SVP arrêtez vos élucubrations. Nous avons déjà pas mal de nuisances avec la N118,le RD36 et le survol des hélicoptères jour et nuit à basse altitude ainsi que le trafic aérien de Toussus le Noble. Vous nous rajoutez la densification urbaine et une ligne de métro aérien (que pour nous). Pouvez vous préciser l'implantation exacte de la future station "cea saint aubin". Alors que la zone s'appelle le plateau de Saclay aucune station de cette ligne ne porte le nom de Saclay dans votre projet (de qui se moque t'on). Avez-vous Mesdames/Messieurs vu les restes de la ligne d'essai du projet BERTIN ? cela se passe de tout commentaires. (Nuisances visuelles qui démontre la laideur du projet proposé). Je ne parle pas d'écologie car là encore il y aurait beaucoup à dire (bétonnez, bétonnez allez -y ne vous gênez pas vous n'habitez pas là !).
N°141									X		X	Déposant non identifié depuis le début les habitants ont demandé un métro enterré comme initialement prévu. Des propositions de trajet enterré ont été émises. Mme Péresse a soutenu la volonté des habitants du plateau d'avoir un métro enterré en manifestant avec eux. Qu'en est il de la volonté des élus et responsables des transports ile de France? Une optimisation de la ligne de bus en site propre Orly-Saint Quentin en Yvelines est une alternative économique et écologique, respectueuse de l'environnement et des terres agricoles du plateau. les technocrates du "grand Paris" vont ils enfin tenir compte des habitants du plateau et de leur existence?
N°142									X		X	Association "Citoyens à Antony", Bruno EDUARD Président En complément à notre observation n°1 du 16/6/20.

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													En l'absence de toute réglementation sur les nuisances liées aux vibrations ferroviaires et compte tenu des incertitudes sur leur transmission aux infrastructures en surface en fonction de la nature du terrain, il nous semble que l'impact sur les habitations du quartier Bellevue (rue des Marchais à Antony et impasse d'Orléans à Massy) a été insuffisamment étudié. Le fait que la ligne soit enterrée à une profondeur donnée ne peut pas garantir que les vibrations ne seront pas ressenties en surface, voire même ne créeront pas de dégâts aux immeubles. Nous demandons que le prix d'acquisition des tréfonds ne soit pas définitif et que la Société du Grand Paris indemnise les habitants et/ou les propriétaires qui subiraient des nuisances après la mise en service de la ligne 18.
N°143								X			X		Déposant non identifié Pas besoin de ZAD si le métro est bien enterré au droit des habitations entre Saclay, Villiers-le-Bâcle, Chateaufort et Magny les Hameaux.
N°144		X				X					X		Déposant non identifié les modifications du tracé de la ligne 18 passant sous les habitations de Wissous ne sont pas conformes. En effet la profondeur est de 14m au lieu de 25, ce qui conduira à des désordre sur le bâti. Il convient donc de prévoir dès à présent un enfouissement plus profond ou un renforcement des batis.
N°145			X	X						X			<p>CCI Essonne La CCI Essonne réaffirme son soutien à la réalisation de la ligne 18 dans les délais impartis - 2026 pour le segment Massy-Saclay, 2027 pour Massy-Orly - et formule un avis favorable à la Déclaration d'utilité publique modificative, soumise à enquête publique préalable, portant sur le projet de la ligne 18 constatant notamment l'exclusion de la gare CEA Saint-Aubin de la zone de danger autour des installations du CEA de Saclay.</p> <p><u>PJ : Enquête publique portant sur la DUP modificative de la ligne 18 du Grand Paris Express.pdf</u> Enquête publique portant sur la DUP modificative de la ligne 18 du Grand Paris Express : Avis favorable de la CCI Essonne La ligne 18, réalisée par la Société du Grand Paris (SGP), desservira les pôles scientifiques et technologiques du Plateau de Saclay et des bassins d'habitat et d'emplois en Essonne et dans les Yvelines (zones d'emploi de Saint-Quentin-en-Yvelines...), avec une incursion dans les Hauts-de-Seine à Antonypôle.</p> <p>L'enquête publique sur la ligne 18 se déroule du 15 juin au 17 juillet 2020. Elle porte sur la déclaration d'utilité publique modificative et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous, nécessaire à la réalisation des travaux.</p> <p>La CCI Essonne rappelle qu'un système de mobilité moderne, performant et adapté aux besoins des usagers comme des acteurs économiques constitue un levier essentiel pour le renforcement de l'attractivité des territoires et de la compétitivité des entreprises franciliennes. Les effets escomptés du Grand Paris Express en matière de développement économique et de création d'emplois reposent sur le dynamisme des entreprises. D'ores et déjà parties prenantes du projet, elles contribuent au financement de cet investissement à travers la fiscalité.</p> <p>Le nouveau dossier d'enquête publique a notamment pour objet de constater l'exclusion de la gare CEA Saint-Aubin de la zone de danger autour des installations du CEA de Saclay.</p> <p>De nouvelles données socioéconomiques confirment la nécessité de la réalisation de la ligne 18 au plus vite</p> <p>Par ailleurs, les données socioéconomiques établies en 2016 ont fait l'objet d'une mise à jour et laissent apparaître des bénéfices socioéconomiques considérablement augmentés, tant à l'échelle du programme du Grand Paris Express que, plus encore, à celle de la ligne 18. Les prévisions concernant les territoires traversés par la ligne 18 et leurs perspectives de croissance qui figuraient dans le dossier présenté à l'enquête en 2016 restent d'actualité, les constats de ces dernières années montrant même une accélération de la croissance par rapport à ce qui était prévu. Concernant les prévisions de trafic, l'actualisation conduit à considérer désormais comme hypothèse centrale une fréquentation en heure de pointe du matin à l'horizon 2030 (Aéroport d'Orly– Versailles Chantiers) de 20 000 voyageurs et une fréquentation quotidienne de 150 000 voyages par jour. Ces chiffres sont la traduction d'un investissement de très grande rentabilité sociale et indispensable au bon fonctionnement de l'opération de Saclay et à la dynamique de cette partie sud-ouest de la région.</p> <p>De fortes attentes du monde économique</p> <p>Le monde économique nourrit des attentes fortes vis-à-vis de la ligne 18, qui représente un investissement stratégique au service de la croissance, de l'emploi et du développement durable. La ligne 18 structurera le territoire en lien avec le coeur de la métropole, donnant ainsi un élan décisif au sud francilien et générant d'importantes retombées économiques pour la région, et au-delà pour la France.</p> <p>La desserte du Plateau de Saclay, territoire de recherche et d'innovation, stratégique pour la compétitivité de toute la région Île-de-France, doit être à la hauteur de ses ambitions de développement.</p> <p>Dans le cadre du Grand Paris, le Plateau de Saclay a été identifié comme le cluster moteur sur l'innovation. Ainsi, l'opération Campus avec l'implantation 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. Par ailleurs Paris-Saclay doit accueillir</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>de nouvelles entreprises dans le domaine de la recherche et de l'innovation. Paris-Saclay totalisera en 2025 15 % de la recherche française et 20 % dans les domaines de la physique et de l'énergie.</p> <p>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. A cet égard, la présence d'un aéroport international de la taille de Paris-Orly, dans un mode d'exploitation nominal, participe à la compétitivité des territoires et au maillage aéroportuaire du territoire. La plateforme contribue ainsi à l'attractivité des nombreux clusters de dimension internationale présent sur le territoire de Paris-Saclay tels que Systematic Paris Région ou Mov'eo, de par la connectivité aérienne directe, importante et diversifiée qu'elle apporte.</p> <p>Une desserte de la ligne 18 permettant un maillage du territoire</p> <p>Or aujourd'hui, Paris-Saclay pâtit de conditions d'accès en transports collectifs très insatisfaisantes. Actuellement, seules des lignes de bus desservent le Plateau, dont certaines en site propre. Or, la capacité de ces lignes ne permettra pas d'accueillir le développement de ces territoires. Il est donc indispensable que Paris-Saclay bénéficie d'un transport en commun capacitaire et rapide, à la hauteur de son potentiel et de ses ambitions. En outre, les distances parcourues par la ligne 18 nécessitent un équipement avec une vitesse importante pour être attractif.</p> <p>La réalisation du métro automatique sur ce territoire, en complément des bus circulant en site propre et de l'amélioration prévue des RER, accompagnera la montée en puissance du cluster pour permettre son aménagement et son désenclavement géographique. La ligne 18 améliorera la visibilité au niveau mondial, grâce notamment à la connexion directe à l'aéroport de Paris-Orly qu'elle sera en capacité d'assurer, mais également l'ancrage local d'établissements tous regroupés au sein de l'association POLVI comme le CEA, Thales, Danone Research, HORIBA, EDF, ou encore Polytechnique, Supélec, HEC. Elle sera également synonyme de bien-être pour les salariés et participera à l'amélioration de la qualité d'accueil des visiteurs. Enfin, le bouclage de la ligne à l'ouest, à la gare de Versailles-Chantiers, d'ici 2030 demeure essentiel pour compléter le maillage entre les différents réseaux qui desservent l'agglomération.</p> <p>Le métro automatique est bien une condition sine qua non de réussite de ce cluster.</p> <p>En conséquence,</p> <p>la CCI Essonne réaffirme son soutien à la réalisation de la ligne 18 dans les délais impartis - 2026 pour le segment Massy-Saclay, 2027 pour Massy-Orly - et formule un avis favorable à la Déclaration d'utilité publique modificative soumise à enquête publique préalable, portant sur le projet de la ligne 18 constatant notamment l'exclusion de la gare CEA Saint-Aubin de la zone de danger autour des installations du CEA de Saclay..</p>
N°146								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Le tracé de la future ligne 18 en aérien à hauteur du viaduc au delà de saint Aubin ne semble plus du coup d'actualité au regard des nouvelles dispositions des entreprises qui vont favoriser à terme le télé travail (60% des salariés le demande) et éviter ainsi les déplacements de masse de leurs salariés, ce projet va nuire gravement à l'environnement du plateau et urbaniser encore plus une zone qui se densifie d'année en année au détriment des espaces verts et agricoles si nécessaires au bien être des habitants.</p> <p>Les récents événements de 2020 nous incitent à plus de prudence et plus d'anticipation sur des modes de déplacement capables de s'adapter aux situations sanitaires, économiques et sociales et ne pas rester sur des schémas établis il y a 10 ans avec des modes lourds déficitaires.</p> <p>La fuite des citadins vers des zones vertes va s'accélérer il en ira de même des entreprises, pourquoi vouloir concentrer les activités professionnelles aux mêmes endroits quand l'efficacité du travail peut se faire à distance?</p>
N°147			X					X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>L'évolution de cette ligne née ligne verte puis rebaptisée ligne 18 est juste une aberration.</p> <p>Initialement conçue pour être enterrée sur toute sa longueur, le projet de ligne 18 se retrouve aujourd'hui en viaduc sur 14 kilomètres sur le plateau Saclay, pour qu'à budget constant, certaines villes bénéficient de gares supplémentaires. Merci aux élus bien intentionnés qui ont monnayé leurs gares au détriment de leurs voisins, transformant les habitants et les terres agricoles du plateau de Saclay en grands sacrifiés du métro Grand Paris Express. En effet, les 14km de viaduc de la ligne 18 ne représentent que 7% des linéaires créés (14/185) mais pourtant 70% (14/20) des passages aériens ! Pourquoi une telle injustice ?</p> <p>Et pourtant, depuis des années, les conclusions et recommandations des différentes enquêtes publiques demandent à la SGP de travailler en concertation avec les riverains pour trouver des solutions alternatives. Mais la SGP, dans un simulacre de concertation, continue de rester sourde et de dérouler sa feuille de route comme si de rien n'était. Pour preuve, le mécontentement qui commence à monter à Wissous ou Anthony avec des riverains qui s'inquiètent en découvrant que la modification de profondeur du tunnel sous leurs habitations.</p> <p>Cette situation est d'autant plus grotesque que le trafic attendu ne permettra pas de rentabiliser la ligne. La SGP va donc dérouler sur 14 kilomètres un ruban de béton de 8 mètres de large et 6 mètres de haut, élevé à 6 ou 10 mètres du sol par des piliers de béton plantés tous les 35 mètres dont la rentabilité nécessitera rapidement une urbanisation massive et ainsi la disparition des terres agricoles du plateau de Saclay pourtant réputées parmi les plus fertiles d'Île de France.</p> <p>Pourquoi ne pas opter pour une solution moins intrusive pour l'environnement et moins génératrice de nuisances pour les riverains, à base de</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													tramway, tout à fait à même d'écouler le trafic en répondant en plus aux besoins en desserte locale. Plus besoin de doubler le viaduc de béton par un ruban de bitume pour des bus en site propre. NON au projet de métro aérien sur le plateau de Saclay. NON à l'implantation de la gare CEA Saint-Aubin telle que prévue aujourd'hui, tant qu'une solution n'aura pas été trouvée pour une poursuite au sol ou en souterrain. NON à la déclaration d'intérêt public de cette ligne. OUI à un projet de tramway qui répondrait bien mieux aux besoins des habitants tout en respectant l'environnement. Par ailleurs, je vous serais reconnaissant, Madame la présidente de la commission d'enquête, si vous deviez faire un décompte des « pour » et des « contre », de prendre garde à ne pas compter ceux qui se sont exprimés contre le métro aérien comme étant en faveur du métro ainsi qu'il avait été fait lors de la première enquête d'utilité publique.
N°148								X		X			Déposant non identifié Je souhaite déposer une observation à propos du projet de construction de la ligne 18 du métro aérien. Il s'agit pour moi d'un grand projet inutile imposé : il est en effet prouvé que ce métro, qui n'a pas d'arrêt sur le plateau, ne permettra pas de résoudre les problèmes de transport : * l'effet de décharge avancé par la SGP sur le RER B est estimé à 5%, estimation qui elle-même est contestée par le STIF. D'autant plus que la saturation du RER B est surtout située en petite couronne de Paris * le report du trafic automobile vers la ligne 18 est lui estimé à 0,3% selon le SGP Or, les terres du plateau de Saclay apparaissent être d'excellentes terres pour l'agriculture (limon profond), sur lesquelles la nature arrive à donner d'excellents résultats. Un tel projet va bouleverser tout l'écosystème de la faune et la florale et aura un énorme impact sur l'agriculture locale. Dans ce contexte d'urgence climatique, il est urgent de nous réapproprié les terres pour mettre en place une consommation locale et raisonnée. Ce projet de construction de la ligne 18 apparaît donc comme dépassé. D'autant plus que 70% des votants lors de l'enquête publique menée en 2016 s'étaient positionné contre le projet. Je souhaite donc aujourd'hui me positionner contre l'aboutissement de ce projet.
N°149								X		X			Déposant non identifié Ce projet me paraît hors de proportions par rapport aux bénéfices que l'on peut en attendre : gain de temps minime sur le trajet ; on avance un allègement du RER B ? là aussi intérêt très faible à cet endroit. Mais surtout destruction d'un paysage (laideur du projet, impact visuel énorme - sur 9 kms ! - alors que la beauté d'un plateau, c'est justement que rien n'encombre la vue ni le ciel), d'un patrimoine qui nous a été transmis intact au cours des siècles qui sera défiguré, destruction d'un écosystème (avec dérogations, un comble !), mise à mal de la zone de protection naturelle, agricole et forestière obtenue de haute lutte il y a quelques années, mise à mal du travail accompli par des agriculteurs qui verront bientôt leurs terres entourées de béton. Car le béton appelle le béton : on n'en restera pas là bien sûr. Rien que les gares vont amener leur lot de parkings, voies diverses, commerces etc...et le grignotage du plateau continuera. Après la crise que nous avons passée, on espérait que les grands projets inutiles seraient abandonnés au profit de visions moins grandioses, moins flatteuses pour l'ego de certains décideurs, mais plus respectueuses de la terre et de ses habitants.
N°150								X		X			Déposant non identifié Nous nous opposons totalement à ce projet qui fait partie des nuisances SONORES supplémentaires bien plus importantes que celles annoncées que nous ne souhaitons pas supporter, nous subissons déjà des nuisances sonores aériennes insupportables que nous n'arrivons pas à faire respecter. De plus, de notre jardin nous aurons une vision directe sur le métro aérien (vu la hauteur de celui-ci) qui défigurera tout le paysage que nous avons actuellement. En notre qualité de Villebâclais nous nous sommes exprimés clairement lors des réunions publiques sur un non catégorique quant à cette Ligne 18 et nous avons l'impression que quoique nous disions notre avis ne sera pas pris en considération puisque nous devons encore nous justifier ...
N°151				X				X		X			Déposant non identifié Je ne crois pas que le projet soit en adéquation avec l'exploitation des terres agricoles du plateau de Saclay et le besoin d'agriculture locale, que la crise du coronavirus et celle du réchauffement climatique mettent en avant. Installer une ligne 18 aérienne sur les terres agricoles ne se fera pas sans conséquence sur l'écosystème et la production agricole. Dans ce sens, il convient de réfléchir à un autre moyen de locomotion comme le tramway qui pourrait rouler le long de la route et semble faire l'affaire également vis à vis du nombre de voyageurs attendus.
N°152			X					X	X				Association POLVI L'Association Loi de 1901 POLVI (développement d'un PÔLE de Vie pour les laboratoires de recherche privés et publics du pôle scientifique et technologique Paris-Saclay) regroupe plus d'une quarantaine d'organismes présents sur le Plateau de Saclay, ou prévoyant de s'y implanter à court

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>terme : établissements de recherche publique et privée, établissements d'enseignement supérieur, PME, PMI. POLVI représente environ 35 000 postes de travail, plus de 1 500 salariés d'entreprises prestataires pour l'exploitation des sites, et plus de 400 000 visiteurs/an.</p> <p>L'objectif de l'Association POLVI est de porter la voix de ses membres auprès des différentes entités amenées à prendre des décisions dans le cadre de l'aménagement du Plateau de Saclay, et notamment d'identifier les besoins et contraintes de l'ensemble des membres, de façon à faciliter leurs activités sur le Plateau de Saclay, particulièrement en matière de transport, de restauration collective, et d'équipements/services mutualisés.</p> <p>Cette contribution apporte la vision « utilisateurs » du projet d'aménagement, ce qui facilitera la réussite du campus Paris-Saclay, avec toutes les retombées attendues en termes d'innovation, de développement économique, et d'emploi.</p> <p>La question des transports est considérée par POLVI comme prioritaire dans le projet d'aménagement. Les conditions d'accès au campus Paris-Saclay sont aujourd'hui déjà très difficiles, et la réalisation d'une infrastructure de transport performante comme le métro de la Ligne 18 est indispensable pour le développement du pôle de Paris-Saclay, aussi bien sur le plan scientifique que socio-économique .</p> <p>POLVI a participé à l'élaboration du projet de la Ligne 18, en relation avec la Société du Grand Paris, pour optimiser l'insertion du métro sur le campus de Paris-Saclay en tenant compte des contraintes liées au fonctionnement des laboratoires, à la fois par rapport aux risques industriels présentés par ces laboratoires, et par rapport aux phénomènes vibratoires et électromagnétiques provoqués par les rames de métro. POLVI rappelle que de ce dernier point de vue, la solution en viaduc est la seule qui soit acceptable sans prendre le risque de limiter les performances des laboratoires du campus.</p> <p>POLVI est favorable au projet de Ligne 18 tel qu'il est présenté par la Société du Grand Paris, ainsi qu'au projet de gare CEA-Saint Aubin qui correspond à un point d'accès principal sur le campus. POLVI est défavorable à toute modification du projet qui pourrait en retarder sa réalisation.</p> <p>Association POLVI.</p>
N°153				X				X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>M'étant déjà exprimée contre le projet lors de l'enquête initiale, je renouvelle ma ferme opposition à ce projet, en espérant être entendue cette fois. En tant que Villebaclairaise, je refuse de subir les nuisances visuelles et sonores imposées par un projet aussi pharaonique qu'inutile. Je refuse de sacrifier notre environnement naturel et notre agriculture locale sur l'autel de l'ego de quelques ronds de cuir bien-pensants qui ont déjà démontré lors de la première enquête avec quel mépris ils considèrent l'opinion de leurs concitoyens. A l'heure du coronavirus, du télétravail, du consommer local, de la fuite des citadins vers des lieux de vie moins urbanisés ; à l'heure où les transports publics de masse ont montré leurs limites, où notre pays est exsangue, sous perfusion d'argent public, au bord de la faillite (vive les taux d'intérêts faibles!), peut-on vraiment s'offrir le luxe de jeter l'argent du contribuable (accessoirement le mien, d'ailleurs) par les fenêtres juste pour ne pas se déjuger ? Messieurs, votre projet est absurde et daté, il ne répond ni aux besoins ni aux impératifs d'aujourd'hui et encore moins de demain. Soyez intelligents, soyez agiles, renoncez et revoyez votre copie pour une approche moderne et qui satisfère les usagers, les riverains, les agriculteurs locaux, et la nature, comme le tramway suggéré à maintes reprises. A part votre orgueil déplacé, qu'est-ce qui vous empêche de creuser cette piste ? Le respect des délais ? Quid du respect des délais quand l'opposition locale est aussi forte et farouchement déterminée ?</p> <p>Non au métro !</p>
N°154			X	X		X		X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Etant originaire de la région je ne pense pas que ce projet soit bénéfique. La zone où serait implantée cette nouvelle gare est une zone agricole à maintenir impérativement dans les conditions actuelles d'urgence climatique et de nécessité de résilience des systèmes alimentaires. Cette zone alimente une partie importante de l'île de France et les cultures sont basées sur des sols limoneux et argileux très propices. C'est de plus une réserve de biodiversité. La construction de la gare entraînerait certainement la bétonisation de toute la zone alentour, ce qui n'est pas nécessaire puisque la gare déjà prévue d'Orsay-Gif à quelques kms à peine peut très bien desservir le plateau.</p> <p>Cette gare aura donc à mon sens un impact environnemental et social plus négatif que positif.</p>
N°155		X			X	X					X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Etant directement concernée par le tracé de la ligne 18, passant sous les habitations de Wissous, entre les ouvrages OA6 et OA7, je pense qu'il serait judicieux, pour éviter des désordres de surface importants, de creuser le tunnel non pas à 16.89 m de profondeur mais à 25 m (soit 2,5 fois le diamètre du tunnel).</p> <p>Cette hauteur est vivement recommandée afin d'éviter des phénomènes de tassement (pouvant entraîner de fissures ou des effondrements), et les nuisances des vibrations lors du passage des trains.</p>
N°156						X		X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>En réponse a la société POLVI ,je trouve que "les perturbations" dont ils parlent ne me semblent pas du tout réalistes à notre époque et quand bien meme il en existerait des moyens techniques "modernes" pour s'en prémunir doivent etre prévus lors de la construction des nouveaux locaux.</p> <p>Par contre ce dont personne ne parle c'est LE BRUIT généré par un Métro Aérien à 14m de hauteur en plein axe des vents dominants ,qui va gacher allègrement la vie de tous les riverains ,qui subissent, déjà ceux de la N118 que la préfecture refuse obstinément depuis 20ans, a passer à</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents,

G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												90kms heure sur le plateau. Je suis d'accord qu'il est nécessaire de réaliser cette ligne 18 pour améliorer les transports inter banlieues ,mais CE METRO doit etre ENTERRE ,pour se prémunir contre le bruit et préserver la vocation agricole des excellentes terre du plateau de Saclay.
N°157			X			X		X			X	Déposant non identifié Habitante du plateau depuis plus de 30 ans je suis pour l'arrêt des travaux de la ligne 18 entre Palaiseau et Versailles. Le besoin n'a pas été identifié et aujourd'hui et la crise sanitaire, sociale et environnementale que nous avons traversé a démontré la nécessité de conserver des lieux de production et d'approvisionnement de proximité et d'utiliser des moyens de transports plus vertueux. A la lecture de l'enquête il est écrit que la gare de Saint-Aubin CEA « sera peut-être au centre d'un développement urbain important dans quelques années » ce qui est incompatible avec la sauvegarde de la ZPNAF. Les exploitations agricoles qui sont partie intégrante du plateau vont être détruites, la faune et la flore n'y résistera pas non plus . Il faut moderniser les lignes RER B et C et les interconnecter plus efficacement entre elles, et étudier des transports modernes entre le plateau et les vallées, de nombreuses propositions ont déjà été faites et jamais la SGP ne les a étudiées. Pour toutes ces raisons, Madame la présidente de la commission d'enquête, je suis contre le métro entre Palaiseau et Versailles.
N°158		X				X		X			X	Déposant non identifié Habitants Wissous depuis plus de 30 ans, nous avons été particulièrement surpris à la réception d'un courrier nous précisant l'arrivée de la ligne 18 qui passera précisément sous notre maison et de la nécessité de négocier l'emprise foncière avec la société SYSTRA. Nous n'avons même pas été appelés au préalable... Il n'est pas imaginable de traiter de ce sujet par courrier interposé! La moindre des choses serait de prendre un rendez vous avec les propriétaires des maisons sur le tracé pour échanger sur le sujet. Par ailleurs, La modification proposée concernant les ouvrages de service n°4 et 5 nous apprend que "ce déplacement des ouvrages, combiné à d'autres mesures d'optimisation, permet de réduire le linéaire du tunnel et la profondeur des constructions." Cela conduit entre autres à ce que le tunnel de la ligne 18 passe entre les ouvrages OA6 et OA7 sous les habitations de la ville de Wissous à une profondeur par rapport au haut du tunnel de l'ordre de 14m bien inférieure aux 2,5 fois le diamètre, soit 25m, du haut du tunnel recommandés pour éviter les désordres en surface importants dus à l'affaissement des sols. Cette situation va immanquablement créer un phénomène de tassement dans une bande de 50 mètres de large sur toute la longueur du tracé du tunnel. Les conséquences sur les bâtis seront importantes (fissures, effondrement) et notre maison se trouve en plein sur ce tracé. Enfin, la faible profondeur fera, que lors de l'exploitation, les vibrations au passage des trains seront ressenties par les habitants. Quelles solutions propose la société du Grand Paris pour éviter tous ces désordres programmés? Pour notre part, nous comprenons que seul un enfouissement plus profond ou une consolidation préalable de l'ensemble des bâtis, alliée à un revêtement de voies anti vibrations renforcé pourront éviter les désordres. La profondeur des puits OA45 (plateau d'Orly) et OA8 (gare Antonypôle) permettent un tracé plus profond sous Wissous.
N°159		X				X		X			X	Déposant non identifié Le tunnel de la ligne 18 dont le tracé passe sous ma maison sur la commune de Wissous se situera à environ 15 m de profondeur. Cette profondeur semble faible pour garantir un niveau sonore et vibratoire acceptable. Nous sommes aussi inquiets des conséquences potentielles sur le bâti (affaissement des sols, fissures, ...). Pourquoi une solution d'un tunnel à une profondeur plus importante n'est-elle pas envisagée ? Quelles sont les mesures mises en place par la société du Grand Paris pour atténuer les éventuels bruits ou vibrations qui pourraient être perçues au sein de notre maison. Pouvez-vous détailler ces moyens mis en œuvre (revêtement spécifique, atténuateur de bruit ou vibration, ...). La société du Grand Paris se base-t-elle sur une expérience déjà acquise sur les travaux d'autres lignes ? Si oui, lesquelles ? Quel type de garantie sur les éventuelles nuisances/problèmes pendant l'exploitation de la ligne 18 la Société du Grand Paris offre au riverain à ce sujet et pour quelle durée d'exploitation ?
N°160								X			X	Déposant non identifié Habitante de Villiers le Bac, je ne comprends pas que l'option du métro aérien soit retenue. Il faut enterrer le métro partout sur cette ligne. On sacrifie les habitants de Villiers habitant le long de la D36. Le passage se fera à moins de 100m de certaines habitations Nuisances visuelles et sonores. Il faut l'enterrer même partiellement.
N°161								X		X		Déposant non identifié J'ai lu le dossier en entier, plusieurs fois pour certains documents. Je ne vote pas écologiste mais j'ai conscience des enjeux et de la planète que nous laissons à nos enfants.

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Ce projet de voie aérienne entre le CEA et saint Quentin me dépasse complètement. L'urbanisme de demain devrait intégrer les contraintes environnementales d'aujourd'hui. Une telle construction très bétonnée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ne rentre pas dans une politique de préservation des espaces verts et agricoles - ne respecte pas le bien être des riverains, ni le calme - ne respecte pas l'environnement et les espèces animales <p>Ce projet vient uniquement détruire un espace naturel encore préservé, ils sont rares autour de Paris !! et détruire un environnement et un cadre de vie idéal ! au portes d'un parc naturel... on marche sur la tête. Cela paraît invraisemblable qu'en 2030 de tels projets puissent encore voir le jour ! et qui va dédommager les habitants qui vont subir les contraintes de cette construction ? aucun mécanisme n'est prévu pour pouvoir déménager de cet enfer sans y perdre beaucoup d'argent.</p> <p>Habitant du plateau de Saclay le souci n'est pas pour accéder à Versailles ou Orly, les routes transverses sont peu empruntées au regard de l'accès à Paris avec la n118 plus que surchargée ou le RER B qui très vieillissant et surtout lent... Il faudrait plutôt orienter les travaux pour accéder à la capitale plus facilement en modernisant les lignes existantes, les parkings près des gares...</p> <p>je ne vois pas l'utilité de la jonction entre le CEA et Versailles et je suis contre ce projet, particulièrement pour sa version aérienne... Pour finir dans 4 ans sur une annulation des travaux grâce au nouveau gouvernement ou au Zadistes qui ne manqueront pas d'être alertés par les habitants de la région. Quel gâchis d'argent public et quel dénigrement de notre futur.</p>
N°162			X					X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Un métro aérien va dénaturer notre région je préfère nettement un tram si un choix s'impose Le mieux serait d'arrêter le métro au CEA et en revanche faire de Saclay arrêt gare routière et non de passage ! Car gros pb de circulation il faut des bus au départ de cette allant vers SQY et revenant mais n'allant pas jusque Massy et vice versa !!! Avec un doublement aux heures de pointe</p>
N°163			X					X	X			<p>Karine DUROSOY</p> <p>Je suis pour cette nouvelle ligne car cela évite la circulation de voiture. Par contre, il y a des difficultés d'accès pour les habitants de Villiers le Bâcle. Le 91-06 est souvent terminus Christ de Saclay ou Juliot Cury. Il faudrait des navettes vers le ligne 18 ou des 91-06 plus fréquents ou une station de la ligne 18 à Villiers Du coup, en tant qu'habitant de Villiers, nous n'aurons que les inconvénients d'une ligne aérienne : esthétique et bruit mais pas les avantages: accessibilité et éco-mobilité</p>
N°164								X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>le tunnel de la ligne 18 entre les ouvrages OA6 et OA7 sera creusé à 14 mètres de profondeur. Compte tenu de la forte présence d'argile dans les sous-sols de ce secteur, la construction d'un tunnel souterrain fait peser un risque non négligeable de gonflement/rétractation du sol. Le dossier d'enquête révèle que la commune de Wissous est située en zone d'aléa fort de remontée de nappes subaffleurantes. Habitant au droit d'un bâtiment en dessous duquel passera la ligne 18, je m'interroge sur les conséquences de la construction de cet ouvrage sur mon habitation.</p> <p>Le dossier d'enquête publique indique que l'ensemble des mesures sera pris pour limiter les vibrations et le bruit sans indiquer précisément la teneur de ces mesures, ni le volume sonore et vibratoire. Serait-il possible d'avoir plus de précisions ? Un référé expertise du bâtiment sera-t-il réalisé en présence des copropriétaires pour constater l'état du bâtiment avant travaux ? Cette expertise apparaît indispensable en cas de désordres éventuels, consécutifs à l'exécution de ces travaux. Par ailleurs, je souhaiterais avoir de plus amples informations sur les expropriations du tréfonds à venir.</p>
N°165	X										X	<p>Michel Meunier, habitant de Saclay</p> <p>Le dossier d'enquête publique modificative de la ligne 18 contient des milliers pages. En 33 jours, il est impossible à quiconque de les lire et de les analyser seul. Je doute que nombre d'observations recueillies à ce jour résultent objectivement d'un examen approfondi. Des imprécisions subsistent principalement au sujet de la gare de Saclay Je vous demande donc d'obtenir la prolongation d'un mois de cette enquête, et d'organiser d'ici là une réunion publique pour pouvoir échanger sur les questions qui restent pendantes. Faute de quoi je ne pourrais donner qu'un avis défavorable définitif, n'ayant pu terminer mon analyse de ce projet de modification de la ligne 18. Merci de m'entendre.</p>
N°166								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Desservir Versailles directement depuis le CEA me paraît nettement préférable, moins coûteux et moins devastateur pour l'environnement que faire un demi-cercle par Saint Quentin et Satory. Des installations existantes peuvent être réutilisées, avec moindre coût et moindre délai, et sans</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												saccager encore ce qui reste du plateau de Saclay.
N°167			X				X			X		<p>Déposant non identifié</p> <p>La présente enquête ne porte que sur la modification d'une déclaration d'utilité publique qui a été fortement contestée en son temps. Lors de la précédente enquête c'est 70% d'avis défavorables qui ont été exprimés parmi les 4481 contributions exploitables recueillies. Les biais d'interprétation de la commission d'enquête avaient éludé ce rejet massif (voir le dépôt d'observation n° 117 du 08/07).</p> <p>J'habite une des quatre communes qui ont déposé le recours n° 410917 auprès du Conseil d'État pour abus de pouvoir du décret n° 2017-425 (pièce J.13 du dossier d'enquête). La raison du puissant étant toujours la meilleure, ce recours a été rejeté. Mais il n'empêche que la ligne 18 ne rencontre pas l'assentiment local.</p> <p>Le projet mis actuellement en enquête publique demande la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU). Le dossier d'enquête aurait dû comporter un document MECDU pour la commune de Saclay et son évaluation par l'autorité environnementale (MRAe).</p> <p>En l'absence de ces documents il faut chercher dans un procès-verbal d'examen conjoint (pièce I.4) pour trouver :</p> <p>« ... la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) doit elle aussi être adaptée pour prendre en compte la nouvelle zone de danger afin de ne plus faire apparaître la zone naturelle agricole (ZNA) ... »</p> <p>C'est inacceptable sachant que l'environnement de la gare projetée est aussi légalement contraint par la ZPNAF (zone de protection naturelle, agricole et forestière).</p> <p>Mon avis est donc défavorable à ce projet de modification de ligne 18 qui impose une révision de PLU ouvrant la porte à une forme d'urbanisme qui n'avait pas été désirée par la commune.</p>
N°168				X				X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Le bilan économique, social et environnemental de ce projet dans son état actuel est totalement négatif.</p> <p>Le passage par le plateau de Saclay est inutile et consommateur de terres agricoles fertiles, il faut:</p> <p>Terminer le TCSP entre Massy et Saint Quentin en Yvelines afin de répondre aux réels besoins de déplacement sur le plateau.</p> <p>Utiliser le tracé du RER C entre Massy, Versailles et Saint Quentin en Yvelines.</p> <p>Améliorer les liaisons en transports collectifs entre les vallées et le plateau par exemple à partir du RER B</p>
N°169	X		X							X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Une gare CEA-Saint Aubin ? Pourquoi la dénommer ainsi puisque son implantation n'est plus sur le territoire de la commune de Saint-Aubin. Elle est sur la commune de Saclay où elle aura des répercussions importantes sur la vie de ses habitants !</p> <p>De par la loi Grand Paris de 2010, la vente de biens situés à moins de 800 mètres d'une entrée de gare est soumise à une taxe affectée au budget de la SGP. De plus, à ma connaissance, la municipalité n'a pas signé le contrat de développement territorial et la SGP peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction dans un rayon de 400 mètres autour de la gare.</p> <p>L'imprécision de localisation de la gare (plan page 10 de la pièce A.2 du dossier d'enquête) ne permet pas de déterminer quelle partie du bourg de Saclay sera englobée dans ces périmètres. Ne sont pas définies non plus les opérations qui ne manqueront pas d'y être menées. En particulier la construction indispensable d'un parking, celle d'une passerelle pour enjamber le nœud routier, et des immeubles d'habitation et de commerces.</p> <p>Ainsi que les éventuelles expropriations y afférant ...</p> <p>Ceci sans compter des aménagements de voirie pour contenir la confluence automobile des usagers distants vers la gare. Compte tenu des encombrements du carrefour du Christ, des parcours de délestage et des stationnements de substitution risquent bien d'être recherchés à travers le bourg.</p> <p>Il est impératif que les collectivités territoriales manifestent leurs exigences et que la SGP exprime ses projets d'aménagement périphérique propres à renflouer son budget.</p> <p>Mon avis est défavorable à ce projet de modification de ligne 18 qui ne définit pas l'insertion de la gare de Saclay dans le tissu local.</p>
N°170			X						X			<p>Hélène Lyonnet</p> <p>Avis d'enquête publique - ligne 18: dépôt d'avis</p> <p>j'ai essayé de déposer un avis en ligne, mais le Capcha semble me bloquer...</p> <p>Je vous envoie donc par email mes observations, que vous pouvez joindre au dossier.</p> <p>Merci et bonne journée,</p> <p>Hélène Lyonnet</p> <p>-----</p> <p>J'aimerais déposer quelques propositions d'aménagements sur la gare du CEA à Saclay.</p> <p>Sur son accessibilité: s'il vous plaît, prévoyez de larges parking voitures GRATUITS (souterrains pour ne pas artificialiser les sols) afin que les habitants du plateau, qui n'ont en grande majorité pas d'offre de transport, puissent se rendre à la gare. Merci également de prévoir un grand</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>parking à vélo, sécurisé, et gratuit lui aussi. Si l'offre n'est pas gratuite, peut-on l'inclure dans le ticket de transport? C'est un peu sur le modèle de celui qu'il y a à Massy, mais qui est largement sous dimensionné et très cher.</p> <p>Sur son aménagement: l'actuel carrefour du Christ de Saclay est une zone peu attractive en offre de commerce. Pour la dynamiser, prévoir l'installation de commerces, si possible en gardant le côté "local":</p> <p>évitons les grandes chaînes commerciales qui se retrouvent partout en France et en Europe.</p> <p>Plus généralement, je pense que les habitants de la commune de Saclay devraient pouvoir s'y rendre en vélo. Hors, les habitants du Val aujourd'hui n'ont pas la vie facile pour rejoindre le bourg:</p> <ul style="list-style-type: none"> + la piste cyclable n'est pas sécurisée : on croise la bretelle de sortie de la N118, avec les enfants, c'est un vrai danger + on emprunte un chemin qui fait un grand détour alors que les voitures ont un accès en ligne droite + la piste longe la N118 , et on inhale les gaz d'échappements des voitures à 110km/h + on doit porter les vélos dans l'escalier qui descend du pont (et au retour remonter les vélos), ce qui avec les enfants fait travailler les jambes ET les bras, certes, mais qui n'est pas très commode. <p>D'autres aménagements sont possibles, en connectant les petits bouts de pistes existants:</p> <ul style="list-style-type: none"> + piste cyclable qui s'interrompt avant le pont de la N118 à la pépinière Allavoine, qui repart de l'autre côté pour quelques centaines de mètres, mais qui ne va pas jusqu'au bourg. Il faudrait sécuriser la circulation sous le pont (il y a largement la place) et la continuer jusqu'au bourg ((il manque 1km) ; + piste cyclable qui va du Val vers l'EPR, qui s'arrête aujourd'hui avant ce dernier, et qui pourrait se prolonger aux étangs et au bourg. <p>Enfin, cette nouvelle gare ne va que peu profiter aux habitants de Saclay: en effet, elle duplique le RER C qui relie déjà Massy à Versailles, alors qu'il manque aujourd'hui une ligne directe vers Paris centre.</p> <p>Merci enfin d'avoir organisé des accueils physiques en Mairie, c'est pour ma part ce qui m'a permis de comprendre ce projet et ses enjeux.</p>
N°171								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Je suis totalement contraire à l'installation de cette ligne. Il faut protéger les terres agricoles et favoriser la production de proximité. La coulée de ciment subis par toute cette "zone Saclay" (Moulon mais aussi Palaiseau, Bures, Gif...) dans les 5 dernières années au nom de la science est inacceptable.</p> <p>Si seulement le RER B marchait correctement, des solutions alternatives pourraient être trouvés sans problème pour la liaison vallée - plateau.</p> <p>Favorisons le bon fonctionnement des transports public existants, les liaisons douces et le respect de l'environnement et arrentons de densifier la population sur Paris et sa couronne.</p>
N°172								X		X		<p>Elina Larsson</p> <p>Impossible de se rendre sur le site des enquêtes publiques qui considère que celle-ci était jusqu'au 10 juillet, alors que la Mairie de Villiers le Bacle nous indique le 17 Juillet...</p> <p>Je donne donc mon avis par mail !</p> <p>Je suis opposée projet d ligne soit aérienne, pour préserver les espaces agricoles en agriculture biologique de surcroit 8</p> <p>Je soutiens la demande d'enfouissement de cette ligne de métro sur le plateau de Saclay (tronçon passant devant Villiers le Bacle limitrophe du CEA de Saclay).</p>
N°173			X					X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Comme posté à la précédente enquête publique je suis opposé au passage du métro en aérien ou au sol entre saclay et versailles. La position de la nouvelle gare au christ de Saclay en aérien impose, je pense, la continuité du métro en aérien, donc j'y suis défavorable. Je m'interroge quant à la sécurité de cette gare au risque nucléaire. Nous recevons régulièrement, à Villiers le Bacle des bons pour le retrait de pastilles d'iode. Pourquoi cela si le danger n'existe pas. Vouloir construire un bâtiment public directement au contact du CEA me paraît contraire à la santé publique.</p> <p>Pour en revenir au désagrément de la ligne aérienne, j'aimerais que le dossier contienne un volet sur les nuisances sonores en prenant en compte le climat. Les nuisances sonores sont calculées, si je ne me trompe sans vent, alors que dans une grande majorité des cas le vent vient du nord ou ouest. Cette direction va directement impactée la ville de Villiers-le-Bâcle située au sud du viaduc, par expérience, le bruit est bien multiplié par trois ou quatre quand le vent est présent.</p> <p>La ville de Villiers est situé dans la zone du parc de la vallée de Chevreuse et tous travaux est soumis à des contraintes esthétiques. Le viaduc tel que présenté dans le projet est laid et je ne comprends pas pourquoi celui-ci serait autorisé.</p> <p>Je ne m'attendrai pas plus car c'est une perte de temps étant donné la première enquête dont le résultat était un dénis de démocratie.</p>
N°174				X				X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Je suis contre ce projet de métro aérien pour la ligne 18.</p> <p>Combien d'hectares de terres fertiles sont voués à disparaître au profit d'un aménagement anarchique des infrastructures routières et ferroviaire</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>dont le modèle économique date d'un autre temps. En effet, les études présentées par la SGP et plusieurs associations annoncent le tronçon CEA-St Quentin en Yvelines déficitaire. Sans surprise, La SGP continue sur la voie du déficit budgétaire, pire se félicitant par le biais de communications diverses d'avoir émis la première obligation verte.</p> <p>Qui sait ! Un jour la SGP sera trainée en justice pour ECOCIDE, ce nouveau mot prononcé par les membres de la convention citoyenne. OUI un ECOCIDE est en train (jeu de mot) de faire son chemin. Le long de la RD36, la disparition des terres agricoles nourricières est inéluctable et orchestrée par une collusion entre les politiques et l'industrie.</p> <p>Les temps changent mais la SGP campe sur son projet initial et démesuré sans tenir compte de l'évolution du contexte social et économique par l'emploi du télétravail, le produire et consommer « local ».</p> <p>Dernièrement l'annonce de la faillite de la société « Ile de France mobilités » démontre que le système de transports et son mode de financement est au bout du rouleau.</p> <p>Le projet primitif faisait l'unanimité avec une ligne 18 enterrée et moins de gares.</p>
N°175								X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Suite à l'enquête publique de la ligne 18, je vous prie de trouver ci-dessous mes remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une ligne enterrée serait plus propice à la sauvegarde de l'environnement et la prise en compte des vents et tempêtes prévus à l'avenir sans oublier les températures - Ne pas oublier les risques d'inondations en vallées dus à la bétonisation du plateau: études sur l'imperméabilisation des sols. Survie des rigoles. - Pourquoi nommer cette gare "St Aubin" alors qu'il est prévu qu'elle desserve SACLAY - Penser à une isolation phonique efficace pour limiter les nuisances pour les riverains - Penser à une intégration dans le paysage déjà défiguré par les nouvelles constructions - Penser aussi à l'aménagement d'itinéraires piétons sécurisés entre le village de Saclay et les dessertes bus et la nouvelle ligne 18 sans oublier les pistes cyclables - Ne pas oublier les garages à vélos sécurisés aux alentours des gares routières <p>Merci de prendre en compte mes remarques. Salutations Geneviève Corbin, habitant Saclay depuis 1985.</p>
N°176								X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>La consultation des documents nous révèle que le tunnel pourrait passer à une profondeur de 14 M sous Wissous. Or pour minimiser les conséquences en surface (affaissements de terrain) il est impératif que la profondeur du tunnel soit de 2,5 fois son diamètre soit 25m entre la surface et le haut du tunnel.</p> <p>Nous craignons que cette situation crée un tassement sous notre maison qui est à une distance de 50m du tunnel. Par ailleurs cette faible profondeur risque d'engendrer des vibrations pour tous les habitants</p> <p>Nous vous prions de bien vouloir reconsidérer la profondeur d'enfouissement du tunnel sous Wissous pour la mettre à 25 m de façon à éviter ces risques d'affaissement et les nuisances pour les habitations qui sont proches du tracé !</p> <p>Merci de noter que Wissous est particulièrement exposé à suffisamment de nuisances, en particulier sonores, avec l'aéroport, l'autoroute et la ligne de chemin de fer. Nous n'avons vraiment pas besoin d'en rajouter !!!!</p>
N°177								X			X	<p>Mme Mostachetti</p> <p>PARTICIPATION à ENQUÊTE PUBLIQUE LIGNE 18 du Grand Paris</p> <p>Monsieur le Préfet</p> <p>Ci-joint ma participation à l'enquête publique concernant la ligne 18 du grand Paris à joindre au registre dématérialisé.</p> <p>PJ : Ligne 18 du grand Paris - Lettre pour Enquête d'utilité Publique - 13 juillet 2020.odt</p> <p>Je réside sur la commune de Wissous, Résidence Le Val La Croix, dans la bande de 50 mètres sous laquelle doit passer la future ligne 18.</p> <p>C'est à ce titre que par le présent mail, je tiens à soulever le questionnement suivant :</p> <p>La société du Grand Paris a-t-elle prévue un enfouissement assez profond du tunnel de circulation de la ligne pour éviter les nuisances inhérentes à ce type d'ouvrage :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vibrations de passage • Affaissement de terrain avec risque de conséquences sur le bâti (fissures voire effondrements) ? <p><u>Pour rappel</u> : il est impératif que la profondeur d'un tunnel soit de 2,5 fois son diamètre pour minimiser les conséquences en surface : soit 25 mètres entre la surface et le haut du tunnel pour un tunnel de 10 mètres</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													Si je comprends parfaitement les enjeux collectifs d'un tel projet, j'espère que les solutions prévues sauront les concilier à l'intérêt individuel. Il est à noter qu'aucune station n'est prévue sur la commune de Wissous.
N°178			X								X		<p>Déposant non identifié</p> <p>L'introduction de la gare de Saclay constitue la modification principale motivant cette enquête. Écartée initialement pour les problèmes de sécurité publique vis-à-vis du risque nucléaire, elle refait surface avec la révision des études de sécurité du CEA après l'arrêt de certaines installations nucléaires de base (INB). Mais le rapport d'information de l'agence de sûreté nucléaire (ASN) sur les risques du site de Saclay, (contenu dans la pièce J.16 du dossier d'enquête) ne convainc pas :</p> <ul style="list-style-type: none"> -ce rapport qualifie de non prescriptive la zone non-aedificandi (ZNA), alors qu'elle avait été confirmée par décret n° 60-857 du 6 août 1960, non abrogé à ce jour ; -il parle de réduction du danger radiologique (démantèlement des INB 18 et 49, arrêt des INB 40 et 101, réduction d'activité de l'INB29) mais dit « ... après son arrêt définitif une INB continue de présenter des risques ... jusqu'à leur déclassement qui n'est pas envisagé avant plusieurs dizaines d'années... » ; ces risques résiduels ainsi évoqués ne semblent pas avoir pesé dans l'évaluation, et le combustible du réacteur Osiris est toujours en piscine de refroidissement sur le site. -il relate que l'expertise réalisée par l'IRSN (institut de radioprotection et de sûreté nucléaire) montre que dans certaines circonstances accidentelles les INB 29 et 72 peuvent conduire à un risque à l'extérieur du site, mais la zone enveloppe de ce risque n'est pas précisée. -il remplace la zone de danger et la ZNA par un simple souhait de maintenir une zone de « maîtrise de l'urbanisation » sur un périmètre de 250 m à partir des clôtures du site de Saclay ; -il prescrit la révision du plan particulier d'intervention (PPI) pour prendre en compte la doctrine gouvernementale durcie suite à l'accident de Fukushima au regard de la nouvelle évaluation technique à Saclay ; une conciliation qui n'est certainement pas immédiate car pas évidente. Le porter à connaissance sommaire de la préfecture s'empresse de baptiser zone de danger ce périmètre souhaité de maîtrise de l'urbanisation. La forme de cette zone ressemble plus à une ZNA réduite qu'à un véritable périmètre de danger radiologique. Dans ces temps troublés, la réduction de la ZNA rend possible le risque d'un attentat (tir de roquette) surtout à partir de la gare (établissement recevant du public, à hauteur de viaduc). Et la population et les usagers se sentiront menacés tant que l'enveloppe réelle de danger radiologique ne sera pas publiée expressément et justifiée techniquement à partir du risque affectant les INB dimensionnantes (actives ou en démantèlement). Du fait du PPI à venir, une analyse de l'autorité environnementale (MRAe) est indispensable car la modification du PLU de Saclay est susceptible d'avoir des incidences sur la santé humaine. Toutes ces interrogations méritent des réponses et une réunion publique d'échange. A défaut de ces réponses, mon avis est défavorable à la modification de ligne 18 qui ne doit pas sacrifier la sécurité et la santé publiques sur l'autel d'un grand projet imposé.
N°179								X				X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Comment se fait-il que sur le réseau du Grand Paris, la ligne 18 soit la seule qui soit en aérien ?</p>
N°180								X			X		<p>Mme NUNES</p> <p>Je suis habitante de la Rue des Marchais et je M'OPPOSE A LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE 18 qui serait susceptible de passer en tréfond de nos terrains/ou maisons.</p> <p>Pour l'histoire j'ai acheté une maisonnette il y a quasiment 9 ans. J'ai choisi cette ville pour le côté tranquille tout en étant aux portes de Paris, j'ai choisi un terrain avec jardin pour pouvoir y voir grandir mes enfants. La ville refusant notre projet d'agrandissement nous avons décidé de construire une nouvelle maison à la sueur de nos fronts et de nos seuls bras et y avons investi toutes nos économies, payons actuellement nos crédits et cela pendant encore 18 ans et C'EST POURQUOI NOUS REFUSONS de voir celle-ci "dépérir" au long des années à cause d'une société qui n'y voit que son seul intérêt, sans prendre en considération les observations des habitants.</p> <p>Pour votre information :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nous subissons déjà les nuisances des avions, qui a bien évolué depuis ces 9 ans. Les avions sont de plus en plus fréquents, visibles car de plus en plus près et donc les nuisances sonores de plus en plus fortes. <p>A ce bruit s'ajoute également celui des autoroutes qui sont à proximité et REFUSONS D'Y AJOUTER LES NUISANCES QUI DECOULERONT de la construction de cette ligne qui se répercutera sur notre tranquillité et notre bien-être tant recherchés</p> <p>Bien évidemment nous supposons que tout le quartier sera ensuite modifié, la rue uniquement empruntée par les habitants du quartier aujourd'hui, subira des aménagements pour faciliter l'accès à la gare. La rue deviendra alors de plus en plus passante tant par les piétons que par les voitures, nous y perdons donc notre tranquillité et devons faire face aux incivilités des usagers</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>- Parlons maintenant de l'instabilité du sol argileux dont doit faire face notre commune et les inondations par remontée de nappe. Tous les ans, des catastrophes naturelles s'abattent sur la commune d'Antony et font l'objet de signalements sur Internet, dont celui de Monsieur Devedjan lui-même, en 2013 déjà : "Antony est en effet exposé à un aléa de retrait-gonflement dû au sol argileux à 87 % de son terrain et un taux d'imperméabilité très élevé qui monte dans certains endroits jusqu'à 100 %."</p> <p>Nos terrains seront forcément fragilisés lors du creusement de ce tunnel, nos maisons subiront les fissures dues à l'instabilité des terrains. Cette instabilité sera aggravée par le creusement de ce tunnel, nous ne serons pas à l'abri de fissures importantes et graves</p> <p>Dès lors les maisons du Collectif de la rue des Marchais seraient invendables ou nettement dépréciées en relation aux maisons avoisinantes</p> <p>Je ne m'oppose pas à la construction de cette ligne en elle même mais PAS SOUS NOS BATIS. Je propose donc une solution alternative par l'avenue François Sommer vers Massy, dans une zone inhabitée.</p>
N°181												Identique courrier 10
N°182				X				X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Le projet modificatif de la Ligne 18 maintient le passage en viaduc de Palaiseau à Magny-les-Hameaux et augmente encore certaines emprises du tracé.</p> <p>En septembre 2018, la commission d'enquête sur l'évaluation environnementale demandait une étude sur la mise en souterrain : elle n'a donc pas été écoutée.</p> <p>Pourtant à Palaiseau, sur le schéma du profil en long (page 12 de la pièce I.2.3 du dossier) on peut constater la déclivité à absorber pour la transition souterrain/viaduc et la nature des sols traversés.</p> <p>Tout le sous-sol du plateau de Saclay est fait de cet oligocène. Les perturbations craintes par les laboratoires (dépôt d'observation n° 152 du 10/0/2020) auraient moins été propagées à travers un tunnel creusé dans les sables de Fontainebleau (meubles et aquifères)</p> <p>-que les vibrations mécaniques au sol (sous toutes les piles distantes de 25 m)</p> <p>-que les vibrations acoustiques et les impulsions électromagnétiques à l'air libre.</p> <p>Bien sûr sa réalisation plus lente n'aurait certainement pas contenté la hâte de certains mais un passage complètement souterrain aurait soulagé ces contraintes de déclivité et de perturbations, et aurait permis de raccourcir la longueur de la ligne (en épargnant les détours de contournement effectués en aérien).</p> <p>Les économies réalisables ainsi auraient certainement compensé une bonne partie du surcoût de l'enfouissement.</p> <p>Alors qu'en novembre 2018 le premier ministre avait demandé une réduction du coût à terminaison des lignes du Grand Paris Express, la SGP avait mentionné dans sa réponse que la ligne 18 présentait un potentiel d'optimisation de 0,5 milliard d'euros.</p> <p>Et voici désormais cette ligne avec une augmentation de 1,33 milliards sans en changer le tracé. Cinq fois plus que les 250 millions de surcoût d'un souterrain !</p> <p>Mon avis est défavorable à ce projet de modification de ligne 18 qui maintient un tronçon aérien uniquement pour tenir un délai de réalisation, au mépris de son impact environnemental et de son acceptabilité par les riverains.</p>
N°183	X										X	<p>Déposant non identifié</p> <p>je vous prie de trouver en PJ mes observations et avis, ainsi que ma demande en vue de compléter l'enquête en cours.</p> <p>[CE] : Absence de pièce jointe.</p>
N°184				X				X		X		<p>Jean Valli</p> <p>Merci de prendre connaissance en pj de mes observations et avis, ainsi que de la proposition formulée pour compléter l'enquête en cours.</p> <p><u>PJ : Enquête Publique juillet 2020.pdf</u></p> <p>les habitants du plateau de Saclay sont une nouvelle fois invités à donner leur avis concernant la L18. L'enquête présente concerne trois points modificatifs de l'enquête publique de mars 2017, déjà déclarée d'utilité publique (mars 2018, et ceci malgré près de 70 % d'avis défavorables) et pour laquelle deux recours en Conseil d'État avaient été rejetés.</p> <p>Parmi les trois points modificatifs de l'enquête publique de 2017, deux concernent l'infrastructure de la ligne (tracé et gare) et le troisième est sensé réévaluer le coût et la rentabilité socioéconomique du projet.</p> <p>Cette nouvelle enquête publique repose sur une série de dénis, illustrés par l'avis favorable attribué à la DUP de mars 2017.</p> <p>--déli démocratique manifeste vu le pourcentage d'avis défavorables au projet exprimés par les habitants du plateau de Saclay.</p> <p>--déli de réalité par l'absence d'études contradictoires et neutres, tant sur les besoins locaux réels en terme de mobilités (les avantages théoriques avancés de la L18 paraissent bien modestes), que par l'absence de la prise en compte des solutions alternatives existantes (achèvement du TCSP,</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>amélioration des RER B et C, études alternatives des liaisons vallées/plateau...)</p> <p>--dénis de réalité sur le bilan socio-économique par l'absence d'études réalisées par des organismes indépendants. Les avis formulés par des experts urbanistes sur les priorités dans le développement des bassins d'activité par une gestion économe de proximité habitat-travail, ne sont pas pris en compte.</p> <p>--dénis de la réalité environnementale au vu des études sur les nuisances sonores, incomplètes et basées sur des indicateurs (énergétiques et moyennes) incapables de traduire la gêne réellement perçue. Outre cette pollution sonore, absence d'une approche paysagère concrète face à la pollution visuelle que constituerait la réalisation du viaduc.</p> <p>Absence enfin de la prise en compte de l'activité agricole spoliée, à un moment où la production locale et les circuits courts doivent être promue.</p> <p>Le peu de cas réservé aux atteintes environnementales est ressenti par les populations du plateau de Saclay comme une manifestation de mépris à leur endroit.</p> <p>Le projet L18 est anachronique et ne tient pas compte des besoins locaux réels. Partant d'une finalité préconçue (construire un métro), et pour en justifier l'existence à posteriori, on est prêt à sacrifier les besoins actuels réels au profit d'une urbanisation future inévitable, en bétonnant des terres agricoles.</p> <p>J'émet donc un avis défavorable à cette nouvelle enquête publique et souhaite qu'une véritable étude impartiale sur les besoins locaux et la rentabilité socio-économique soit réalisée par un organisme neutre et sans suspicion de conflit d'intérêt.</p>
N°185								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Chantier aérien complètement inutile et destructeur. Laissez les étudiants du plateau de Saclay vivre dans un cadre agréable.</p> <p>Solution tramways à privilégier.</p>
N°186								X		X		<p>Claudine Mimran - Palaiseau</p> <p>Je suis contre le projet de la ligne 18.</p> <p>Je demande une réunion publique.</p>
N°187								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Cette ligne 18 est un projet désormais largement dépassé. Pour ces multiples raisons, il était déjà non justifié à son origine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les volumes de voyageurs annoncés versus les capacités prévues - la destruction d'espaces agricoles dont on connaît la grande valeur productrice - la disparition d'espaces naturels remarquables à proximité de Paris - l'évolution des esprits constatée récemment liée à la crise sanitaire, mais aussi aux résultats des récentes élections - les coûts exorbitants générés <p>Il est clair que ce projet doit être remis immédiatement en question.</p> <p>Je pense que le réseau actuel du TCSP pourrait être utilisé par un tramway dont les capacités de transport sont plus proches du besoin que celle d'un métro. Je pense aussi que les lignes actuelles des RER B et C doivent être modernisées et adaptées. Je pense encore que les liaisons plateau-vallée pourraient être avantageusement réalisées par des téléphériques.</p> <p>J'espère que, pour une fois, il sera tenu compte des résultats de cette enquête. Merci pour les finances publiques, pour la nature mais aussi pour les habitants.</p>
N°188								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>La mise en place d'une desserte de type métro aérien est inappropriée et coûteuse aussi bien environnementalement parlant que financièrement parlant. Cela va entraîner la destruction de tout un écosystème, ainsi que de terres agricoles précieuses dans la région.</p> <p>Mettre en place des navettes haute fréquence sur des voies en site propre avec des moyens de locomotion adaptés serait plus écologique et aussi efficace.</p> <p>Bétonner les terres agricoles du plateau revient à priver les résidents du secteur d'une source d'alimentation locale, ce qui est pour le moins incohérent avec la situation écologique actuelle.</p> <p>Au contraire, verdir au maximum toutes les voies utilisées (et les zones de résidence), prévoir des liaisons douces, des voies cyclables croisées, des navettes fréquentes, voire des moyens plus atypiques (hippomobiles, par exemples) en tenant compte du tissu agricole, résidentiel et commercial serait bien plus judicieux.</p>
N°189			X					X		X		<p>F. Restagno</p> <p>Je pense que cette ligne de métro n'a aucun sens. Elle est fondée sur un modèle économique et environnemental non raisonnable.</p> <p>1 - elle fait l'hypothèse d'une croissance économique de 1.5 %, ce qui n'est ni souhaitable, ni raisonnable.</p> <p>2 - elle est très déraisonnable car le nombre d'arrêts fait qu'il sera pour les gens qui habitent autour du campus de l'Université souvent rentable de prendre la voiture.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												3 - elle conduit à une urbanisation déraisonnable. Il faut cesser la gabegie.
N°190								X			X	Déposant non identifié Compte tenu du choix d'un métro aérien et au vu des projections réalistes du nombre d'utilisateurs, je pense qu'un tramway serait beaucoup plus efficace, moins coûteux et plus respectueux de l'environnement. Je demande donc l'étude de l'utilisation des voies existantes par le renforcement de leur usage via du TCSP en bus, tramway ou véhicules alternatifs. Concernant la solution métro ou RER, il me semble plus urgent de moderniser le réseau existant, c'est à dire le RER C entre Massy Palaiseau et Versailles et le RER B sur toute la ligne. Les gares RER B de Palaiseau, Lozère et Le Guichet peuvent permettre un accès au plateau avec une adaptation des transports publics pour un coût bien inférieur à celui du métro de la ligne 18. PJ : Remarque Enquête Publique.pdf "Un tramway serait beaucoup plus efficace, moins coûteux et plus respectueux de l'environnement. Je demande donc l'étude de l'utilisation des voies existantes par le renforcement de leur usage via du TCSP en bus, tramway ou véhicules alternatifs." "Concernant la solution métro ou RER, il me semble plus urgent de moderniser le réseau existant, c'est-à-dire le REC C entre Massy Palaiseau et Versailles et le RER B sur toute la ligne. Les gares RER B de Palaiseau, Lozère et Le Guichet peuvent permettre un accès au plateau avec une adaptation des transports publics pour un coût bien inférieur à celui du métro de la ligne 18."
N°191			X					X		X		Déposant non identifié Palaisienne, utilisatrice des transports en commun, je suis, comme mes concitoyens et voisins, dans un grand besoin de voir une amélioration des transports en commun. Or le projet de ligne 18, d'un coût complètement disproportionné, ne répond en rien aux besoins des habitants de Palaiseau, comme le montrent plusieurs contre-enquêtes (cf. pièce jointe). Les récentes modifications augmentent ce coût prévisionnel de 3,1 Mds€ à 4,45 Mds€ et espèrent le financer en tablant sur une croissance de PIB de 1.5% par an jusque 2030 - déjà irréaliste avant la crise économique du COVID-19. La ligne va empiéter sur les terres agricoles, artificialiser les sols, diminuer encore notre agriculture locale et détruire nos espaces naturels protégés. Il est temps d'arrêter cette fuite en avant : nous courons droit dans le mur. La puissance publique doit - n'est-ce-pas la seule justification de son existence ? - prendre en compte les besoins des habitants en les consultant (réellement). Je suis donc totalement opposée à la création de la ligne 18, et bien sûr à ces /petites/ modifications.
N°192			X							X		Déposant non identifié Je ne suis pas un économiste, mais un contribuable atterré. Depuis l'enquête publique de 2016, l'évaluation du coût brut de la ligne 18 est passée de 3,128 milliards d'euros à 4,457 Md€ (Pièces A.2 du dossier d'enquête). La gare ajoutée à Saclay ne coûterait que 25 millions (selon le § 7.4 de la pièce H). Il reste donc pratiquement 42% d'augmentation des dépenses à périmètre constant, c'est énorme. Mais la SGP conclut désormais à un bénéfice socio-économique positif en promettant des avantages à hauteur de 100,4 Md€ (pièce H page 94) alors qu'ils n'étaient estimés qu'à 3,3 Md€ dans le dossier de DUP en 2016. Une augmentation de 3000% c'est plus qu'énorme, c'est magique ! Surtout quand on pense que la perte de croissance du PIB due à la crise sanitaire ne sera effacée qu'en 2030 ... Quelle confiance pouvons-nous accorder à la sincérité d'un organisme qui est à la fois juge et partie ? En 2016 l'évaluation avait été soumise à une contre-expertise (pas spécialement favorable, pièce J.11 du dossier d'enquête). Il est anormal que cette fois le Secrétariat Général à l'Investissement n'ait pas été consulté. Les spécialistes peuvent en savoir plus en consultant les dépôts d'observation 131 et 132 du 09/07. Mon avis est défavorable à ce projet de modification de Ligne 18 au bénéfice socio-économique enjolivé pour masquer le gaspillage des deniers publics.
N°193			X					X		X		Déposant non identifié La précédente enquête n'a manifestement pas été prise en compte puisque ces avis étaient majoritairement négatifs envers la ligne 18 et notamment sa portion aérienne. Cette nouvelle infrastructure ne tire aucun parti de celles existantes qu'il serait bien moins coûteux de rénover et améliorer.

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												En plus d'un gouffre financier, la fameuse ligne 18 n'a pas intégré l'aspect écologique (tout comme le cluster Paris-Saclay qui a permis d'écouler des tonnes de béton et imperméabiliser les sols en plus de chasser la faune de la zone) et ouvre la porte à une urbanisation du plateau maintenant révélée au grand jour et encore démentie il y a quelques années lors des réunions publics. Si au moins l'augmentation de budget avait servie à faire de ce projet un modèle écologique mais non rien: pas de modèle de gestion, point de modèle de démocratie et pas plus de modèle écologique. Je suis contre ce projet à 200% car mal pensé, mal réalisé et mal mené.
N°194	X							X			X	<p>Déposant non identifié Ligne 18 grand paris - Wissous... Antony.. Tout laisse à penser que le chemin est déjà tracé par les décideurs de SGP en lieu et place du public lambda que nous sommes : la presse fait état en mai 2020 de l'attribution d'un marché de 800 Millions d'euros portant sur le tronçon Antonypôle, Massy-Opéra et Massy-Palaiseau, soit 11,8 kilomètres de tunnel + la réalisation des gares en question.... et 700 salariés en période de pic.... Ne faudrait-il pas alors considérer ici nos observations et/ou doléances comme un écran de fumée qui ne servirait qu'à répondre un peu à une procédure pré-établie...une simple formalité administrative ?à nous donner en quelque sorte l'illusion de vivre dans une démocratie... Sinon, comment expliquer que les décideurs de SGP aient à ce point ignoré jusqu'ici les victimes de leurs pratiques ? ... pas de gare à Wissous, mais le passage du tracé sous les maisons de cette commune.... tout comme à Antony d'ailleurs.... sans tenir compte des fondations superficielles des bâtis sur un sol plus qu'instable.... Est-il normal qu'un élu local cumule à la fois cette fonction et celle d'un décideur à la société grand paris ? N'y a-t-il pas ici conflit d'intérêt au détriment des habitants des maisons ?</p>
N°195			X	X				X		X	<p>Déposant non identifié Alors que les autres lignes du GPE forment un ensemble cohérent, la ligne 18, avec un axe est-ouest alors que les principaux besoins de transport sont d'axe nord-sud (N118, RD306), vient s'égarer sur le plateau de Saclay, fort heureusement, encore peu urbanisé. Elle offre ainsi un intérêt socio-économique faible comme l'ont souligné de nombreux experts (le rapport de Pascal Auzannet (2012), le STIF (2015), la FNAUT (2016). Mais beaucoup de maires sont prêts à saisir l'occasion pour conduire des opérations foncières d'envergure, et offrir a posteriori à la SGP la justification qui manque à cette ligne. Cette connivence avec la SGP est visiblement étendue aux promoteurs et aux entreprises du BTP. Et pour quels résultats? Agrandir l'agglomération parisienne par une urbanisation excessive et faire disparaître une des rares zones vertes proches de Paris qui possède encore des terres maraichères et agricoles fertiles, propices aux circuits courts de distribution ? Faire une mégapole invivable? Quels sont les arguments qui sont censés justifier la ligne 18 ? Une liaison Orly-Massy-Palaiseau est pertinente car les gares RER est TGV sont devenues des plaque-tournantes incontournables. Mais la ligne existe déjà! Passant par la gare « Pont de Rungis-aéroport d'Orly », sur les voies sous-utilisées sur ce tronçon du RER C. Il faudrait évidemment améliorer l'existant, prolonger la ligne jusqu'aux terminaux, et ne faire rouler les trains SNCF de fret que pendant la période nocturne du couvre-feu de l'aéroport d'Orly. Concernant le tronçon Massy-Palaiseau-Saclay, l'alibi souvent avancé fait référence au « Cluster de Paris-Saclay » soi-disant « très mal desservi » Cette intox de certains élus et des directeurs d'établissement n'est plus crédible depuis qu'une voie dédiée (TCSP) a déjà été créée à grand frais pour assurer une desserte fine des zones d'activité autour de l'Ecole Polytechnique et du pôle du Moulon. Des bus articulés à haute capacité (ligne 91.06C) partent toutes 4 minutes aux heures de pointe, atteignent le site de Polytechnique en une dizaine de minutes, et celui du Moulon en une vingtaine de minutes. Ils permettent à chacun d'être transporté à proximité de son établissement, alors que la ligne 18 ne desservirait le site que par deux gares (Palaiseau et Gif-Orsay) à chacune de ses extrémités, distantes de 40 minutes à pied. La gare de Saint Aubin (Saclay, en fait) ne concerne que le CEA. Chacun peut constater que l'affluence dans les bus est faible en dehors d'un créneau horaire étroit le matin. La cadence des bus sur leur voie propre pourrait être augmentée, et cette voie est également compatible avec un mode tramway. Mesdames et Messieurs les membres de la commission d'enquête, merci d'enquêtez pour le vérifier. - Pour le tronçon Saclay-Versailles, vu les zones faiblement peuplées traversées et l'existence de la ZPNAF, il est difficile d'en trouver la justification. Pour les défenseurs de la ligne, il fallait probablement en faire une rocade à tout prix jusqu'à Versailles voire Nanterre pour tenter de lui donner un peu de sens. Selon les arguments pertinents développés par les habitants, maires et associations des communes concernés, c'est une mauvaise raison. Mieux vaudrait prolonger le TCSP depuis Saclay vers l'Ouest (en passant par l'UVSQ, ...). De plus, il est prévu que le Tram-Train (T12) Evry-Massy soit prolongé de Massy jusqu'à Versailles. Redondance, donc inutilité. Concernant l'intérêt socio-économique de la ligne 18 du GPE, ce qui a changé depuis les dernières enquêtes est révélé par les premières leçons de la pandémie et du confinement qui indiquent - un rejet des mégapoles invivables et de la densification des habitats, - l'intérêt pour des zones vertes dans, et, à proximité des villes, pour de l'espace et un air moins pollué, et - les avantages du télétravail et des aménagement d'horaires.</p>	

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													<p>Ce projet « Ligne 18 », de métro lourd roulant sur fer (!) très coûteux, peu utile et qui arrivera à contre-temps, est déraisonnable surtout dans la nouvelle situation économique du pays. Il est encore temps de l'arrêter ou au moins de limiter son tracé au minimum, et d'éviter ses effets contre-productifs et néfastes (urbanisation excessive, bétonnisation, ...).</p> <p>Les deux premières enquêtes ont révélé une opposition majoritaire à la ligne sans qu'il en soit tenu compte. Celle-ci sera-t-elle plus respectueuse des avis du public?</p>
N°196					X	X	X	X			X		<p>Christiana Modica-Vandame Madame la présidente de la commission d'enquête, Mesdames et messieurs les commissaires enquêteurs, Je suis agricultrice sur le Plateau de Saclay, en conduite biologique depuis plus de dix ans, et une citoyenne très consciencieuse, ayant toujours participé à cet outil démocratique qu'est l'enquête publique. Dans les dossiers de cette enquête publique modificative de la ligne 18, j'ai lu que 19 260 m² à Palaiseau et 16 540 m² à Orsay d'espaces boisés classés supplémentaires (par rapport à l'enquête publique de 2016) allaient disparaître. Je croyais que le classement en espace boisé classé (selon l'article L. 113-1 du Code de l'urbanisme) interdisait « les changements d'affectation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements ». Cette loi a été faite pour garantir une protection, je ne comprends donc pas que, sous n'importe quel prétexte, on puisse la défaire et changer le PLU. Comment pouvons-nous, en tant que citoyens, continuer à faire confiance aux lois s'il est aussi simple de les contourner ? Nous avons besoin des arbres pour vivre, comme nous avons besoin de la terre nourricière et d'un air respirable. Comment peut-on s'accommoder d'un projet qui décide d'endommager les éléments naturels indispensables ? En tant qu'agricultrice, je vois les effets néfastes de ces espèces boisées sacrifiées sur le Plateau, de ces espèces protégées dont on détruit l'habitat et de la biodiversité du territoire qui diminue. Tout cela a un impact sur l'écosystème, qui se traduit par une souffrance de nos cultures. Supprimer des arbres, c'est aussi favoriser le changement climatique que nous voyons à l'oeuvre depuis six ans et qui nous oblige à retourner des champs, à arrêter certaines cultures, à bouleverser le calendrier des semis et donc à devenir de plus en plus à la merci des éléments devenus incontrôlables. Comment ne pas comprendre que ces plus de 35 000 m² d'espaces boisés classés contribuent à maintenir eux-aussi l'équilibre de l'écosystème et que les supprimer va encore empirer les choses ? Je suis défavorable à la suppression de ces espèces boisées classées. Ma deuxième observation, toujours liée à cette casse de l'écosystème, est que ce projet de transport public ne l'est pas vraiment car la ligne 18 passera dans les champs sans s'arrêter dans les villages (Villiers-le-Bâcle, Châteaufort, Magny-les-Hameaux...) Une voie de bus en site propre a été intégrée dans l'aménagement, qui, elle, serait une vraie incarnation d'un transport réellement au service du public, avec une notion de cabotage que ne permet pas la ligne 18. Je demande donc que le transport lourd s'arrête à la gare de Palaiseau et qu'à partir de là, soit mis en place un transport léger comme le bus, qui aurait en plus trois vertus : une réponse rapide (bien avant 2027) aux besoins des habitants et des travailleurs du Plateau, une dépense publique bien inférieure aux milliards dépensés pour ce métro et une meilleure insertion dans le paysage agricole du Plateau de Saclay. Je suis arrivée sur ce territoire en 1994, j'ai vu depuis l'OIN une dégradation brutale du paysage agricole et de la vie paisible qu'on pouvait y avoir. A notre échelle sur ce Plateau de Saclay, qui se veut territoire d'excellence, nous sommes responsables de ce que nous en faisons, pour nos enfants et les générations futures. Je suis donc défavorable à ce projet démesuré.</p>
N°197						X					X		<p>Association - Le collectif Moulon2020 Au fil des multiples enquêtes publiques concernant le Plateau de Saclay que nous avons suivies avec attention depuis la création de notre collectif citoyen en 2014, nous constatons que dans le triptyque « Eviter, réduire, compenser », seule la compensation est mise en œuvre. Le rond-point de la Vauve nous paraît en cela emblématique. A l'époque, plusieurs propositions avaient été émises pour que la mare qui siégeait à l'intérieur de ce rond-point puisse être préservée, d'autant qu'elle était l'habitat d'une espèce protégée, le triton crêté. La destruction a cependant été actée : pas « d'évitement », donc. La destruction a été totale : pas de « réduction ». Quant à la compensation : il était prévu qu'une mare soit créée... mais elle n'avait pas encore le temps de l'être et finalement « heureusement » puisque l'implantation du SMR-SMI aurait nécessité de la détruire... et de la compenser ailleurs ! Quant à l'étoile d'eau (dont il est précisé p 143 du dossier G3 que le pied suivi en 2016 n'est pas réapparu en 2017 et 2018), nous sommes consternés et du coup, très critiques vis-à-vis des nouvelles compensations envisagées. Comment encore accepter des projets qui menacent dans la réalité la biodiversité alors qu'ils se targuent de la protéger ? Nous demandons qu'au lieu de compenser, les aménageurs décident enfin d'éviter et réduire ! Nous sommes donc en particulier très défavorables à la suppression de plus de 35000 m² d'espaces boisés classés supplémentaires à Palaiseau et à Orsay.</p>
N°198				X				X		X			Déposant non identifié

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
												<p>JE SUIS HABITANTE DE SAINT QUENTIN EN YVELINES DEPUIS 37 ANS . J'AI 68 ANS , 4 ENFANTS ET 4 PETITS-ENFANTS . RETRAITEE .</p> <p>JE SUIS ABSOLUMENT CONTRE La poursuite du Métro 18 entre Saclay et Saint Quentin en Yvelines ;</p> <p>- je CONTESTE le caractère d'utilité publique de ce projet , et son coût</p> <p>- je DENONCE un DENI de DEMOCRATIE constatée par tous les acteurs du territoire sur les décisions prises sans leur réelle concertation (agriculteurs (rices), tout particulièrement...responsables et chercheurs des structures universitaires , non prise en compte des nombreux AVIS DEFAVORABLES des citoyens et des associations du plateau de Saclay à la 1ère enquête d'utilité publique de 2017)</p> <p>- je dénonce l' AVEUGLEMENT et l'OBSTINATION de l'état , en dépit des nombreuses propositions locales de Transport sur le plateau de Saclay , plus douces et moins coûteuses , pour autant tout autant efficaces pour le flux nécessaire sur le plateau entre Saclay et Versailles !!</p> <p>- je suis revoltée , qu'après la période de confinement(qui nous a montré l'importance et la VALEUR des TERRES AGRICOLES pour un MAINTIEN DE PRODUCTION ALIMENTAIRE LOCALE), l'état continue à soutenir un projet complètement INADAPTE aux besoins LOCAUX , et ECOCIDAIRE, extrêmement COUTEUX visant à REDUIRE et à DETERIORER une des dernière enclave agricole au sud de Paris !</p>	
N°199		X			X	X						X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Dépôt d'avis enquête publique LIGNE 18 WISSOUS</p> <p>Nous sommes les propriétaires de la parcelle AD192 à WISSOUS. Notre pavillon sur deux niveaux est de type VIVAX c'est à dire charpente et poutrelles métallique sans vide sanitaire construit en 1954.</p> <p>Nous nous inquiétons quand aux vibrations qui pourrait être entraînées par la modification proposée concernant les ouvrages de service n° 4 et 5 qui nous apprend que ce déplacement des ouvrages, combiné à d'autres mesures d'optimisation, permet de réduire le linéaire du tunnel et la profondeur des constructions.</p> <p>Cela conduit entre autres à ce que le tunnel de la ligne 18 passe entre les ouvrages OA6 et OA7 sous les habitations de la ville de WISSOUS à une profondeur par rapport au haut du tunnel de l'ordre de 14m bien inférieure aux 2.5 fois le diamètre, soit 25m du haut du tunnel recommandés pour éviter les désordres de surface importants dus à l'affaissement des sols.</p> <p>Cette situation va inmanquablement créer un phénomène de tassement dans une bande de 50 mètres de large sur toute la longueur du tracé du tunnel. Les conséquences sur les bâtis seront importantes (fissures, effondrement).</p> <p>Par ailleurs, cette faible profondeur fera, que lors de l'exploitation, les vibrations au passage de trains seront ressenties par les habitants. (surtout avec nos maisons à ossature métallique d'avant les années 1960).</p> <p>Quelles solutions propose la société du Grand Paris pour éviter tous ces désordres programmés ?</p> <p>Pour notre part nous comprenons que seul un enfouissement plus profond ou une consolidation préalable de l'ensemble des bâtis, alliée à un revêtement de voies antivibrations renforcé pourront éviter les désordres.</p> <p>La profondeur des puits OA45 (plateau d'Orly) et OA8 (gare Antony pôle) permettent un tracé plus profond sous WISSOUS.</p> <p>Nous comptons sur le professionnalisme et les bons soins de la Société du Grand Paris pour que les 25 mètres d'enfouissement par rapport au haut du tunnel soit respectés sous WISSOUS.</p>
N°200				X				X			X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Je continue à être contre le projet de métro de la ligne 18 tel que proposé.</p> <p>D'une part parce que ce projet contribuera à dégrader notre cadre de vie sur le plateau de Saclay.</p> <p>Entouré de champs et de forêts, en zones classées vallée de Chevreuse, que vient faire un viaduc aux pieds de nos fenêtres. Encore un projet qui viendra polluer notre lieu d'habitation (pollution sonore puisqu'aucun mur assez haut ne pourra supprimer les nuisances d'un viaduc, pollution aux particules de fer liées au contact rail et roue, pollution visuelle avec le tronçon aérien).</p> <p>D'autre part, la fiabilité du projet est complètement à revoir avec la crise sanitaire que nous venons de vivre. En effet, suite à cette crise sanitaire COVID 19, nos usages des transports va changer. Le télétravail va devenir la norme, puisqu'elle permet de réduire les surfaces des bureaux des entreprises et donc les coûts. L'entreprise dans laquelle je travaille souhaite imposer jusqu'à 4 jours de télétravail par semaine pour la majorité des employés. Et donc à quoi bon engager des frais exorbitants pour la réalisation d'un métro dont la fréquentation va être très réduite.</p> <p>Le projet doit être revu dans son intégralité pour qu'il réponde aux attentes des usagers sans rajouter une nouvelle pollution.</p> <p>Je suis CONTRE le projet de métro 18 tel que proposé.</p>
N°201								X			X		<p>Déposant non identifié</p> <p>J'habite le plateau de Saclay et suis étudiante à Polytechnique.</p> <p>J'utilise les transports en commun.</p> <p>Je ne pourrai pas utiliser cette nouvelle ligne telle que proposée, car les arrêts ne correspondent pas à mon trajet actuel. Pourquoi ne pas proposer un tramway qui permettra une meilleure desserte et pourra même donner l'opportunité de supprimer les lignes de bus déjà présentes.</p> <p>Je suis CONTRE le projet de métro 18 tel que proposé.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
N°202								X		X		Déposant non identifié Je suis absolument contre un métro aérien. En ne tenant compte que de l'énergie pour son fonctionnement, en effet la gare de Massy est à une altitude d'environ 75m, la voie aérienne est à 165m d'altitude et la gare de Versailles à environ 100m. Le métro devra rouler avec des pentes très importantes donc aussi avec des moteurs puissants. Le cout en énergie sera énorme et à long terme le budget de fonctionnement dépassera le cout d'un métro enterré et demande l'annulation du métro aérien pour un métro enterré comme partout autour de Paris
N°203		X				X					X	Claude PÉLAS modification ligne 18 Je vous prie de trouver en pièce jointe mes remarques concernant l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité modificative concernnt le projet de la ligne 18 du Grand Paris Express reliant les gares d'Aéroport Orly à Versailles Chantiers. <u>PJ : Remarques concernant les modifications de la Ligne 18.docx</u> Objet : Remarques concernant les modifications de la Ligne 18 passant sous (ou à proximité) de notre pavillon, parcelle AD N° 215. Nous avons reçu, courant 2018, au 6 Voie (Rue) du Bon Puits 91320 Wissous, M. AYARI Sélim « détaché en qualité de Chargé d'Affaires du Bureau VÉRITAS Exploitation mandaté par la Société du Grand PARIS, au sein du projet Métro Grand PARIS EXPRESS – Diagnostic des bâtis sur la Ligne 18 (courrier du 1er janvier 2018) ». À cette occasion, M. AYARI Sélim a pris des photos en intérieur et extérieur de notre pavillon. Il nous a assuré que nous n'aurons à subir aucune nuisance tant pendant la construction de l'ouvrage qu'à l'occasion de son exploitation du fait de : La maîtrise optimale des tunneliers de nouvelle technologie, La profondeur de la construction du tunnel d'environ 25 m, nous garantissant aucun désagrément lors de l'exploitation de cette Ligne 18. Or, La modification envisagée, concernant les ouvrages de service N° 4 et 5, indique que « ce déplacement des ouvrages, combiné à d'autres mesures d'optimisation, permet de réduire le linéaire du tunnel et la profondeur des constructions ». De ce fait, entre les ouvrages OA6 et OA7 sous (ou à proximité) de notre habitation, la nouvelle profondeur réduite à 14 m va immanquablement créer un phénomène de tassement dans une bande de 50 m de large sur toute la longueur du tracé du tunnel. D'où notre inquiétude relative aux conséquences sur les bâtis (fissure, effondrement) et aux vibrations au passage des trains. En conclusion : Il est impératif que la Société du Grand PARIS prenne en compte ces futures nuisances et y remédie : - Soit en modifiant le tracé de la Ligne 18. Les profondeurs des ouvrages des puits OA45 (plateau d'Orly) et OA8 (gare Antony) permettent un meilleur enfouissement sous Wissous. - Soit dans le cas contraire : Prévoir une consolidation préalable de l'ensemble des bâtis et un revêtement renforcé anti vibrations des voies.
N°204								X		X		Déposant non identifié Nous sommes un jeune couple vivant sur Villiers-le-Bâcle, actuellement en location mais nous venons d'acheter une maison sur Villiers le Bâcle car nous apprécions beaucoup ce village et son ambiance calme. Nous avons donc eu connaissance du projet de la ligne 18 et de ce qu'il est prévu proche de Villiers le Bâcle... Nous devons reconnaître que cela nous a même fait hésiter à acheter sur cette commune, tant le projet prévu à cet endroit est décevant et ne tient absolument pas en compte la tranquillité de la ville de Villiers-le-Bâcle... Nous pensons que ce n'est pas logique et inadmissible d'imposer ces 14 km de métro aérien (qui représentent 70% des passages aériens prévus sur l'ensemble du projet...), cela sera une nuisance sonore très importante (surtout sur un plateau), complètement dépourvu de sens dans un paysage très vert (en plein dans des champs agricoles) et à risque écologique et environnemental. En effet, il y a déjà plusieurs inondations sur Villiers-le-Bâcle et créer à nouveau des zones imperméables (gare, routes etc) va augmenter ce risque d'inondation. Nous pensons qu'il faut absolument trouver une autre solution que le viaduc aérien, qui serait sûrement un budget mais finalement assez dérisoire par rapport au coût global du projet, qui d'ailleurs ne cesse d'augmenter. Donc si l'argent peut être trouvé pour d'autres choses, il peut être trouvé également pour la sécurité, la santé et le bien-être des Villebaclais et habitants voisins. Il faut avoir en compte que ce projet impacte la qualité de vie de nombreuses personnes (en positif certes pour les transports et rapidité mais également en négatif pour les résidents, le paysage, l'environnement, la nuisance sonore, les risques etc). Votre projet devrait prendre en compte tous ces impacts et ne pas délaissier autant certains habitants comme ceux de Villiers-le Bâcle. Nous espérons donc sincèrement, pour nous, nos enfants et nos voisins, que ce projet de métro aérien va être complètement revu et envisager une solution souterraine qui aurait déjà un impact bien moins négatif...
N°205		X		X							X	Déposant non identifié

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>1-Nous sommes propriétaires d'un pavillon à quelques mètres du tracé sur la commune de WISSOUS.</p> <p>Nous sommes inquiets quant aux vibrations et autres désagréments structurels qui pourraient résulter de la modification proposée concernant les ouvrages de service n° 4 et 5 , modification qui nous apprend que « ce déplacement des ouvrages, combiné à d'autres mesures d'optimisation, permet de réduire le linéaire du tunnel et la profondeur des constructions.»</p> <p>Cela conduit entre autres à ce que le tunnel de la ligne 18 passe entre les ouvrages OA6 et OA7 sous les habitations de la ville de Wissous à une profondeur par rapport au haut du tunnel de l'ordre de 14m bien inférieure aux 2,5 fois le diamètre, soit 25m, du haut du tunnel recommandés pour éviter les désordres de surface importants dus à l'affaissement des sols.</p> <p>Cette situation va immanquablement créer un phénomène de tassement dans une bande de 50 mètres de large sur toute la longueur du tracé du tunnel. Les conséquences sur les bâtis seront importantes (fissures, effondrement).</p> <p>Par ailleurs, cette faible profondeur fera, que lors de l'exploitation, les vibrations au passage de trains seront ressenties par les habitants.</p> <p>Quelles solutions propose la société du Grand Paris pour éviter tous ces désordres programmés ?</p> <p>Pour notre part nous comprenons que seul un enfouissement plus profond ou une consolidation préalable de l'ensemble des bâtis, alliée à un revêtement de voies anti vibrations renforcé pourront éviter les désordres.</p> <p>La profondeur des puits OA45 (plateau d'Orly) et OA8 (gare Antony pôle) permettent un tracé plus profond sous WISSOUS.</p> <p>A minima, nous comptons sur le professionnalisme et le respect des biens d'autrui par la Société du Grand Paris pour que les 25 mètres d'enfouissement par rapport au haut du tunnel soit respectés sous WISSOUS.</p> <p>2- Mais fondamentalement, nous nous interrogeons aujourd'hui sur l'intérêt socio-économique de la construction de cette ligne 18 qui va à l'encontre des premières leçons qui doivent être retirées de la pandémie et du confinement qui remettent en cause sa construction : fuite des grandes villes, rejet de l'habitat trop dense, développement du télétravail, recherche de la production de proximité et des circuits courts ainsi qu'intérêt pour les espaces verts. Or cette enquête publique modificative de la ligne 18 laisse apparaître la disparition d'espaces boisés sur Palaiseau et Orsay, non prévue initialement.(2016)</p> <p>Nous vous demandons l'aménagement de ce trajet au regard de sa réelle nécessité et à la lumière des observations ci-dessus, dont nous espérons vivement que vous en tiendrez compte.</p>
N°206								X		X		<p>Mme. et M. Marie et Jean Lefranc, 3 rue de la Rigole 91190 Villiers le Bâcle,</p> <p>" CONTRE " la ligne 18 en aérien tel que le projet apparait.</p> <p>NOUS DISONS " NON " " AU PROJET " à cause des nuisances qui seront insupportables par la population riveraine dont nous faisons partie</p>
N°207			X			X				X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Pourquoi traiter la gare CEA/Saclay à part de l'enquête publique de la ligne 18?</p> <p>Pourquoi faire confiance au respect des idées/opinions qui remonteront de cette enquête plus que ceux de la précédente ?</p> <p>Je suis contre le métro en hauteur ainsi que cette gare, qui présagent</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'une urbanisation de grande ampleur pour l'avenir, - d'une agriculture en retrait alors que l'enjeu de demain est de nourrir notre population (aucune possibilité de passer avec des engins agricoles en-dessous et pas de culture possible en raison du manque de lumière...) - d'une gestion de l'eau approximative - des multiplies nuisances sonores sur tout le plateau et notre village <p>De plus cette gare comme cette ligne n'est pas rentable financièrement sur la totalité de son tracé en raison du faible passage sur le réseau routier en dehors des heures de pointe.</p> <p>Cette gare en hauteur est un tremplin pour un métro en hauteur sur tout le reste du plateau et un grignotage des terres sanctuarisées pour l'urbanisation.</p> <p>Donc contre cette gare en hauteur.</p>
N°208								X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Pendant plusieurs années j'ai travaillé au ULIS, habitant à Saint Quentin en Yvelines. Le moyen de transport par rail entre les deux existe déjà : c'est la branche du RER C entre Versailles et Massy. Un nouveau lien entre les deux n'est donc pas utile. Il faut pas contre améliorer l'offre de RER C entre les 2, notamment avec des trains moins grands (ils sont souvent peu remplis) mais beaucoup plus fréquents.</p> <p>Par contre, en prévision de la disparition de la voiture, il faut prévoir un moyen de transport de proximité efficace entre les deux: un tramway, avec au minimum 3 arrêts dans Guyancourt et Voisins, puis plusieurs sur le plateau de Saclay, puis un arrêt dans chaque commune sur le plateau de Saclay. Une branche de ce tramway qui remplacerait deux voies de la D36 couperait la voie ferrée et se prolongerait jusqu'au quartier de la clé St Pierre serait un plus appréciable.</p>
N°209						X		X		X		<p>Déposant non identifié</p>


Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													<p>Cette enquête porte accessoirement sur les modifications « à la marge » du tracé de la ligne 18 à Palaiseau et à Orsay.</p> <p>Dans la pièce I.2.3 du dossier d'enquête la SGP annonce que « les impacts sur l'environnement sont minimisés ».</p> <p>Mais on peut s'étonner de sa prétention à l'application de la méthodologie environnementale ERC (éviter, réduire, compenser) :</p> <ul style="list-style-type: none"> -rien n'est évité puisque la promesse de ne pas faire déborder les chantiers de déboisement des emprises défrichées est une lapalissade ; -rien n'est réduit puisque les emprises augmentent en tout de 7 hectares dont la moitié au détriment d'espaces boisés classés ; -rien ou presque n'est compensé à proximité des sites artificialisés. <p>En effet, au § 3.2.6 de la pièce G.3 on voit que la compensation de zones humides de Palaiseau est proposée à Gif-sur-Yvette et en bord de Seine et celle des déboisements par des plantations dans l'Oise.</p> <p>C'est autant de perdu pour la biodiversité locale, dont les promeneurs qui verront aussi disparaître un espace paysager remarquable à Orsay. Ce n'est pas la restauration en Z étroit de la continuité du corridor écologique au coin du site de maintenance de Palaiseau qui va les consoler.</p> <p>Cela illustre bien le leurre que constituent les compensations. Elles donnent carte blanche aux aménageurs pour ne pas contraindre leurs projets et de proche en proche peuvent finir par disparaître (les zones humides de Palaiseau étaient déjà censées accueillir une compensation de celles de la ZAC Polytechnique).</p> <p>Mon avis est défavorable à ce projet de modification de ligne 18 qui est de ceux qui dégradent notre environnement et perturbent sa biodiversité.</p>
N°210	X							X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Nous nous sommes rendus à la sous-préfecture de Palaiseau pour consulter les documents mis à disposition. Leur lecture soulève beaucoup d'interrogations.</p> <p>Les documents sont trop vagues et pas assez précis quant aux schémas et plans fournis.</p> <p>Le projet de la ligne de métro 18 est-il régi par le code des mines ? Ce dernier prévoit la possibilité pour les exploitants de pouvoir forer jusqu'à la surface en cas de besoin, sans avoir l'autorisation des propriétaires du terrain en surface.</p> <p>Nous avons été approchés par la société SYSTRA, mandatée par la Société du Grand Paris pour faire les acquisitions foncières souterraines nécessaires à la réalisation de la ligne de métro. Très peu de réponses à nos interrogations. Nous demandons l'accès à :</p> <ul style="list-style-type: none"> -un plan plus précis du tracé que celui mis à disposition, pour mieux apprécier le passage du métro et les emplacements des puits tous les 800 mètres au minimum. <p>Cette distance minimale signifie-t-elle que des puits pourront voir le jour par la suite entre ceux existants ? Dans l'affirmative, comment cela se passera-t-il pour les propriétaires concernés ?</p> <ul style="list-style-type: none"> -un rapport rédigé par des experts compétents et indépendants sur les caractéristiques / propriétés du sous-sol (de la surface jusqu'à la zone de forage du tunnel), les conséquences sur le bâti et les nuisances acoustiques et vibratoires, ceci en fonction de la hauteur séparant le tunnel de la surface, pendant les travaux et pendant l'exploitation de la ligne. <p>Dans notre cas, le tracé du métro passe sous la maison ainsi que sous celles de nos voisins alors qu'un déplacement de quelques mètres permettraient de passer sous la chaussée de la rue Louise Bruneau à Palaiseau, qui dessert toutes les maisons impactées. Nous demandons à ce que ce tracé soit revu avant le début des travaux, diminuant significativement les risques sur le bâti, les nuisances sonores et vibratoires et limitant la dévalorisation incontestable de nos biens immobiliers et les questions d'acquisitions foncières souterraines par la Société du Grand Paris.</p> <p>Au titre des impacts socio-économiques, nous demandons à la Société du Grand Paris une garantie opposable en justice pour les propriétaires impactés quant aux indemnités liées aux conséquences des travaux et à l'exploitation de la ligne de métro à hauteur de la valeur foncière (terrain + habitation).</p> <p>Enfin, pendant les travaux, comment seront évacués et stockés les déchets conformément aux règles environnementales en vigueur ?</p> <p>En résumé, nous demandons à avoir accès à des documents nous permettant d'estimer les impacts structurels, les nuisances acoustiques et vibratoires, et les impacts sur la valeur de nos biens immobiliers. C'est notre compréhension d'une enquête publique qui doit apporter des réponses suffisamment précises aux questions des propriétaires impactés.</p>	
N°211			X					X	X			<p>Déposant non identifié</p> <p>Il est plus que temps que la ligne 18 soit déployée sur le territoire, dans son intégralité.</p> <p>Le territoire est engorgé, les entreprises peinent à faire venir leurs salariés au travail, ceux qui s'y logent luttent pour se déplacer... Les projections initiales des effets de cette infrastructure, notamment sur le report modal, m'ont toujours parues trop prudentes et ne reflétaient pas cette réalité. Il est heureux que la fourchette haute soit désormais retenue. Il faut souligner que cette urgence à agir s'applique bien à l'échelle de l'ensemble de la ligne qui ne réalisera son plein potentiel que le jour où Versailles Chantiers et Orly seront effectivement connectés.</p> <p>Chèr.e.s commissaires, donnez un avis favorable, aidez ce territoire !</p> <p>Par ailleurs, les études de la mise au sol de la ligne, sur la partie du viaduc située sur le plateau de Saclay, ne semblent pas évoquées dans le présent dossier. C'est heureux et j'espère que la SGP abandonnera bientôt cette solution extrêmement impactante pour le paysage et dont</p>	

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													l'économie ne sera probablement pas substantielle à l'échelle du sujet. En quoi une voie au sol, intraversable, juchée sur son ballast, enfermée derrière ses grillages et contrainte à plonger devant tous les croisements viaires existants serait mieux qu'une ligne aérienne exonérée de toutes ces contraintes et laissant librement passer le regard ? Un habitant et employé du territoire
N°212	X								X			X	Michel Meunier, habitant de Saclay Le nouveau Conseil municipal de Saclay a voté à l'unanimité le 6 juillet une motion qui demande : - le retrait du projet de réalisation de la ligne 18 dans sa section de Palaiseau à Versailles pour laquelle les travaux n'ont pas commencé, - l'étude de l'utilisation des voies existantes par le renforcement de leur usage via du TCSP en bus, tramway ou véhicules alternatifs - à remettre en état le réseau existant, le RER C entre Massy Palaiseau et Versailles et le RER B sur toute la ligne. - à ce qu'une réunion publique soit fixée avant la fin de l'enquête publique, soit le 17 juillet, ou à repousser l'échéance de cette dernière Des avis de sens comparable ont été déposés par les communes de Saint-Aubin et de Villiers-le-Bâcle (dépôts 89 et 104 du registre d'enquête). Je souscris pleinement à ces résolutions, qui dépassent le niveau « nimby » en tenant compte du futur d'un territoire de plus de 300 000 habitants, au-delà de l'intérêt immédiat des infortunés dont l'activité y a été ou y sera délocalisée.
N°213		X			X	X						X	Déposant non identifié Mon épouse et moi-même sommes favorable au projet de la ligne 18 et en particulier à la présence de la gare Antony Pôle. Toutefois, page 13 de la pièce A.2, retraçant les modifications apportées au projet de la ligne 18, il apparaît en comparant à gauche le "PGT soumis à enquête publique en 2016" et à droite "le PGT de la présente DUP modificative" que le tracé de la ligne a été significativement modifié entre la gare Antony Pôle et l'ouvrage de service OA8. Alors que la ligne passait avenue de l'Europe sur le PGT de 2016, elle passe dans les propriétés de la rue des Marchais sur le nouveau PGT. Nous sommes formellement opposé à ce nouveau tracé, du fait des nuisances engendrées pour les riverains et éventuellement des fissures pouvant apparaître sur les maisons. Plus précisément, nous demandons l'abandon du passage du tunnel sous les pavillons des numéros pairs de la rue des Marchais. En revanche, nous approuvons l'itinéraire présenté à l'origine du projet et passant par l'avenue François Sommer à l'ouest de la gare Antony Pôle. PJ : Proposition de tracé.jpg
Suite N°213													
N°214	X		X	X		X						X	Déposant non identifié J'émet un AVIS NÉGATIF, sur cette déclaration d'utilité publique. Les compléments apportés vont dans le sens de : - plus de dégâts pour l'environnement (compensations environnementales non locales, destruction d'espaces boisés classés,...), - moins de protection des riverains (contraintes sur les distances minimales de construction et d'arbres par rapport à l'ouvrage sur la zone en aérien). Je suis encore plus convaincu que lors de l'enquête publique précédente que ce projet est un vaste projet immobilier déguisé aux frais du contribuable. Le projet n'est pas viable financièrement, ce qui a déjà été démontré précédemment et remarqué par cours des comptes. Ainsi les projections ne font que s'aggraver tout en laissant la part belle à l'incertitude et des augmentations à prévoir : - (sic) "La démonstration met en évidence que les hypothèses socio-économiques prises en 2016 étaient excessivement prudentes, ce qui conduit

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													à retenir désormais comme hypothèse de référence celle qui correspondait précédemment à l'hypothèse haute." - des provisions pour risques qui explosent d'un facteur x4 (cf. Page 24 : "la provision pour risques qui était de 248 M€ a été réévaluée à 933 M€ (+ 685 M€)") L'argent doit donc être investi dans les infrastructures existantes (RER, TCSP...) pour les rendre efficaces, permettre la desserte locale et les faire évoluer (tram train, autre projet mieux dimensionné). S'il se fait, le périmètre du métro doit rester celui du projet initial : un métro enterré, rapide, avec un nombre limité de gares. Concernant les villes qui pensent qu'une gare leur apportera un surcroît d'activité, d'attractivité et donc de revenus, qu'elles financent leur gare ! Cela évitera à l'ensemble des personnes qui n'ont pas de gare mais auront à la place un métro aérien devant chez elles ou au sein d'un périmètre protégé (PNR de la vallée de Chevreuse) de subir cette horreur architecturale et environnementale. Il suffit de voir ce qui a déjà été réalisé par la SGP et l'OIN sur l'est du plateau de Saclay pour comprendre que ces personnes sont des (mauvais) comptables, désintéressés par le cadre de vie des futurs habitants et usagers du futur pôle Paris-Saclay. Je sais d'avance que comme toutes les précédentes, cette enquête est une mascarade et que l'avis de la population ne sera pas pris en compte, mais ne rien dire c'est laisser faire. Je réitère donc mon AVIS NÉGATIF.
N°215								X			X		Déposant non identifié Avis défavorable pour cet amas de béton et trop couteux Favorable au déploiement d'une ligne propre et de liaisons douces
N°216				X				X			X		DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL DE CHATEAUFORT Enquête publique unique : ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express <u>PJ : 2020.07.08.53 Motion c. DUP modificative - Ligne 18.pdf</u> Accusé de réception en préfecture 078-217801430-20200708-2020-07-08-53-DE Date de télétransmission : 15/07/2020 Date de réception préfecture 3 15/07/2020 DEPARTEMENT DES YVELINES COMMUNE Date de convocation et d'affichage de l'ordre du jour 3 juillet 2020 Nombre de conseillers en exercice : 15 ***** EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE CHATEAUFORT N° 2020/53 Objet : motion contre la déclaration d'utilité publique modificative concernant le projet de la ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express. L'an deux mille vingt, le huit juillet à 20h45, le Conseil Municipal, légalement convoqué s'est réuni sous la présidence de Monsieur BERQUET Patrice, Maire. Étaient présents: M. P. BERQUET, Mme P. GISLE, M. E. DUPONT, Mme S. MURGADELLA, M. Y. GOUNOT, M. E. NIVET, Mme F. FORZANI, M. B. LERISSON, Mme N. THERRE, M. C. JOYAU, M. G. CASSEZ, Mme A. MONY-DECROIX, Mme A. BODIN, Mme C. LATRACE, M. Y. LAVIALLE. Présents : 15 - Votants : 15 - Pour : 15 - Contre : 0 - Abstention : 0 - NPPV : 0 Secrétaire de séance : Mme S. MURGADELLA. Pour faire suite au maintien du métro sur viaduc d'une partie de la ligne 18 sur le territoire de leur commune, les membres du conseil municipal de Châteaufort ont souhaité voter une motion qui sera publiée dans le registre d'enquête afin de réaffirmer le désaccord de la commune. Considérant que la variante de tracé retenue pour ce métro dans le dossier d'enquête publique est celle en aérien (viaduc) sur 14 kilomètres (dossier d'enquête publique, pièce G-2, scénario 2.1 pages 162-163), Considérant les nuisances sonores induites d'une part par le passage de métro toutes les 3 à 4 minutes avec un niveau sonore de 67 db (dossier d'enquête publique, pièce G3, page 42) et d'autre part par les flux de véhicules se rendant aux gares, Considérant la nuisance visuelle d'un viaduc pouvant culminer à 10 mètres de hauteur sur des piliers implantés tous les 35 mètres et cela au milieu des terres agricoles (dossier d'enquête publique, page 25, pièce G-2), Considérant l'absence d'études sur les alternatives proposées, tel que le remplacement du TCSP par un Tramway qui conduirait à la suppression de la ligne 18 et permettrait de réaffecter ainsi entre 10 et 14 hectares aux agriculteurs,

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
												<p>Considérant le commentaire émis dans l'enquête publique << sera peut-être au centre d'un développement urbain important dans quelques années >> incompatible avec la zone ZPNAF,</p> <p>Considérant un contexte récent de crise sanitaire, sociale et environnementale qui a démontré la nécessité de conserver des lieux de production et d'approvisionnement de proximité,</p> <p>Considérant que les communes présentes sur le tracé prévu entre Palaiseau et Magny-les-Hameaux ne doivent pas subir sur leur territoire les contraintes économiques dues à la construction de gares supplémentaires en amont du parcours,</p> <p>Considérant qu'il est toujours temps d'examiner le remplacement de la ligne 18 sur le tracé entre Massy et Versailles en le remplaçant par un Tramway qui pourrait desservir l'ensemble des communes et des pôles d'activités,</p> <p>Considérant que la Société du Grand Paris n'a pas pris en compte les autres moyens de transports possibles,</p> <p>Considérant que les études réalisées depuis des années démontrent que cette ligne ne répond pas aux besoins de déplacement sur le plateau de Saclay</p> <p>Le Conseil Municipal après en avoir délibéré à l'unanimité:</p> <ul style="list-style-type: none"> - DEMANDE d'une réunion publique. - DEMANDE l'abandon du choix du scénario 2.1 au profit d'un scénario alternatif souterrain ou en tranchée (2.2, 2.3 ou nouveau scénario à étudier). - DEMANDE l'enfouissement ou la mise en tranchée couverte du métro si cette tranche de la ligne 18 devait se réaliser. - DEMANDE les études démontrant la rentabilité du projet. - DEMANDE l'étude d'un projet global structurant, du doublement de la RD36, du TCSP et de la ligne 18. <p>Fait et délibéré à Châteaufort, le 8 juillet 2020.</p> <p>Le Maire, Patrice BERQUET</p>	
N°217	X										X	<p>Serge MARQUINE, Citoyen de Palaiseau</p> <p>C'est malheureusement un projet imposé sans véritable concertation ni reconnaissance de l'expertise d'usage des élus et décideurs locaux, voilà pourquoi je demande une réunion publique afin de disposer d'une information complète et de pouvoir échanger avec des représentants de la société du Grand Paris.</p>	
N°218								X			X	<p>Mme BENT MIMOUN</p> <p>Doléance ligne 18</p> <p>Ligne 18 Antony prévue sous les maisons de la rue des Marchais, côté pair Pour la Commission d'Enquête modificative de la ligne 18</p> <p>Je fais partie du Collectif Marchais et je dois vous exprimer ma très grande mauvaise surprise lorsque vers fin janvier 2020, sans le moindre avis préalable, j'ai reçu un écopli de systra m'informant que le tunnel de la ligne 18 devait passer sous la maison familiale.</p> <p>Ma famille et moi-même avons été d'autant plus choqués que la maison était jusqu'ici dans un environnement plutôt tranquille malgré le bruit des avions d'Orly et ceux des autoroutes certains jours.</p> <p>J'ai donc consulté notamment les blogs de l'association de la ligne 15, celui de Villiers sur marne, celui du "Léman" et j'ai pu alors prendre conscience des nuisances provoquées par ce type de métro express, tant au moment de la construction -...remontées de la nappe phréatique, affaissement de terrain.....- qu'au moment de l'exploitation -roues en acier contre rails en métal toutes les 90 secondes et meulage des rails la nuit-</p> <p>J'avoue que je ne comprends toujours pas, alors que nous sommes dans un régime dit démocratique, que l'on puisse disposer ainsi de la propriété privée des habitants. Et ce, sans même le moindre affichage sur place en 2016, ni même de publication dans le journal local, tant en 2016 qu'en 2020.</p> <p>Nos voisins m'ont alors informée que le maire d'Antony, étant à la fois vice président du grand paris, a préféré sacrifier les habitants de maisons au profit de la société du grand paris.</p> <p>Car, faire passer ce métro par la très large avenue François Sommer coûterait 180 mètres de plus à creuser.</p> <p>Le journal municipal de juillet-août 2020 nous apprend que le maire d'Antony projette de faire enterrer les câbles aériens très haute tension de cette même avenue Sommer.</p> <p>Alors pourquoi ne pas regrouper ces 2 opérations dans un tunnel unique qui abriterait à la fois lesdits câbles et la ligne 18 ?</p> <p>Merci de ce que vous pourrez faire pour redresser cette situation tragique pour les habitants des maisons qu'il semble prévu d'impacter.</p>	
N°219	X											X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Vérification du fonctionnement du site internet par la commission d'enquête</p>
N°220								X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Des travaux écologiques et trop imposants par rapport à l'utilisation prévue</p>	

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												Observation
N°221				X				X		X		<p>Pourquoi pas envisager un téléphérique ?</p> <p>Déposant non identifié je suis contre ce projet de ligne 18 du GPE car : - il est inutile pour les habitants des zones impactées négativement par cette infrastructure, puisqu'il n'y aura pas de gares prévues dans les zones d'habitation. La ligne 18 a pour but de relier les aéroports d'Orly et de Roissy ainsi que le "cluster" économique du Plateau de Saclay. - c'est un projet à vocation essentiellement économique piloté depuis l'Etat dans une unique visée d'attractivité internationale et nationale du plateau de Saclay. Il aura pour effet d'attirer encore plus de monde dans le sud de Paris, d'étendre encore davantage l'artificialisation des sols, la destruction des terres agricoles et naturelles. En 2020 tout projet devrait répondre à une exigence aigüe en terme de protection de la biodiversité, de maintien voire réintroduction de la nature dans nos paysages urbains et périurbains, de gestion des eaux pluviales, etc. - Les effets utiles de ce projet s'annoncent fort peu nombreux pour les habitants des zones impactées et qui devraient être les premiers à être écoutés. - cette ligne de métro s'annonce un gouffre financier qui va aspirer les crédits régionaux et nationaux au détriment notamment de la ligne B du RER qui nécessite urgemment un grand plan d'investissement, de rénovation et de développement. Car le RER B, lui, répond à un vrai besoin de mobilités pendulaires des habitants. - faciliter l'accès au transports aérien en reliant les aéroports de la région est une aberration en 2020, dans le contexte de danger climatique et écologique. - d'autres projets d'infrastructures sont possible en remplacement de ce projet délétère et inutile. Merci de prendre en compte cet avis qui n'est pas que le mien, loin de là !</p>
N°222		X				X		X		X		<p>Déposant non identifié La modification proposée concernant les ouvrages de service N°4 et 5 nous apprend que "ce déplacement des ouvrages, combiné à d'autres mesures d'optimisation, permet de réduire le linéaire du tunnel et la profondeur des constructions." Cela conduit entre autres à ce que le tunnel de la ligne 18 passe entre les ouvrages OA6 et OA sous les habitations de la ville de Wissous à une profondeur par rapport au haut du tunnel de l'ordre de 14m bien inférieur aux 2,5 fois le diamètre, soit 25m, du haut du tunnel. Cette situation va inévitablement créer un phénomène de tassement dans une bande de 50 mètres de large sur toute la longueur du tracé du tunnel. Les conséquences sur les bâtis seront importantes (fissures, effondrement). Par ailleurs, cette faible profondeur fera, que lors de l'exploitation, les vibrations au passage de trains seront ressenties par les habitants. Quelles solutions propose la société de Grand Paris pour éviter tous ces désordres programmés ? Pour notre part nous comprenons que seul un enfouissement plus profond ou une consolidation préalable de l'ensemble des bâtis, alliée à un revêtement de voies anti vibrations renforcé pourront éviter les désordres. La profondeur des puits OA45 (plateau d'Orly) et OA8 (gare Antony) permettent un tracé plus profond sous Wissous.</p>
N°223		X				X				X		<p>Déposant non identifié Mr et Mme Pierrepont, Propriétaires et habitant depuis 40 ans une vaste maison, au 18 Route d'Antony 91320 Wissous déplorent la construction inutile d'un tunnel sous-jacent de 10 mètres de diamètre à 12 ou 14 mètres de profondeur ce en fin de ligne 18, redoutent sérieusement l'écroulement complet de cette maison dû à ces travaux, le terrain étant déjà particulièrement instable fait d'argile etc. Je demande donc éventuellement un rachat total de cette maison à déterminer ou une indemnité substantielle à venir. Je salue Mr Patrick Ollier, Maire de Rueil réélu de justesse à la tête de la métropole du Grand Paris, dont je connais les extrêmes compétences, j'ai aussi travaillé avec sa femme Mme Alliot-Marie, quant elle était Ministre de l'Intérieur, elle-même amie de longue date avec le père et le maire actuel de Wissous Mr Richard Trinquier réélu pour 6 ans lui-même très compétent. A vrai dire la construction de ce tunnel, qui ne devait pas se faire ne se justifie en aucune manière, il existe depuis longtemps depuis la gare RER d'Antony une liaison métro automatique dénommée le VAL qui marche fort bien reliant directement cette gare dans l'aéroport d'Orly . Si cette fin de ligne ne se faisait pas en souterrain cela ferait faire des économies substantielles énormes à la métropole du Grand Paris qui en a bien besoin et dont les coûts ont explosés. Le nombre de passagers empruntant cette infrastructure serait même insignifiant. Mr l'enquêteur officiel je vous remercie de transmettre ce message à Mr Patrick Ollier et à la sous-préfecture de Palaiseau compétente. Merci. Provenance : Courrier<https://go.microsoft.com/fwlink/?LinkId=550986> pour Windows 10</p>
N°224				X		X		X		X		<p>P. Beauchêne réponse à l'enquête publique ligne 18 Après avoir lu de nombreux documents sur le sujet de cette ligne, outre les informations données sur le site, je souhaite vous indiquer les éléments suivants : - Sur le plan des nuisances sonores, celles-ci seront considérables et induites d'une part par le passage de 42 trains/heure aux heures de</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>pointes et un niveau sonore jusqu'à 67 dB dans les habitations (dossier d'enquête publique, pièce G.3, p 402) et d'autre part par un flux de véhicules se rendant dans les gares, ce qui impactera de nombreux habitants des villes du plateau de Saclay</p> <ul style="list-style-type: none"> - A ce jour, je constate l'absence démontrée de besoins de déplacements sur le flux Est-Ouest (déjà aménagé par la trémie du carrefour de Saclay et le TCSP), les deux bassins d'activités, Versailles/Saint-Quentin et Antony/Les Ulis Saclay ne nécessitant que peu de liaisons - l'absence d'études pour les alternatives proposées, plus utiles et moins coûteuses telles que le tramway, le téléphérique, la modernisation des RER B (pour l'axe Nord sud) et C (pour l'axe est-ouest) ainsi que l'amélioration de la N118. - En terme de nuisance visuelle, un viaduc de 10 mètres de hauteur sous le tablier (cf. Annexe 1 et dossier d'enquête publique, pièce D, p 91) au milieu de terrains agricoles et d'un habitat de faible hauteur - Par ailleurs, dans l'enquête il est indiqué que cette partie de ligne « sera peut-être au centre d'un développement urbain important dans quelques années », ce qui est incompatible avec la sauvegarde de la ZPNAF. - Sur le plan environnemental, cette ligne pour la partie concernant cette enquête est une menace sur la perte de terres nourricières historiquement riches, ainsi que sa flore et sa faune à l'heure où le dernier rapport du GIEC insiste sur l'urgence de la bataille à mener contre le réchauffement climatique et rappelle la nécessité de conserver l'absorption du CO2 par les sols naturels et les arbres en réduisant le taux d'artificialisation des sols. - La récente crise du COVID-19 encore en cours, a démontré la nécessité de conserver des lieux de production et d'approvisionnement de proximité ce qui est le cas sur le plateau de Saclay - Enfin, sur le plan financier, la conjoncture économique (récession endettement État taux de chômage) et l'évolution à la hausse du budget nécessaire à la construction de gares et aux évolutions du tracé (En 2017 la Cour des Comptes estimait le poids de la SGP dans la dette publique autour de 1,1 point de PIB, en 2020, de 1,2 point de PIB en 2030 et de 0,7 point en 2050 sont incompatibles. Ces chiffres ont été calculés avant la crise économique actuelle) budget non intégralement financé à ce jour, (cf Annexe 2 Cour des Comptes). Ce projet est donc d'un point de vue économique déraisonnable et non compétitif avec d'autres solutions proposées par les habitants et les associations à plusieurs reprises. Pour toutes ces raisons, je suis opposée à la poursuite de la section Palaiseau/Versailles au profit de voies existantes renforcées comme cela a été proposé à de nombreuses reprises sans avoir été entendu.
N°225								X			X	<p><u>Mme Le Maire de Voisins le Bretonneux</u></p> <p><u>PJ : Observation enquête publique L18 Voisins.pdf</u></p> <p>La Ville de Voisins a procédé à l'analyse du projet d'aménagement autour de la future Gare Saint-Quentin Est de la ligne 18.</p> <p>Le projet actuel inclut notamment le dévoiement de l'actuelle RD91 qui emprunte l'avenue de Versailles puis l'avenue Leon Blum, pour emprunter demain en lieu et place l'avenue de l'Europe pour rejoindre directement la RD36 au rond-point des Mines. Ce dévoiement s'accompagnerait d'un « pincement » d'actuellement 2x2 voies à 2x1 voies de l'actuel tracé de la RD91 entre Guyancourt et Voisins.</p> <p>D'après les scénarii élaborés, et en fonction des informations de trafic qui nous ont été présentées, nous confirmons nos sérieuses inquiétudes concernant les futures difficultés de circulation aux heures de pointe (tout particulièrement le soir) qui seront engendrées par ces modifications, tant à Guyancourt au niveau de la nouvelle gare, voire en amont, que sur la D36 pour la traversée de Voisins, déjà très difficile, notamment pour les habitants de la vallée de Chevreuse qui cherchent à rentrer chez eux.</p> <p>Le constat d'aujourd'hui</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un flux de transit très important s'établit entre La Vallée de Chevreuse et Versailles (et au-delà), traversant Voisins-le-Bretonneux, avec d'importants encombrement aux heures de pointe du matin et du soir, voire une saturation sur certains axes. - Des ralentissements importants sont enregistrés le soir au carrefour de l'actuelle D91-D36, vers Voisins en venant de Versailles, avec une remontée de file s'étendant jusqu'au carrefour Grande Île, voire au-delà. - Ce flux de transit, dans la configuration actuelle, évite le rond-point de la future zone qui se situera devant la gare en empruntant un tunnel souterrain sur 100m, sous le rond-point de Villaroy. - Sur le tracé actuel, la circulation est fluide dans la traversée de Guyancourt, et il n'y a aucun feu depuis Guyancourt- quartier de la Minière jusqu'à Voisins carrefour D36. <p>Dans le futur plan d'aménagement des voiries autour de la future gare (tout au moins tel qu'il est prévu aujourd'hui) :</p> <p>Concernant Guyancourt :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Par rapport à la situation actuelle, le dévoiement de la D91 a pour conséquence de faire passer le flux de transit, non plus en dénivelé par le souterrain, mais à niveau, s'ajoutant donc au flux de desserte locale, alors qu'ils étaient actuellement séparés, - Ce dévoiement par l'avenue de l'Europe entraînera le franchissement de 3 nouveaux feux supplémentaires (Rond-point de Villaroy, sortie Technocentre, puis rond-Point Charles de Gaulle), sans compter l'impact de la priorité donnée aux différentes lignes de bus circulant en site propre

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>en voie centrale (car il en restera toujours même si certaines disparaissent à l'arrivée de la ligne 18),</p> <ul style="list-style-type: none"> - La future RD91 étant « translaturée » vers le Technocentre, le choix de continuer à utiliser le tracé actuel pour rejoindre ou traverser Voisins (Av Leon Blum + Av de Versailles) devra emprunter un parcours en "baïonnette" avec 2 feux successifs, dont un tourne-à-gauche. Nous connaissons trop bien à Voisins les difficultés de circulation qu'entraînent une telle configuration, rencontrée sur le parcours D91-Av des Pyramides-D36-route des Garennes venant de la Vallée et se dirigeant vers la RN12. - Les difficultés de circulation du scénario Marniquet sont telles qu'une option alternative est déjà envisagée : barreau 2x3 voies au niveau de la "baïonnette"... Comment peut-on concevoir des axes urbains à 2x3 voies ? <p>Si des améliorations peuvent ainsi être escomptées, il est clair qu'elles ne suffisent pas à résoudre les problèmes de circulation aux heures de pointe autour de la gare. Et pour cause : le problème est constitutif même de l'approche, à savoir le fait de faire passer le flux de transit en surface alors qu'il évitait la zone par un passage souterrain. Le trafic est fluide aujourd'hui dans cette traversée de Guyancourt, et la "pacification" souhaitée en dévoyant la D91 aboutit au résultat exactement contraire autour de ce qui deviendra un quartier "central" de Guyancourt autour de la gare. Il conviendrait alors bien mieux de raccorder le tracé de l'actuelle D91 à celui « translaturé » vers le Technocentre, plus au Nord, par le mini-tunnel actuel (ou éventuellement modifié).</p> <p>Concernant Voisins-le-Bretonneux :</p> <p>Le flux de transit actuel venant de Versailles par la D91 pour rejoindre la Vallée, une fois au carrefour de l'Av de Versailles et de la RD36 :</p> <ul style="list-style-type: none"> o tourne soit à droite (1 voie réservée avant le feu) pour rejoindre ensuite la RD36 et l'Av de la Pyramide o ou bien continue tout droit (2 voies) vers la rue Hélène Boucher, traversant le Centre-village. <p>Ces flux sont relativement simples à gérer au niveau du carrefour, d'autant que le tourne à droite bénéficie d'un temps propre au feu. Pour autant, la quantité de véhicules est telle que des remontées de file très importantes sont constatées quotidiennement en soirée.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour ceux qui voudraient rejoindre ou traverser Voisins par la nouvelle RD91 + RD36, le dévoiement entraîne un allongement du parcours du flux de transit de +1,2 km, ce qui additionné aux 3 carrefours à feux va nécessairement accroître le temps de traversée des communes pour les usagers, mais aussi, par voie de conséquence, accroître la pollution pour les riverains, de même que le cumul des nuisances sonores, - Dans le projet tel qu'il est conçu actuellement, les véhicules arrivant cette fois par le nouveau tracé Av de l'Europe puis la D36 pourront <ul style="list-style-type: none"> o soit continuer tout droit vers l'Av des Pyramides, o soit tourner à gauche vers la rue Hélène Boucher, voire de tenter au feu précédent de prendre un "raccourci" par la rue des Fraisiers, traversant ensuite une zone résidentielle pavillonnaire pour rejoindre la rue aux Fleurs. <p>Ces deux passages en tourne-à-gauche généreront nécessairement des files d'attente très longues au feu (comme on le constate au carrefour RD36 – Av des Pyramides).</p> <p>Le tracé actuel (lui-même déjà saturé au feu le soir), permet un écoulement en ligne droite naturellement plus aisé.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le transfert du flux du tracé actuel de la D91 vers l'avenue de l'Europe + la D36 augmenterait de façon très significative le nombre de passages de véhicules le long du quartier de la Bretonnière, le long de la Résidence des Vergers, ainsi qu'aux abords de la Résidence Port-Royal. Cette voie est totalement inadaptée à ce type de trafic, et l'insertion de ce flux avec celui provenant de la rue des Tilleuls sera particulièrement délicat, à un carrefour totalement inadapté pour absorber un flux de transit. <p>Déjà concernant la situation actuelle, le constat unanimement partagé par toutes les parties est celui d'une capacité insuffisante sur l'axe Nord-Sud de l'ensemble des voies déjà existantes.</p> <p>Comment imaginer pouvoir réduire encore cette capacité par le pincement à 2x1 voies de l'actuel D91, et par la création de plusieurs tourne-à-gauche, alors que le trafic à venir sera en forte augmentation de par l'attrait de la nouvelle gare et du développement massif des zones d'entreprises et de logement à l'entour (quartier de la gare/ site ex-Thalès, Satory, Saclay, etc.).</p> <p>Pour toutes les raisons exposées ci-avant, la commune de Voisins-le-Bretonneux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se pose des questions quant à l'intérêt même du dévoiement de la D91, à tout le moins pour les vicinois, qui ne fera manifestement qu'accroître les difficultés de traversée de Voisins plutôt que de les améliorer, risque d'augmenter les nuisances pour les habitants, et qui au-delà de Voisins, posera manifestement de plus grands problèmes encore au niveau du pôle gare de Guyancourt, alors que la commune de Guyancourt ne rencontrait pas de difficultés d'une telle ampleur sur cette zone. - Est opposée au pincement de la D91 à 2x1 voies sur son tracé actuel, a fortiori sur la partie située sur la commune et utilisée par les riverains et les Vicinois en général, y compris lorsque le jour venu, ils souhaiteront rejoindre la nouvelle gare par le plus court chemin en évitant les feux supplémentaires et les encombrements qu'ils y trouveront. - Est opposée à la suppression du minitunnel permettant aujourd'hui un écoulement fluide des flux entre Guyancourt et Voisins,
N°226								X		X		<p>M. Ferrand, habitant et natif de Palaiseau, Conteste formellement l'utilité publique de ce projet, particulièrement sur le tronçon Palaiseau Versailles, pour toutes les raisons évoquées plus</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												haut.
N°227								X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>A mesdames et messieurs les décideurs</p> <p>La ligne 18 va impacter lourdement l'exploitation agricole du plateau, lieu qui permettait pourtant de maintenir des productions locales à l'impact écologique respectueuse ou raisonnée.</p> <p>Les transports liés aux trajets pendulaires dont les chiffres sont présentés montrent que ces zones loin de Paris ne justifient pas la création d'une telle ligne car ce ne sont pas sur ces secteurs que les besoins se font sentir. Les engorgements s'intensifient en banlieue proche de Paris et sur la capitale, non sur notre bassin d'emplois.</p> <p>L'intensification du bétonnage est néfaste pour l'équilibre écologique du plateau, y compris sur la gestion des eaux, une mise à mal des différents biotopes.</p> <p>Ce qui a déjà été implanté sur le plateau parmi les constructions montre à quel point la gestion de ce projet pharaonique est faite en dépit du bon sens</p> <p>(Implantation des immeubles très denses, Trottoirs aux bordures abruptes... sans réflexion des structures publiques nécessaires en local, mes divers déplacements lors des présentations au public m'ont consterné.</p> <p>Merci de tenir mon avis qui s'exprime contre ce projet de construction de ligne 18.</p>
N°228				X				X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Je suis contre ce métro. Trop cher et inutile !</p>
N°229								X			X	<p>N. COULET (Saclay Bourg)</p> <p>Monsieur le commissaire enquêteur</p> <p>Je vous fais part de nos commentaires, ceux de mon conjoint et moi-même concernant la ligne 18 pour laquelle nous ne sommes pas favorables :</p> <ul style="list-style-type: none"> - construction sur une zone ZPNAF : incompatibilité d'un développement urbain dense car zone protégée, surtout avec un viaduc de 10 m de hauteur - il faut penser à préserver plutôt les terres agricoles en raison du réchauffement climatique en conservant les arbres et autre flore : nous nous devons de préserver l'agriculture et la nature pour les générations futures, et développer les circuits courts pour l'approvisionnement de la nourriture - importantes nuisances sonores à prévoir (jusqu'à 67 dB) : quid de la faune et des habitants devant supporter ces nuisances ? - pas de nécessité d'imposer une ligne car il existe des moyens de transport, Saclay n'ayant pas besoin de plus de réseau : pourrait-on repenser les RER B et C pour prévoir des déplacements Nord/Sud et Est-Ouest - nous pouvons trouver d'autres solutions avec les associations de quartier qui ont des idées à communiquer sur la question <p>Merci pour votre prise en compte de nos différents points.</p>
N°230								X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Je suis pour le métro mais contre le métro aérien qui viendrait apporter des nuisances sonores et également visuelles.</p>
N°231								X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>En aérien ça va défigurer le paysage. En souterrain il faudrait prévoir plus de gare .</p> <p>S'il y a pas plus de gare cette ligne n'a aucun intérêt.</p>
N°232		X				X					X	<p>Joel Fleuranceau</p> <p>Bonjour, la ligne 18 passera sous notre maison 14 route d'Antony à Wissous . La profondeur de 16m nous semble très proche et nous redoutons d'être impacté par les vibrations au passage des trains.</p> <p>Nous nous inquiétons aussi de cette faible profondeur qui risque par affaissement de générer des fissures et des effondrements.</p> <p>Ce projet va impacter le prix de vente de notre bien, la perte de valeur à la revente sera inéluctable.</p> <p>Les études de nuisances très théoriques ne garantissent pas un résultat à 100%. La société du Grand Paris assumera-t-elle ses engagements?</p> <p>Question 1: Pourquoi passer aussi peu profondément ?</p> <p>Question 2: les affaissement et autres dégradations sur les bâtiments seront-ils pris en charge par la société du grand Paris et pendant combien de temps ?</p>
N°233								X			X	<p>Madame Dominique Ducout</p> <p>Usagère de la ligne B pour me rendre à Paris, je trouve inconcevable que l'argent du contribuable soit destiné à financer une telle ligne alors que le RER B est en grande souffrance de mise à niveau, de maintenance La priorité financière doit être donnée à ceux qui l'utilisent quotidiennement</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													Le projet de la ligne 18 doit être reporté et réalisé après que le RER B soit tout à fait rénové.
N°234								X		X			Déposant non identifié il est désastreux et irresponsable de prévoir le passage de la ligne 18 en aérien entre Saclay et Chateaufort. Une implantation a minima au sol ou enterrée est bien moins chère et beaucoup moins impactant en terme de respect de l'environnement et des populations voisines. Les bureaucrates qui ont décidé le passage en aérien pourraient-ils se déplacer sur site pour mesurer l'impact ?
N°235				X				X		X			Déposant non identifié Nous ne souhaitons pas voir notre environnement défiguré par un ouvrage certes utile mais qui pourrait sans frais exagérés par rapport à la somme globale et aux pertes dues aux mal gestions, être enterré et du coup respecterai les normes que tout un chacun doit respecter!!!
N°236								X		X			Déposant non identifié Nous sommes opposés à ce projet de métro aérien, •Réduction des surfaces urbanisées •Appel à des mesures fortes contre l'étalement urbain pour protéger les espaces naturels, agricoles et forestiers. •Organiser la fin du trafic aérien pour les trajets < 4h (impact fréquentation Orly) Ces mesures sont issues de la convention citoyenne pour le climat et doivent amener à s'interroger sur le bien fondé d'un tel projet ! Nuisances de proximité: •Dégradation de nos espaces naturels •Disparition de terres agricoles •Nuisance visuelle (tous les ouvrages béton finissent couvert de tags !!!) •Nuisance sonore Mesdames, Messieurs, De nombreux témoignages montrent que le métro aérien n'est pas le bienvenu sur le plateau de Saclay. Soyez à l'écoute des revendications citoyennes. Si ce métro doit voir le jour alors il faut l'enterrer !
N°237								X		X			Déposant non identifié Je suis contre la construction d'un métro aérien sur pylônes. Il y a d autres moyens techniques permettant de limiter les nuisances sonores et visuelles du projet tout en préservant les terres agricoles. Il faut continuer la concertation pour arriver à une solution acceptée par tous.
N°238								X		X			Déposant non identifié On est contre. Trop cher et pas utile
N°239								X		X			Déposant non identifié Contre !!!! Dépensez l'argent intelligemment : Remettez le rer b en état !!!
N°240								X		X			Déposant non identifié Depuis 5 ans je circule sur le plateau de Saclay entre Gif et Guyancourt, sur un parcours de 15km pour me rendre à mon travail. J'ai à ma disposition une solution de bus (+ un bus+ReR), des pistes cyclables (uniquement sur le plateau) et des routes bien entretenues et même du covoiturage (testé récemment). Il est vrai que les bus pourraient être + fréquents (surtout le matin sur la ligne 91.10), et à plus faibles émissions, il y a donc des efforts à fournir. J'avoue qu'il y a 5 ans je me réjouissais de ce projet de ligne 18, y voyant là un facteur d'attrait pour l'agglomération, de promotion immobilière et un coté pratique. Avec le recul, je fais le constat que l'ajout d'une ligne de métro (ligne 18) ne changera pratiquement rien pour moi. Ni pour mon quotidien pour le travail (j'apprécie le vélo et le télé-travail), ni pour les sorties (Massy, Paris avec le ReR B). Il y a déjà une offre de transport que j'estime suffisante et qui pourrait être un tant soit peu améliorée en quantité (+ de bus, meilleur fonctionnement du ReR, nouvelles pistes cyclables). Cette ligne 18 m'apparaît comme un projet superflu. Je crains d'avoir à regretter dans les années à venir, si elle est construite, de voir passer des rames quasi vides sillonnant une nature déjà bien grignotée par le bitume. Je suis également pratiquant du vélo et très soucieux de l'avenir de mes enfants sur les sujets climatiques et environnementaux. Je ne vois pas ce projet de ligne 18 comme la bonne stratégie d'adaptation d'un territoire qui doit organiser sa résilience et son autonomie. Juste une manifestation d'un idéal daté du temps où l'on ignorait ce que le mot "anthropocène" voulait dire.

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												Si il y a une pertinence à ce projet (ce dont je ne doute pas), liée au développement économique du plateau de Saclay, alors une ligne plus modeste faite de petites navettes de tram avec des liaisons vallée plateau me paraîtrait plus judicieux et moins impactante pour le paysage et l'activité agricole. J'espère qu'il sera tenu compte de cet avis d'un habitant qui tient plus que tout à préserver un cadre de vie agréable et à bien dépenser l'argent sur des projets utiles à tous et qui renforceront la résilience de notre territoire.
N°241			X	X		X			X		X	<p>Déposant non identifié</p> <p>La déclaration d'utilité publique de la ligne 18 ne répond pas au besoin de transport des habitants concernés.</p> <p>En effet, le projet de ligne 18 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - est très coûteux (la modification en augmente encore le coût, pièce F) et économiquement déficitaire à moins d'une urbanisation massive du plateau de Saclay (la modification ne présente rien pour réduire le déficit prévisible). - est source d'urbanisation accrue sur le Plateau (l'urbanisation est augmentée avec la modification avec l'ajout d'une gare supplémentaire). - ne répond pas aux besoins des personnes qui viendront travailler sur le Plateau (les déplacements actuels entre les bassins d'emplois des départements 78 et 91 ne concernent que des flux marginaux). - n'apporte aucun gain de temps aux habitants par rapport aux transports existants (et la modification, avec l'ajout d'une gare, augmente le temps de trajet). - néglige des alternatives plus utiles et moins coûteuses (point non modifié avec la modification). - est nuisible à l'agriculture dans sa pérennité sur le plateau (l'ajout d'une gare réduit et morcelle les espaces agricoles du plateau). - est difficilement compatible avec la ZPNAF que le métro soit aérien (emprise des piliers au sol et des zones de transition) ou souterrain (emprise des ouvrages de sécurité chaque 800 m). - est néfaste à l'environnement (point non modifié avec la modification). - présente un fort impact paysager où certains des actuels espaces agricoles, des lisières boisées, la présence de quelques grandes fermes et 4-5 villages seront modifiés pour ajouter un métro où la partie aérienne représentera une construction de 10 à 13 m de hauteur (hauteur d'un immeuble de 4 étages) sur 6 m de largeur et ce sur les 14 kms prévus en aérien. - ajoute des nuisances sonores à chaque passage de rame jusqu'à 42/h en heure de pointe (point non évoqué dans la modification) en sus de toutes celles durant les constructions. <p>L'actuel dossier d'enquête support de l'enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique modificative ne présente pas d'amélioration des différents reproches déjà exprimés lors de l'enquête initiale. Ainsi :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'ajout d'une gare CEA Saint-Aubin augmentera de fait l'urbanisation du plateau et augmentera le temps de trajet. - l'évolution à la marge des tracés entre Orly et CEA Saint-Aubin, notamment lors de la transition souterrain/aérien à Palaiseau ne provoque pas de modifications importantes positives ou négatives. - la mise à jour des coûts (à la hausse) et de la rentabilité de la ligne 18 (négative dans l'état d'urbanisation actuel du plateau, et qui ne deviendrait positive qu'après urbanisation intense de l'ensemble du plateau, une hypothèse de calcul qui ne peut arriver que bien après la mise en service du métro, avec abandon de la protection des zones ZPNAF, et refus des nécessaires enjeux écologiques et énergétiques pour éviter que les générations futures subissent la récession liée au réchauffement climatique).
N°242								X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Un métro aérien sur des terres agricoles, alors qu'on nous parle tous les jours de redevenir souverain suite à la crise, c'est une hérésie... Bienvenu dans le monde "d'après" !!</p>
N°243								X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Nous sommes contre le métro aérien sur pylônes de la ligne 18 qui détruira le paysage et qui n'aura aucun intérêt pour les castelfortains puisque aucune gare n'est prévue à cet endroit Il faut arrêter d'abîmer le paysage d'autant que nous subissons des contraintes fortes sur l'aménagement de nos habitations du fait de ce site classé A priori, cela ne gêne pas les autorités lorsqu'il s'agit d'appliquer leurs décisions !</p>
N°244								X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Nous comprenons la nécessité de développer les transports en commun compte tenu du Grand Paris, néanmoins le projet en l'état soit un métro aérien ne fera qu'ajouter des nuisances sonores et visuelles pour notre commune et le plateau en plus de celles de l'aéroport de Toussus. Nous nous sommes installés dans la commune de Chateaufort pour être au calme tout en sachant les capacités transport réduites à l'époque. De plus, nous aurions à subir ces désagréments alors que la commune ne disposera même pas d'arrêt spécifique pour ses habitants à proximité. Le projet pouvait être acceptable pour le développement du Grand Paris et les habitants des communes concernées s'il avait entériné un métro</p>




Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>sous terrain avec des arrêts à proximité pour chaque commune.</p> <p>Le projet sous sa forme sous terrain avec des arrêts pour chaque commune ou à proximité aurait pu avoir un impact écologique important dans le fait que les habitants auraient moins utilisé leurs véhicules personnels.</p> <p>Se plus les récents événements nous font comprendre toute l'importance de maintenir ce type d'environnement sauvegardé de toutes nuisances.</p>
N°245												Identique R2-SA-2
N°246								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>J'ai habité Lozère sur Yvette pendant 35 ans, je connais bien cette zone agricole exceptionnelle par la qualité de ses terres.</p> <p>Je suis absolument opposée à ce projet de métro aérien qui défigure le beau plateau de Saclay. Les zones naturelles sont devenues rares dans cette région surpeuplée et doivent être préservées ainsi que leur écosystème.</p>
N°247								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Je suis contre la ligne 18 telle qu'elle est proposée. Il faut qu'elle soit enterrée en totalité, imaginez toutes les lignes du métro de Paris en aérien, nos aînés étaient plus réalistes que nos décideurs d'aujourd'hui.</p>
N°248				X						X		<p>Association - Le collectif Moulon 2020</p> <p>Ce dossier d'enquête publique nous annonce une augmentation des coûts de la ligne 18 de 1,329 milliards d'euros, portant à 4,45 milliards son coût total (pour le moment !).</p> <p>Notre collectif donne donc un avis très défavorable à ces modifications car, pour un tel coût :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Ce moyen de transport public n'arrivera qu'en 2026-2027 et même 2030 pour la partie Saclay-Saint-Quentin. •Il sera parfaitement inutile pour les habitants des villages entre Saclay et Saint-Quentin puisqu'il ne s'arrêtera pas et les obligera à continuer à prendre leur voiture. •Des moyens alternatifs existent, largement étudiés et travaillés, depuis des années, par les associations (ne serait-ce qu'au cours des assises de la mobilité de 2017 : http://www.assises-mobi-saclay.fr/presentations) qui pourraient être réalisées plus vite, à un coût bien moindre et qui répondraient mieux aux besoins du territoire : bus en site propre, tramway, téléphérique pour monter du RERB (ce projet a été évoqué depuis 2011... s'il y avait eu une volonté de le mettre en place, il fonctionnerait depuis déjà des années et simplifierait énormément la vie de tous les étudiants et travailleurs de Paris-Saclay). Le collectif Moulon2020
N°249								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>J'habite à Marcoussis (91) et suis scolarisé à la faculté d'Orsay et je suis convaincu que ce projet de ligne 18 est une erreur.</p> <p>En effet, le plateau de Saclay est encore pourvu de nombreuses terres agricoles nourricières et compte tenu des enjeux écologiques actuels, il est indispensable de se diriger vers une agriculture la plus locale possible, ce qui est en opposition avec l'urbanisation du plateau de Saclay.</p>
N°250								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Je suis contre le projet de la ligne 18, la précédente enquête publique avait déjà démontré le rejet massif des populations des villes concernées par ce métro.</p> <p>Habitant à Antony depuis 1 an, j'ai reçu un courrier m'informant que je devais céder mes tréfonds à la société du Grand Paris. Quid des vibrations et fissures sur une maison que je viens de faire construire ?? Un autre tracé est possible pour la gare Antonympole, en passant par l'avenue François Sommer. Ceci éviterait de devoir fragiliser une vingtaine de maisons.</p> <p>Pourquoi ne pas développer la ligne Orlyval avec les gares déjà existantes à Antony ? Pourquoi vouloir dépenser autant pour une ligne qui n'intéresse pas grand monde ?</p> <p>Le tracé initial de la ligne 18 sous les maisons de Voisins le Bretonneux ayant été rejeté par les habitants pour les mêmes raisons qu'à Antony, la Société du Grand Paris est tenue de respecter l'égalité de traitement entre ces deux communes.</p>
N°251								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Portion sur piliers entre Saclay et Vosins le Bretonneux :</p> <p>Je ne comprends toujours pas que les voies sur piliers aient été maintenues entre Saclay et Voisins le Bretonneux, cette zone ayant été déclarée comme un espace agricole sanctuarisé dans le projet d'OIN Paris Saclay.</p> <p>Nous sommes en train de reproduire les mêmes erreurs commises il y a 50 ans avec le projet expérimental de l'Aérotrain et sa voie bétonnée sur piliers qui traversait la Beauce à la fin des années 60. Aujourd'hui ces voies abandonnées sont toujours présentes et défigurent la campagne de ma région. Ce n'est pas ce que nous voulons !</p>
N°252								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Habitante de Villiers Le Bâcle, je ne veux pas qu'un métro aérien soit au bout de mon jardin et passe toutes les 2 minutes. Nous avons choisi d'être</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													dans un milieu assez rural avec les champs et nous avons fait le choix d' éviter la ville, le bétonnage et surtout un métro en aérien. Il faut un métro souterrain.
N°253								X		X			Déposant non identifié Photos des vestiges de la ligne Aérotrain dans la Beauce PJ : 1024px-Aéroviad.jpg -ligne-monorail-aerotrain-jean-bertin-orleans.jpg - 4011133140_2a80fdd11a_b.jpg - P1320510%20[tof].jpg
N°253 suite													  
N°254			X					X		X			Association - Yvelines Environnement J'ai bien noté que la présente enquête publique concerne le tronçon compris entre la gare Aéroport d'Orly et la gare Versailles Chantier de la ligne 18 appelée "ligne verte", suite à la DUP du 28 mars 2017. Cette enquête a pour « objet la modification de la déclaration d'utilité publique de l'ensemble des travaux à réaliser en vue de la construction et de

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d’Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>l'exploitation du projet, dans le but de permettre les expropriations nécessaires à l'obtention de la maîtrise foncière des terrains traversés par le tracé et les autres ouvrages du projet; »</p> <p>Or, je vous rappelle le courrier d'avril 2016 à Monsieur Le président de la commission d'enquête "ligne 18" présentant, les remarques de l'association Yvelines Environnement, en particulier:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Son opposition au passage en aérien de la ligne 18, qui entraîne : - Son impact dans toute la zone agricole, et les zones naturelles, émis par l'Autorité Environnemental, - et les questionnements concernant les impacts réciproques éventuels entre le projet de ligne 18 et les installations du CEA de Saclay. <p>Veillez me permettre aussi de rappeler les interrogations de la CLI (Commission Locale d'Information) des installations nucléaires du Plateau de Saclay, en avril 2016, suite à un avis défavorable de l'ASN (Autorité de Sureté Nucléaire) en 2015 et une étude d'impact d'incident nucléaire sur le site de la gare projetée à Saclay.</p> <p>Compte tenu de cet avis défavorable au projet émis en 2016, la conséquence logique est un avis défavorable à l'objet de la présente enquête. J'ai bien noté que la présente enquête publique concerne le tronçon compris entre la gare Aéroport d'Orly et la gare Versailles Chantier de la ligne 18 appelée "ligne verte", suite à la DUP du 28 mars 2017.</p> <p>Cette enquête a pour « objet la modification de la déclaration d'utilité publique de l'ensemble des travaux à réaliser en vue de la construction et de l'exploitation du projet, dans le but de permettre les expropriations nécessaires à l'obtention de la maîtrise foncière des terrains traversés par le tracé et les autres ouvrages du projet; »</p> <p>Or, je vous rappelle le courrier d'avril 2016 à Monsieur Le président de la commission d'enquête "ligne 18" présentant, les remarques de l'association Yvelines Environnement, en particulier:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Son opposition au passage en aérien de la ligne 18, qui entraîne : - Son impact dans toute la zone agricole, et les zones naturelles, émis par l'Autorité Environnemental, - et les questionnements concernant les impacts réciproques éventuels entre le projet de ligne 18 et les installations du CEA de Saclay. <p>Veillez me permettre aussi de rappeler les interrogations de la CLI (Commission Locale d'Information) des installations nucléaires du Plateau de Saclay, en avril 2016, suite à un avis défavorable de l'ASN (Autorité de Sureté Nucléaire) en 2015 et une étude d'impact d'incident nucléaire sur le site de la gare projetée à Saclay.</p> <p>Compte tenu de cet avis défavorable au projet émis en 2016 par Yvelines Environnement, la conséquence logique est un avis défavorable à l'objet de la présente enquête.</p>
N°255	X		X	X	X	X					X	<p>EELV 91</p> <p>Avis d'EELV 91 sur la nouvelle enquête publique concernant la ligne 18</p> <p>Rappelons que cette ligne du Grand Paris est destinée au développement d'un pôle urbain et de recherche de grande ampleur aux dépens des terres agricoles du Plateau de Saclay et à raccourcir de quelques minutes les trajets entre Orly et Saclay puis Versailles.</p> <p>Une enquête publique modificative est en cours pour intégrer des modifications qualifiées de substantielles par la SGP : les principales selon elle sont l'ajout de la gare du CEA et les modifications dans la sortie du tunnel à Palaiseau et pour l'implantation du centre de maintenance.</p> <p>Et pourtant, les ordres de service pour le creusement des tunnels ont déjà été signés le 14 mai pour 800 millions d'euros par la SGP qui s'en félicitait publiquement il y a quelques semaines (https://www.societedugrandparis.fr/gpe/actualite/la-societe-du-grand-paris-attribue-le-premier-marche-de-genie-civil-de-la-ligne-18) et les travaux préparatoires entamés ! Par exemple à Massy, des centaines de m2 de bois et d'espaces naturels ont été enclos et partiellement défrichés au carrefour RD188/RN20, d'autres le long de l'avenue Allende, et, en même temps que ces travaux, une nouvelle enquête publique est annoncée par force affiches puis lancée. Qui peut comprendre cela autrement qu'en considérant que la SGP préempte l'avis positif de la commission d'enquête et une nouvelle déclaration d'utilité publique !</p> <p>Nous avons apporté un certain nombre d'observations lors de l'enquête publique de 2016.</p> <p>4 catégories d'arguments expliquent notre opposition à ce projet, dans un moment de raréfaction notable des financements publics :</p> <ul style="list-style-type: none"> ? La construction de la ligne 18, métro lourd, est de nature à obérer voir annihiler dans l'avenir le compromis trouvé sur le plateau de Saclay pour la protection des terres agricoles (sanctuarisation de 2 300 ha) dans le cadre du SDRIF. ? Les prévisions de trafic sont notoirement faibles et ne correspondent pas à une aussi grosse et dispendieuse infrastructure. Les conclusions du rapport Auzannet et celles du STIF étaient identiques à ce sujet. ? ? La ligne 18 ne répond pas aux véritables besoins de mobilités vers ce secteur qui sont essentiellement nordsud. Les écologistes ont toujours prôné une approche sobre de l'investissement public. Or, notre mémoire présente des alternatives opérationnelles beaucoup moins chères à cette ligne 18 qui répondent mieux aux besoins de mobilité du territoire ? ? La rentabilité interne du projet est extrêmement faible et a été soulignée (cf. notre document) par le STIF, la Cour des Comptes et le CGI. Si ce taux n'est pas l'alpha et l'oméga des fondements d'une décision publique, il en est un indicateur. La comparaison 3,5 Md € pour 600 000

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>voyageurs/jours pour le prolongement du RER E à la Défense et 3 Md € pour la ligne 18 pour, au mieux, 100 000 voyageurs/ jours est éloquent. Cette distorsion a été soulignée par le STIF dans ses avis depuis l'origine du projet. Pour toutes ces raisons, nous pensons que l'Etat et la SGP font une erreur aux conséquences graves dans la priorisation des investissements publics en terme de transports. Elles motivent notre avis défavorable à ce projet pour lequel nous souhaitons qu'un avis négatif soit émis à l'instar du CGI, du STIF et de la Cour des Comptes. ?</p> <p>Mais le dossier modificatif et les modifications substantielles qu'elles apportent au projet initial : accroissent l'impact négatif sur l'environnement et un espace vert classé avec la modification de la sortie du tunnel sur Palaiseau et l'implantation du centre d'entretien, accroissent les menaces sur le maintien de la ZPNAF, puisque impactée par l'implantation de la gare du CEA-Saclay, et menacée d'amputation supplémentaire de plusieurs dizaines d'hectares si la règle de densification dans un rayon de 500m autour des gares, inhérente à la loi du Grand Paris, était appliquée, accroissent les difficultés pour le maintien d'une agriculture efficace sur le Plateau par l'ajout, en plus des pylônes destinés à soutenir le viaduc, d'une emprise routière « de service » accentuant la coupure de l'espace agricole et les difficultés d'exploitation, accroissent la future urbanisation dont le rapport se félicite de l'accélération et de l'amplification qui, en « améliorant » les retombées positives pour la collectivité en matière d'emploi notamment, assureraient le maintien de la « rentabilité » du projet dont le coût est très fortement réévalué (passant de 2,86 milliards lors de l'enquête 2016 à 4,46 milliards dans le présent dossier soient + 56 % !), accroissent le coût très important d'un investissement pourtant inutile car, comme nous l'avons montré dans notre avis de 2016, pouvant être remplacé par des solutions de moindre impact et beaucoup moins coûteuses, à l'heure où les difficultés financières d'Ile de France Mobilités dues à l'accroissement des charges d'exploitation du réseau de transports franciliens, à la baisse de fréquentation potentiellement générée par le recours accru et durable au télétravail, devraient plutôt entraîner une « frugalité » pour de nouveaux équipements et la concentration des moyens sur l'amélioration et l'entretien de l'existant, des mobilités du quotidien comme le souligne l'avis de la cour des comptes, et surtout : relançant un projet du « monde d'avant » dont nous contestons l'utilité publique dans le contexte « post-Covid » où les interrogations de la population, des autorités et même du Président de la république notamment en matière de sur-concentration urbaine, de relocalisation des activités, notamment agricoles, de nécessaire modification de nos modes de vie et de priorisation des dépenses publiques, auraient dû conduire au réexamen de fond du projet après saisie de la CNDP.</p> <p>Nos remarques/commentaires sur ces différents points : Nous commençons par le dernier point, préalable, car il pose la question d'un dossier qui paraît totalement hors-sol en juin-juillet 2020 : A) L'enquête publique se déroule en période d'état d'urgence sanitaire, donc avec des moyens d'information tronqués, et surtout SANS intégrer la prise en compte des conséquences durables de la crise en matière sanitaire (éviter à l'avenir les trop grandes concentrations humaines favorables au développement des épidémies), sociale (aucune prise en compte du développement du télétravail qui va diminuer les besoins de déplacement et donc affaiblir les prévisions de trafic et donc de « rentabilité » tout comme la fin programmée d'une grande partie des vols intérieurs; aucune intégration du souci de proximité et de relocalisation des activités qui va évidemment diminuer fortement les déplacements réels de la province et de l'étranger vers le Plateau de Saclay, là aussi au profit du développement des visio-conférences ...) et enfin environnementale dans la mesure où l'importance de la conservation des espaces agricoles et naturels est clairement accrue à la fois du fait de la crise sanitaire mais aussi en lien avec la crise climatique, les travaux de la conférence de citoyens .. De tout cela pas un mot de la SGP ! On est dans le « monde d'avant » pour reprendre les débats de ces derniers mois ! Il est regrettable que la CNDP n'ait pas été préalablement saisie de cette modification substantielle du projet – selon les dires de la SGP - d'autant plus que le contexte économique et sanitaire a lui aussi été substantiellement modifié ! Il est aussi regrettable qu'un tel dossier aussi important, avec ses centaines de pages, soit souvent aussi peu clair dans les cartes, souvent non-léguendées, qu'il présente ! Pour ces premières raisons nous demandons à la commission d'enquête de donner un avis défavorable au projet. B) L'enquête publique est justifiée notamment par l'ajout de la gare du CEA-Christ de Saclay. Nous avons déjà déploré le saucissonnage du projet de 2016 où ni la gare d'Orly, commune aux lignes 14 et 18, ni la gare essentielle du CEA Saclay n'étaient parties du dossier. Le fait de présenter une modification de la DUP pour intégrer la gare de Saclay est logique mais montre bien que le dossier de 2016 était incomplet et donc que la DUP reposait sur des incertitudes (possibilité de réalisation de la dite gare). Cette gare est par ailleurs implantée au cœur de la ZPNAF et l'application de la loi sur le Grand Paris, avec la règle d'urbanisation obligatoire dans un rayon de 500m, amputerait de plusieurs dizaines d'hectares cette ZPNAF.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>De même, la non présentation de la gare d'Orly, alors que sa conception de gare de correspondance avec changement de quai interdit d'étudier l'alternative que nous défendions avec de nombreux citoyens (voir aussi en annexe la pétition « pour des transports de la vie quotidienne efficaces en banlieue sud » signée en quelques semaines par plusieurs centaines d'habitants) de prolongement de la ligne 14 jusqu'à la gare de Massy-Palaiseau, la desserte du Plateau se faisant par des rabattements multiples et légers sur les RER B et C et la transformation éventuelle du TCSP Massy-Saclay-Saint Quentin en tramway.</p> <p>Pour cette absence d'étude objective des projets alternatifs moins coûteux et plus adaptés au trafic souhaitable nous demandons à la commission d'enquête de donner un avis défavorable au projet</p> <p>C) Le dossier présente, notamment en réponse aux critiques de la Cour des Comptes et du CGI, des réévaluations très importantes du coût des travaux (coût passant de 2,86 Milliards lors de l'enquête 2016 à 4,46 Milliards dans le présent dossier soient + 56 % !) : la sous-évaluation manifeste exposée dans le dossier de 2016 entache l'avis de la commission d'enquête de l'époque et la validité de la DUP de 2016.</p> <p>Face à ces réévaluations des coûts, pour retomber sur ses pieds et prouver la « rentabilité » du projet, la SGP produit des réévaluations énormes des bénéfices attendus de la réalisation de la ligne 18 en tablant sur l'accroissement de l'urbanisation, donc sur la baisse supplémentaire de la capacité agricole et naturelle du Plateau de Saclay. Nous contestons déjà, comme les autorités sus mentionnées, la fiabilité de tels calculs des « bénéfices » attendus.</p> <p>Le présent dossier, avec par contre l'assurance que les dépenses elles sont très fortement réévaluées et ne présentant toujours aucune étude sérieuse des solutions alternatives, ne saurait emporter la conviction de son intérêt public</p> <p>Face à la sous-estimation manifeste des coûts dans le dossier de 2016 qui a biaisé l'avis favorable de la commission d'enquête et son appréciation de l'utilité publique du projet, face à l'absence d'étude objective des projets alternatifs moins coûteux et plus adaptés au trafic souhaitable, nous demandons à la commission d'enquête de donner un avis défavorable au projet.</p> <p>D) Le dossier expose des modifications du tracé du Tunnel et de l'implantation du centre d'entretien. L'agrandissement des emprises pour les voies et pour le centre de maintenance provoquerait notamment une augmentation du déclassement des espaces boisés classés d'environ 2 hectares. De plus, cela conduirait à une coupure infranchissable d'au moins 1 km (au niveau de la zone de transition tunnel/viaduc) et au croisement de 2 corridors écologiques. Pourtant, l'enquête de 2016 précisait bien que "Cette transition constitue une coupure infranchissable au sein du territoire, aussi l'objectif est d'en réduire autant que possible la longueur".</p> <p>Pour ce qui est du franchissement de la RN118 et de son impact en matière de déclassement d'espace boisé, le dossier est pour le moins peu clair. Enfin, le dossier ne comporte pas d'étude de l'impact sonore de cette modification de l'entrée/sortie du tunnel à Palaiseau</p> <p>Face à cet impact supplémentaire sur l'environnement naturel nous demandons à la commission d'enquête de donner un avis défavorable au projet</p> <p>E) La section aérienne est explicitement accompagnée d'une voie de service continue et élargie dans le présent dossier : toutes nos critiques de 2016 sur l'impact nocif pour le maintien de l'agriculture sur le Plateau sont ainsi totalement confortées. De plus, comme dit ci-dessus, l'implantation dans la ZPNAF de la gare du CEA-Saclay et l'obligation légale d'urbanisation dans un rayon de 500m amputerait cette zone protégée de plusieurs dizaines d'hectares. Aucune compensation pour cette atteinte à la ZPNAF ne semble figurer au dossier.</p> <p>Face à cet impact supplémentaire sur le maintien de l'agriculture et des espaces ouverts, maintien souhaité – même par la SGP - et d'intérêt collectif renforcé dans le monde « post Covid », nous demandons donc à la commission d'enquête de donner un avis défavorable au projet.</p> <p>En tout état de cause, il faudrait que la gare du CEA-Saclay soit explicitement exemptée de la contrainte d'urbanisation dans un rayon de 500 mètres imposée par la loi du Grand Paris, en faisant prévaloir la ZPNAF.</p> <p>Fichiers joints :</p> <p>Avis enquête publique 2016 :</p> <p>EELV91 et élus locaux et régionaux : AVIS-EELV91-EnquetePublique.pdf</p> <p>Anne Launay : Anne Launay - Contribution à l'enquête sur la ligne 18.pdf</p> <p>Guy Bonneau : avis GB enquete ligne 18.pdf</p> <p>Pétition pour des transports de la vie quotidienne efficaces en banlieue sud.pdf</p> <p>PJ : Pétition pour des transports de la vie quotidienne efficaces en banlieue sud.pdf</p> <p>-AVIS-EELV91-EnquetePublique.pdf - avis GB enquete ligne 18.pdf - Anne Launay - Contribution à l'enquête sur la ligne 18 (1).pdf</p> <p>1ère pièce jointe : Avis de EELV91 2016</p> <p>2ème pièce jointe : Pétition pour des transports de la vie quotidienne efficaces en banlieue sud</p> <p>3ème pièce jointe : Avidé M Guy Bonneau 2016</p> <p>4ème pièce jointe : Avis de Mme anne Launay 2016</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
N°256								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Je suis Giffois et totalement opposé à ce projet qui est un gouffre financier pour sa réalisation et le sera pour les budgets fonctionnels. D'autres solutions existent, bien moins dévastatrices de terres agricoles très précieuses et bien plus générateur d'emplois durables. Les bus à hydrogène existent déjà et une entreprise française leader dans la fabrication de ce carburant est située sur le plateau. La réalisation de la continuité du site propre serait plus rapide, moins coûteuse, créatrice d'emplois durables, beaucoup plus qu'un métro automatique!!!</p> <p>Le passage du RER_B à 2 niveaux va considérablement augmenter les flux et permettront les transferts d'Antony (Orly Val) vers les gares de Massy, le Guichet, Orsay.</p> <p>Des projets de téléphérique bien moins coûteux et tout aussi adapté sont aussi des solutions intelligentes et plus respectueuses de l'environnement.</p> <p>Mesdames et Messieurs, les alternatives à ce projet démentiel et coûteux, alors que la France rentre dans une période de récession, existent. Alors, il n'est pas trop tard pour ne pas commettre une énorme erreur et conformément aux recommandations du giec et de l'oms, stoppons nos bêtises.</p> <p>Merci pour les générations futures.</p> <p>PJ : enquete_18.pdf Affiche Avis d'enquête publique</p>
N°257		X				X	X				X	<p>commune de Palaiseau, Le Maire, Conseiller régional d'Île-de-France Grégoire de LASTEYRIE</p> <p>Objet: enquête publique sur la déclaration d'utilité publique modificative relative au projet de ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express - Avis de la commune de Palaiseau</p> <p>Madame la Présidente,</p> <p>L'enquête publique sur la déclaration d'utilité publique modificative relative au projet de ligne du réseau de transport du Grand Paris Express se déroule du lundi 15 juin au vendredi 17juil 2020.</p> <p>Le dossier de déclaration d'utilité publique modificative est motivé par les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'inclusion de la gare CEA Saint-Aubin qui n'était pas couverte par la déclaration d'utilité publique initiale en raison des incertitudes qui pesaient sur les modalités de réalisation de ce gare en lien avec l'évolution des activités du CEA, - les évolutions du tracé et du profil en long de la section "Est" entre les gares d'Orly et de CE Saint-Aubin, <p>La commune de Palaiseau a à de nombreuses reprises fait valoir des demandes importantes concernant le projet de ligne 18. Par délibération en date du 25 juin 2018 relative au dossier d'autorisation environnementale, la commune avait rappelé qu'elle émettait un avis favorable au projet de ligne 18 et qu'il était nécessaire d'anticiper sa livraison, mais qu'en revanche elle était défavorable à l'implantation du site de maintenance et de remisage à l'entrée du quartier de l'Ecole polytechnique. Elle avait également renouvelé sa demande d'implantation d'une gare supplémentaire sur le tracé, au niveau du secteur de la croix de Villebois, à un endroit où elle est techniquement réalisable et constituerait un élément d'articulation stratégique entre les quartiers de l'Ecole polytechnique et Camille Claudel.</p> <p>De manière plus précise sur le territoire communal, figurent dans le dossier de DUP modificative un nombre de paramètres importants avec des évolutions qui vont marquer le territoire, et s'imposer au PLU via la procédure de mise en compatibilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la prise en compte de la recommandation de la commission d'enquête pour l'intégration des mesures conservatoires visant à garantir la faisabilité ultérieure de la gare supplémentaire telle que demandée (avec la création d'un a-plot de 100 m de long en ligne droite, dans la tranchée couverte), - la mise au sol du viaduc sur une section de plus de 500 mètres entre la fin de la tranchée ouverte et la rampe, avec des mesures de compensation écologiques identifiées pour gérer les impacts de la mise au sol sur les continuités écologiques, - une nouvelle réduction des surfaces d'Espace Boisé Classé à l'Ouest du Cernat pour une emprise calculée de 19 260 m2, suite aux ajustements réalisés sur le site de maintenance et d'exploitation concernant son emprise sur sa partie Ouest, - le recalage de la zone UX2agp avec une emprise finale réduite de 1ha. <p>Les modifications principales prévues au PLU sont donc les suivantes 2</p> <ul style="list-style-type: none"> - la réduction de surface d'EBC au Sud de la RD 36, - l'adaptation des emplacements réservés n°1 et de l'emplacement réservé n°12. <p>Au vu de ces éléments importants, la ville de Palaiseau souhaite formuler un certain nombre d'observations sur le projet tel qu'il est soumis à enquête publique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - elle salue l'intégration dans le projet de DUP modificative des mesures conservatoires qui permettent d'assurer la faisabilité ultérieure de la gare

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												complémentaire sur le site de la Croix de Villebois, même si la réalisation immédiate de cette dernière aurait été préférable, - elle rappelle son opposition à l'implantation du site de maintenance et de remisage à l'entrée du quartier de l'Ecole polytechnique. Elle se doit néanmoins d'observer que ce projet a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, que tous les recours contre cette dernière ont été rejetés par le Conseil d'Etat, et qu'en conséquence elle prend note tout en la regrettant de la réalisation prochaine de cette infrastructure, - elle déplore l'augmentation de l'emprise nécessaire au SMR-SMI qui entraîne une réduction préjudiciable de la surface de l'Espace Boisé Classé existant, et demande que toutes les dispositions soient prises par l'Etat et la Société du Grand Paris pour que cette infrastructure soit autant intégrée que possible dans son environnement par la mise en place d'un traitement paysager et environnemental ambitieux, en particulier par le recours massif à des plantations, tant au Nord du SMR-SMI que le long du tracé, en particulier le long de la section au sol au Sud de la R 36. Enfin, au-delà de ces mesures de traitement paysager, et concernant les dispositifs de compensation réglementaires qui ont déjà été présentés dans les différentes procédures, la Société du Grand Paris doit aujourd'hui en concertation avec les collectivités locales trouver sur le territoire communal palaisien des secteurs pour développer de nouvelles surfaces boisées.
N°258	X	X				X		X		X		<p>Association - CEPAL "Citoyens Engagés pour Palaiseau". L'association compte 4 élu.es au conseil municipal de Palaiseau et un élu au conseil communautaire Paris-Saclay.</p> <p><u>PJ : Contribution CEPAL enquête ligne 18 juillet 2020.pdf</u> Contribution de l'association Citoyens Engagés pour Palaiseau Enquête publique relative au projet de la ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express Cette enquête publique, ouverte depuis le 15 juin 2020 est une occasion d'actualiser ce projet, notamment dans le contexte nouveau que nous connaissons suite à l'épidémie COVID-19, au développement du télétravail et la nécessité d'adapter les politiques publiques pour répondre au défi du "monde d'après". Le projet actuel prévoit de relier Orly à Versailles puis dans un futur lointain Nanterre en traversant les terres agricoles du plateau de Saclay. Ce projet est surdimensionné et mal tracé. L'enjeu devrait être de répondre aux vrais besoins en transports en commun dans le cadre de la transition écologique, tout en garantissant réellement la pérennité des terres agricoles. C'est une nécessité pour le Nord Essonne, pour les RER mais aussi pour l'avenir de notre territoire confronté à la saturation routière et aux défaillances du réseau ferroviaire actuel. S'agissant de la section de la ligne depuis Massy-Palaiseau jusqu'à la gare "CEA/St Aubin" maintenant située au Christ de Saclay, ce tronçon correspond à un besoin de desserte non couvert aujourd'hui de manière satisfaisante dont il s'agit de valider la pertinence grâce à une étude actualisée sur les besoins globaux du plateau. S'agissant de Palaiseau, plusieurs modifications du projet mentionnées dans le dossier de l'enquête publique s'éloignent des garanties et promesses initiales :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'emplacement de la gare supplémentaire de Palaiseau, "station Camille Claudel", pour l'instant hypothétique, est ainsi localisée à la Croix de Villebois c'est-à-dire en dehors de l'écoquartier. 2. Il fait état d'un changement des itinéraires des flux de circulation pour les déblais. Ce changement impactera fortement Palaiseau avec les déblais du tunnel de la section N20/Plateau prévus pour être évacués sur le territoire de la commune. 3. L'agrandissement des emprises pour les voies et le centre de maintenance provoquera aussi une augmentation du déclassement des espaces boisés classés d'environ 2 hectares. Cela conduirait à une coupure infranchissable d'au moins 1 km (au niveau de la zone de transition tunnel/viaduc) et au croisement de 2 corridors écologiques. Pourtant, l'enquête de 2016 précisait bien que "Cette transition constitue une coupure infranchissable au sein du territoire, aussi l'objectif est d'en réduire autant que possible la longueur". <p>S'agissant du tronçon Saclay-Versailles, encore plus aujourd'hui qu'hier, son utilité n'a jamais été démontrée. Cette section ne permettrait de raccourcir que de quelques minutes seulement les trajets entre Orly et Saclay puis Versailles. Le Commissariat général à l'investissement, sous l'autorité du Premier ministre, avait déjà rendu en 2015 un avis défavorable à ce sujet. Une ligne 18 complètement redéfinie au niveau du tracé pourrait ainsi desservir à l'ouest de manière utile la zone de Vélizy, première étape pour alléger le trafic de la N118. Ce tracé pourrait être prolongé vers la future ligne 15 gare "Pont de Sèvres" avec correspondance du métro parisien. A l'est, ce tracé pourrait permettre de relier les RER B, C et D avec une prolongation vers Montgeron. Cette proposition alternative de prolongation à l'est du tracé est soutenue conjointement par les départements de l'Essonne et du Val-de-Marne. C'est créer un nouvel axe de transport pour se déplacer d'un département à l'autre sans transiter par Paris, relier les zones d'habitation de l'est aux zones d'emplois de l'ouest du Sud francilien en soulageant la N118 et en déchargeant les réseaux RER notamment en cas de perturbation.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												En conclusion, CEPAL : ? émet un avis défavorable concernant les modifications du projet sur le secteur de Palaiseau et concernant la nouvelle cinématique des tunneliers, ? conteste l'utilité publique du tronçon Saclay/Versailles, ? demande une réunion publique afin de disposer d'une information complète suite à l'actualisation du projet et des modalités de sa réalisation et de pouvoir échanger avec des représentants de la société du Grand Paris.
N°259								X		X		Déposant non identifié Je suis contre la construction d'un train élevé sur le plateau de Saclay pour lier Versailles à Orly. Ce sera mieux de renforcer la ligne RER B et les lignes de bus de Massy au Plateau de Saclay et la nouvelle université.
N°260			X	X							X	Association - ASEM (Association de Sauvegarde des Étangs de la Minière), association agréée pour la Protection de l'Environnement. PJ : Avis ASEM EP L18 2020.pdf ENQUETE PUBLIQUE 2020 PROJET LIGNE 18 AVIS DE L'ASEM L'ASEM est l'Association de Sauvegarde des Etangs de la Minière. L'Association est agréée pour la Protection de la Nature au niveau départemental. La zone de compétence de l'Association s'inscrit depuis la vallée de la Bièvre jusqu'au Plateau de Saclay (entre Saclay et Guyancourt). L'Association participe aux débats publics et aux enquêtes publiques qui concernent le Projet de Ligne 18 et notamment en ce qui concerne le 2ème tronçon Saclay-St Quentin-Versailles. Synthèse de l'Avis : 1. Par rapport à l'Enquête Publique menée en 2016, la nouvelle Enquête Publique inclut principalement la gare CEA Saint-Aubin, exclue en 2016. Les 2 réacteurs atomiques du CEA ayant été arrêtés (le dernier, ORPHEE, en décembre 2019), la zone de danger a été corrigée et réduite à une zone non aedificandi de 250m autour des clôtures du CEA. Le Dossier propose de construire la gare CEA Saint-Aubin précisément à environ 250m des clôtures, ce qui semble finalement bien arranger la SGP qui n'a pas beaucoup d'autres choix pour construire une gare compte-tenu des contraintes géographiques ou réglementaires (ZPNAF, passage de la Ligne 18, ville de Saclay à proximité). Le rapport de l'ASN ne semble pas bien consistant quant à l'étude de risques et semble de surcroît avoir été précipité dans ses conclusions. Une étude plus sérieuse et soumise au public paraît pour le moins nécessaire compte-tenu des conséquences qu'un accident – certes a priori improbable mais dont les impacts sur les populations seraient gigantesques. 2. Concernant l'explosion des couts de la ligne 18 (+59% par rapport à la situation de 2016), la faible rentabilité de cette ligne doit reposer la question de sa pertinence. La Ligne 18 du Métro Automatique – telle qu'elle est proposée dans le dossier - est-elle toujours intéressante pour la région, ou doit-on à présent considérer d'autres scénarios qui s'appuieraient sur différentes projections en 2030 : le scénario « récession économique » dans lequel une version beaucoup plus légère de la Ligne 18 serait proposée (tram le long de la RD36 reliant Saclay à Saint-Quentin gare existante sans passer par Guyancourt). Le scénario « pénurie alimentaire ou accélération du réchauffement climatique » qui donnerait la priorité aux terres agricoles et l'intérêt de la Ligne 18 qui n'apparaîtrait plus et disparaîtrait au profit de la reconstitution des zones agricoles, naturelles et forestières. 3. En tout état de cause, comme nous le proposons en 2018 dans notre Avis sur la demande d'Autorisation Environnementale, la présente Enquête Publique sur la Ligne 18 devrait se dérouler en 2 temps puisqu'il y a 2 tronçons dont le calendrier de réalisation est bien distinct. L'ASEM propose que l'Enquête Publique pour le second tronçon soit ajournée et remise à plus tard. Avis détaillés sur le Dossier d'Enquête Publique : Remarque 1 : J.15 - Avis et conclusions de la Commission d'enquête sur la DUP initiale de la ligne 18 du Grand Paris Express – Juillet 2016 Page 20 : concernant le point de conclusion suivant : favoriser le report du mode de transport automobile vers les transports en commun, et ainsi contribuer à préserver l'environnement et à lutter contre les effets du changement climatique. Ce point de conclusion est erroné comme l'indique l'Enquête Publique de demande d'Autorisation Environnementale datant de 2018 : l'objectif du Grand Paris Express est de favoriser l'utilisation des transports en commun pour contribuer à atteindre les objectifs de +20% de déplacements en transports en commun dans la région. Les résultats montrent que la part modale des transports en commun augmente, au total, de 0,6 point avec le projet. On est loin des 20% espérés. D'autre part les déplacements dans la région augmentent de 4% comme souligné dans le dossier de 2018. La part des déplacements automobiles ne peut donc qu'augmenter ce qui contredit le point de conclusion cité page 20. Remarque 2 : J.16 - Arrêté du maire de Saclay n°63-2020 avec porter-à-connaissance PDF

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Le point majeur du Dossier concerne l'intégration de la gare du CEA Saclay - Saint-Aubin dans le schéma du projet de Ligne 18.</p> <p>Le seul document du Dossier donnant des indications sur les risques liés à la présence d'Installations Nucléaires de Base (les INB) à proximité de la future gare est le rapport de l'ASN inclus dans la pièce J.16 : Rapport d'information sur les risques du site de Saclay (janvier 2020).</p> <p>Ce document est le scan d'un document papier comportant des graphes et plans de mauvaise qualité et donc peu lisibles. La recherche par mot-clé est impossible sur ce type de document. Les Figures 1 à 4 sont difficilement lisibles. Elles ne montrent pas :</p> <p>? l'emplacement prévu pour la future gare</p> <p>? l'emplacement des 9 INB</p> <p>? l'emplacement de la ligne 18</p> <p>? les limites de la ZPNAF</p> <p>? les densités de population présentes en permanence, en particulier sur le site du CEA (entre 7000 et 8000 personnes dans la journée)</p> <p>Une Enquête soumise au public ne peut pas cacher ces données qui sont essentielles pour une bonne information.</p> <p>Les 2 réacteurs nucléaires OSIRIS (70 MW) et ORPHEE (14 MW) ont été arrêtés mais le combustible radioactif se trouve toujours au fond d'une piscine de 11 m de profondeur. Et cela encore pour des dizaines d'années. Il est important d'en informer le public. Comme cité dans le rapport de l'ASN, dans l'industrie nucléaire comme dans toute activité humaine le risque 0 n'existe pas.</p> <p>Mais ce qu'on oublie de citer le rapport, c'est que dans le cas d'une industrie nucléaire, si l'accident a lieu, il aura des conséquences bien plus lourdes que dans toute autre activité humaine (voir Fukushima par exemple).</p> <p>Enfin, une zone de danger de 250 m a été décidée autour des clôtures du CEA en conclusion du rapport. Il semble que la distance de 250 m a été décidée un peu à la volée, sur la règle du pouce, et parce que finalement le choix était limité vis-à-vis de l'emplacement de la gare (coincée entre la ZPNAF, le CEA, le passage de la Ligne 18 et la ville de Saclay) et sans qu'aucun calcul de risque n'ait été sérieusement fait.</p> <p>La conclusion de tout cela est que l'étude manque singulièrement de consistance pour un sujet qui peut avoir des conséquences considérables pour les populations.</p> <p>(Insérer l'image)</p> <p>Plan reconstitué des installations du CEA</p> <p>Remarque 3:</p> <p>Demande du Président de la commission d'enquête sur l'Évaluation Environnementale - Septembre 2018:</p> <p>Avis favorable avec la réserve suivante (si la réserve n'est pas levée par le maître d'ouvrage, l'avis est réputé défavorable) :</p> <p>La SGP doit de mettre à profit le délai important d'ici la mise en service de la ligne depuis la gare aéroport d'Orly jusqu'à Saclay et le décalage de trois ans pour la mise en service de la partie ouest de la ligne de Saclay à Versailles chantiers, pour étudier la mise en souterrain de la partie aérienne prévue entre Saclay et Magny-les-Hameaux afin d'en améliorer l'impact environnemental et d'en examiner l'acceptabilité des conditions économiques en vue de modifier cette partie du tracé.</p> <p>Le présent dossier ne traite pas de la mise en souterrain de la partie aérienne.</p> <p>Remarque 4 :</p> <p>Une lettre du Président du Directoire au 1er Ministre datant du 21 décembre 2018 proposait un plan d'économies de 10% sur les coûts. L'une des pistes les plus intéressantes en terme de gain (chiffré à 0.5 Md€) consistait en la mise à terre du viaduc entre Saclay et Magny-les-Hameaux.</p> <p>Le présent dossier ne traite pas de la mise à terre de la partie aérienne.</p> <p>Remarque 5 :</p> <p>Pièce H - Evaluation socio-économique</p> <p>Les coûts du GPE ont été réévalués entre 2016 et 2020 de 22.625 Md€ à 38.9 Md€ (35.1Md€ en valeur 2012) soit une augmentation de 72%.</p> <p>Les coûts de réalisation du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers ont été réévalués entre 2016 et 2020 de 3.108 Md€ à 4.939 Md€ (4.457 Md€ en valeur 2012) soit une augmentation de 59%.</p> <p>Compte-tenu des nombreuses incertitudes concernant le site lui-même et des événements qui peuvent arriver d'ici à 2030 dans notre région (et dans notre pays), il est vraisemblable Avis détaillés sur le Dossier d'Enquête Publique :</p> <p>que d'autres coûts viendront s'ajouter rendant la facture de plus en plus indigeste et le projet de moins en moins intéressant.</p> <p>Compte-tenu de la faible rentabilité de ce tronçon (La rentabilité de ce métro n'apparaissant Avis détaillés sur le Dossier d'Enquête Publique : pas robuste notamment sur le tronçon CEA-Saint-Aubin – Versailles-Chantiers – Pièce J15), il serait judicieux d'étudier une solution plus légère et à moindre coût, tel que par exemple une ligne de métro à terre ou une ligne de tramway le long de la RD36. Une économie supplémentaire serait réalisée si cette ligne légère aboutissait à la gare existante de Saint-Quentin-en-Yvelines (économie des gares de Guyancourt et de Satory). Saint-Quentin-en-Yvelines étant déjà relié à Versailles Chantiers par le RER.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												Ces économies pourraient être d'autant plus bénéfiques si elles pouvaient profiter au développement agricole du plateau de Saclay, réservoir nourricier de la région parisienne et de ses 11 millions d'habitants.
N°261								X		X		Déposant non identifié Un métro aérien est sans conteste la solution la plus nuisible pour les habitants proches tant au niveau de la modification du paysage qu'au niveau des nuisances sonores. Et la nécessité de cette ligne se pose toujours. Des choix plus écologiques auraient été possibles (tramway, bus électriques avec développement des voies dédiées...).
N°262								X		X		Christophe Demonfaucon Châteaufort L'option d'un métro aérien n'est pas en adéquation avec les technologies actuelles (tramway) ou leur évolution (hydrogène, etc) qui offriront pour un moindre coût des moyens de transport propres sans perturber un environnement qui doit aujourd'hui être protégé, que ce soit par le bruit issu du type d'infrastructure d'un métro aérien, la dégradation de celle-ci par le temps ou plus globalement les espaces. Par ailleurs, le coût ne permet pas d'ajouter des stations afin de desservir tous les bassins d'emploi (ce qui induira alors des moyens de liaison qu'il faut ajouter au coût déjà plus important d'une ligne aérienne). Il y a donc lieu de revoir la copie, comme vous le demande nombre de mairies concernées par la partie aérienne du projet. Il est bien évidemment que l'effet de communication d'une ligne aérienne neuve est plus intéressante que celle d'un tramway ou de moyens de transports de propre, mais on peut espérer que ce projet ne soit pas porté en vue d'un "phare" visuel pour le grand Paris. Ce serait alors un argument aussi inapproprié que délétère. Enfin, il est bien évidemment que coût pour coût, et si cela n'intervient pas dans la balance ou si l'ensemble des contre-propositions n'est pas retenus pour des raisons légitimes et débattues, un métro enterré reste aussi une option.
N°263								X		X		Déposant non identifié Je suis toujours farouchement contre cette ligne 18 Le plateau de Saclay fait de terres agricoles qui nourrissent l'Ile de France, ne doit pas s'urbaniser d'avantage ! De nombreux experts ont démontré la nocivité d'un tel projet ! UID 46577
N°264								X		X		Me Offret, Châteaufort Non au métro viaduc Contre le métro viaduc = non aux nuisances sonores -non aux nuisances environnementales- non aux nuisances écologiques- non aux nuisances visuelles Notre commune ne doit pas subir de contraintes économiques- rester agricole- préserver son patrimoine rural- préserver sa vie pratique- garder son caractère humain, accueillant.
N°265								X		X		Madame Lefranc Christine Je dis " NON " à l'implantation de la ligne 18 en aérien telle qu'elle apparaît dans ce projet. Je suis " CONTRE " toutes les nuisances sonores, visuelles et bien d'autres encore...qu'engendreraient une telle construction.
N°266								X		X		Alain Mangenot Habitant de Villiers le Bac, je m'oppose à la construction de la ligne 18 en aérien, une nuisance supplémentaire et insupportable alors que nous sommes déjà impacté par celle des avions de Toussus. Je suis l'avis du conseil Municipal du 30 Juin 2020 et ses délibérations qui

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												s'est tenu sous la présidence du maire Guillaume Valois, qui a voté contre ce projet de viaduc alors que d'autres solutions peuvent être élaborées. NON au projet de ligne 18 en viaduc. Je soutien le collectif enterrez le métro.
N°267								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Madame la présidente de la commission d'enquête, Mesdames et messieurs les commissaires enquêteurs, Annulation LIGNE 18 METRO LOURD</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'investissement transport implique une urbanisation dense sur la plateau - son impact mauvais dans toute la zone agricole, et les zones naturelles, spécialement la portion sur piliers entre Saclay et Vosins le Bretonneux <p>Remplacement avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ligne 14 prolongement a Massy Palaiseau via Orly aéroport avec une station à la ville d'Orly - montre la capacité de RER B avec des rames a 2 niveau - possible connexion par escalator externe École polytechnique à RER Lozère (RER B) - tram ultra léger* à servir la Plateau Saclay - Massy Palaiseau sur la trace bus 91.06B a la Polytechnique et après via IUT /Paris Sud à CEA-Christ de Saclay et Chateaufort sur la route /boulevard D36 et/ou conversion en tramway la bus TCSP Massy-Saclay-Saint Quentin <p>* léger et moins cher d'installation tram classique par ex.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trampower City Class Tram 22T 29m 200 passagers avec rail préfabriqué LR55 et lignes aériennes léger http://trampower.co.uk/ - TIG/m MRV-4 Series tram 27,25T 25,4m 200 passagers avec hydrogène/bio-methane fuel cell ou moteur sans lignes aériennes http://www.tig-m.com
N°268			X							X		<p>CLI DE SACLAY</p> <p>NOTE D'INFORMATION DE LA CLI DE SACLAY</p> <p><u>PJ : Enquête Publique Ligne 18 - 2020 - Avis CLI.pdf</u></p> <p>NOTE D'INFORMATION – CLI DE SACLAY – JUILLET 2020</p> <p>Enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative concernant le projet de la ligne 18</p> <p>Le projet de construction de la ligne 18 et notamment la question spécifique de l'implantation de la gare du CEA-Saint Aubin à horizon 2027, sur la commune de Saclay, a suscité de nombreuses interrogations et inquiétudes.</p> <p>L'Enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative concernant le projet de la ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express reliant les gares Aéroport d'Orly (exclue) à Versailles Chantiers, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous (91) qui se déroule du 15 juin au 17 juillet 2020 concerne les modifications nécessaires des Plans Locaux d'Urbanismes (PLU) des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous, mais intègre également une modification majeure relative à l'implantation de la gare intitulée CEA Saint-Aubin sur la commune de Saclay.</p> <p>Cette implantation était en effet initialement impossible car située dans le périmètre de danger du CEA interdisant toute construction en raison de 2 contraintes majeures :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la zone du Porter à Connaissance (PAC) de 2011, instaurant une zone de danger de 1 km autour du réacteur OSIRIS (INB n° 40), - la Zone Non Aedificandi (ZNA) interdisant toute construction dans une zone de 500 m autour des INB de Saclay, datant de 1947 (mise à jour dans un décret de 1960). <p>En assemblée générale de la CLI, le 7 janvier 2020, l'Autorité de Sûreté Nucléaire (ASN) a présenté le projet de modification de ce périmètre de maîtrise de l'urbanisation, sur la base des études de sûreté réalisées par les exploitants, et compte tenu de la diminution des risques nucléaires des INB du site de Saclay, en particulier pour les INB 40 (réacteur OSIRIS) et 29 (CIS Bio International, en raison de la production d'iode131). Cette étude de l'ASN s'appuie, notamment, sur l'avis de l'IRSN 2017-00127 du 7 avril 2017.</p> <p>Le compte-rendu de cette assemblée générale ainsi que la présentation de l'ASN sont disponibles en ligne sur le site internet de la CLI (www.cli.essonne.fr).</p> <p>Considérant l'arrêt du réacteur OSIRIS, ainsi que de tous les réacteurs expérimentaux du site du CEA, et enfin la délocalisation au Pays-Bas de la production d'iode 131 sur l'INB 29, l'ASN a conclu, dans un rapport d'information sur les risques du site de Saclay de janvier 2020, transmis au préfet de l'Essonne le 31 janvier 2020, que ce périmètre de maîtrise de l'urbanisation devait être réduit à 250 m autour des clôtures du CEA et de CIS Bio International.</p> <p>Ce nouveau périmètre se substitue au PAC de 2011 et à la zone non aedificandi de 1947, permettant désormais la construction de la gare « CEA Saint-Aubin » dans le quadrant Sud-Ouest du carrefour du Christ tel que présenté en page 80 de la pièce G3. Toutefois, cette modification substantielle de ce périmètre de maîtrise de l'urbanisation devait être actualisée dans les PLU des communes concernées, et notamment Saclay, à</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													<p>la demande du Préfet, sur la base des conclusions du rapport de l'ASN.</p> <p>Dans la pièce G1 – Etude d'impact – Etat initial de l'environnement, les modifications relatives à l'implantation de la gare de CEA Saint-Aubin sont indiquées en orange, mais, en page 54, la date de transmission de cette position par le Préfet au Maire de Saclay n'est pas précisée, alors que l'annexe J16 contient ce courrier (daté du 11 février 2020), mais également l'arrêté municipal n° 63/2020 du 9 avril 2020 portant mise à jour du Plan Local d'Urbanisme intégrant cette modification du périmètre de la zone de danger. Il en est de même pour la pièce G2 – Etat initial en page 619 qui n'intègre pas la mise à jour de cette date.</p> <p>A noter également que cette zone de maîtrise de l'urbanisation autour des sites nucléaires de Saclay, sur la base des recommandations de l'ASN, ne correspond pas au périmètre du Plan Particulier d'Intervention (PPI) en vigueur, élaboré par le Préfet de l'Essonne en 2013) qui établit un rayon de 2,5 km autour du CEA. Ce PPI, qui décrit les actions des pouvoirs publics à l'extérieur du site en cas d'accident majeur sur l'une des 9 INB de Saclay, devra prochainement être révisé pour intégrer à la fois l'évolution des installations nucléaires du site, mais également la nouvelle doctrine nationale suite à la catastrophe de Fukushima de 2011. En effet, le rayon des PPI autour des centrales nucléaires françaises est passé de 10 à 20 km, mais le rayon autour des centres de recherches tels que le site de Saclay n'est pour l'instant pas fixé.</p> <p>Aussi, compte tenu de l'ensemble des pièces de l'enquête publique et, en particulier, celles concernant l'implantation de la gare « CEA Saint-Aubin » et le tracé de la ligne 18 à proximité du site CEA de Saclay, la Commission locale d'information des installations nucléaires du Plateau de Saclay souligne la cohérence des démarches engagées sur le plan réglementaire pour une mise en service du tronçon Orly-Saint-Aubin à horizon 2027, mais insiste toutefois sur les points de vigilance suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'absence de transmission à la CLI des documents liés à la modification du PLU de Saclay (rapport définitif de l'ASN, courrier du Préfet de l'Essonne) en amont de l'enquête publique. - Le défaut de communication des informations au grand public lors de l'arrêté municipal du 9 avril 2020 portant modification du PLU de Saclay (affichage réglementaire durant la période de confinement, absence d'informations sur le site internet de la ville, PLU actualisé mis en ligne qu'à la mi-juin au début de l'enquête publique). - Les interrogations sur les risques nucléaires résiduels des installations, notamment sur l'INB 72 (stockage de déchets), l'évacuation des combustibles et les programmes de démantèlement en cours et à venir et leurs incidences sur la future révision du PPI qui devra intégrer l'exploitation de la gare à horizon 2027.
N°269								X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Actuellement, l'emprise du système routier sur le plateau de Saclay pour les nouvelles routes est de deux voies de circulation pour les voitures + deux voies de circulation pour les bus en site propre + deux voies de circulation pour les cycles + deux voies de circulation pour les piétons, cad plus ou moins l'équivalent de 6 voies de circulation automobile !</p> <p>Si vous voulez installer un métro, il est facile d'interdire la circulation des voitures et d'installer la ligne sur la place libérée.</p> <p>Plutôt qu'ajouter une nième double voie de transport, alors que les scientifiques spécialistes de ces sujets indiquent qu'il est impératif de mettre un terme à toute nouvelle imperméabilisation, mettre fin à la circulation automobile semble être le seul choix qui pourrait recueillir un consensus.</p>	
N°270								X	X			<p>Déposant non identifié</p> <p>La réalisation de cette ligne de métro est indispensable pour ce futur quartier de Paris dédié à l'excellence universitaire et à la recherche. Il est aberrant alors que l'on parle de relocalisation de l'industrie, de nouvelles technologies que l'on puisse imaginer retarder la construction de cette ligne.</p> <p>Le monde de la recherche française n'est malheureusement pas suffisamment attractif aujourd'hui et souffre de la concurrence internationale malgré une très bonne qualité de l'enseignement. L'organisation du plateau de Saclay en cluster vise à participer à remédier aux difficultés vécues aujourd'hui, un lien rapide, fiable (donc non dépendant de ligne de bus) et visible avec le reste de la métropole est indispensable pour drainer les talents sur le plateau et favoriser les échanges entre le monde de la recherche et celui de l'entreprise.</p> <p>Trop de fois en France les investissements nécessaires pour le futur ont été reportés, nous devons envoyer un signal fort aujourd'hui et accélérer la construction de cette ligne. Construisons cette ligne dans son intégralité et vite !</p>	
N°271								X		X		<p>Christophe Blondel chercheur Palaiseau</p> <p>ce projet de ligne est un projet, comme le reste du projet de « cluster » Paris-Saclay, monstrueux.</p> <p>À l'heure de la décentralisation on ne doit plus construire d'infrastructures aussi massives visant à concentrer toujours plus les emplois et la population du pays en région parisienne !</p> <p>Ce projet de ligne à grand débit, qu'il faudra bien rentabiliser, est une menace pour la ZPNAF, qui est pourtant censée constituer le contre-poids nécessaire à l'urbanisation violente de la frange sud du plateau de Saclay.</p> <p>L'argument qui consiste à nous promettre une liaison rapide avec l'aéroport d'Orly est un aveu d'irréalisme : l'essentiel des déplacements dans la région n'est pas constitué par les allées et venues de chercheurs internationaux qui débarquent de leurs avions ... L'essentiel du problème des</p>	

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>transports locaux de personnes est un problème de déplacements domicile-travail, et pour ça ce n'est pas d'une liaison est-ouest que nous avons besoin, mais de liaisons nord-sud.</p> <p>La supposée rapidité de la ligne, si elle doit être payée par un grand éloignement des stations les unes des autres, n'est qu'un leurre : on pourra avoir son lieu de travail (ou son habitation) près de la voie et devoir néanmoins aller chercher le train à plus d'un kilomètre. Comment le fera-t-on ? En combien de temps ? Le problème de la desserte véritable des lieux de travail sur le plateau de Saclay n'a pas été appréhendé comme il aurait dû l'être. Avec un métro qui vient d'ailleurs et fonce à travers champs sans s'arrêter ou presque, on ne fait que préparer les usagers du quotidien à continuer de devoir prendre leur voiture individuelle, y compris pour les déplacements d'un établissement à l'autre. Ce projet est mal conçu, mal inséré, et s'il est mal défendu, c'est sans doute parce qu'il n'y a guère d'arguments pour le défendre. Il faut revoir tout le projet d'urbanisation du plateau de Saclay, qui ne correspond plus aux nécessités du XXIe siècle (à quoi sert de concentrer à ce point les gens à l'heure du télétravail ?) et, raisonnablement, tout arrêter ici et maintenant.</p>
N°272			X	X				X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>ARGUMENTS PRINCIPAUX CONTRE LE PROJET:</p> <p>1.La résilience et l'autonomie alimentaire sont une priorité vitale.</p> <p>Les parisien(ne)s aussi ont le droit de manger local. Le métro traversera 2300 hectares de terres agricoles protégées. Il en détruira immédiatement 400 et promet à terme l'urbanisation et la bétonisation de toutes les terres agricoles du plateau de Saclay.</p> <p>2.Le RER C suffit à boucler le Grand Paris.</p> <p>l'absence de besoin de déplacements sur le flux Est-Ouest, déjà aménagé par la trémie du carrefour de Saclay et le TCSP est démontrée.</p> <p>La future ligne se propose de relier Massy à Versailles en 24 minutes.</p> <p>Le RER C fait déjà la même chose... en 23 minutes ! Mais le financement de la ligne se fait au détriment de la remise en état du réseau existant.</p> <p>Pendant ce temps, le RER B et le RER C continuent de se délabrer.</p> <p>3.Au moins 1,8 MILLIARDS seraient économisés avec des infrastructures beaucoup plus cohérentes :</p> <p>Bus haut débit en site propre le long de la RD36.</p> <p>Téléphérique depuis la gare « Le Guichet » pour relier le plateau au RER B. Modernisation du RER B et du RER C.</p> <p>4.Une future gare exposée à des risques incroyables !</p> <p>Plusieurs sites à risques nucléaires, aucune règle de sécurité ne semble respectée en particulier pour la future gare CEA Saclay.</p> <p>5.Un projet complètement surdimensionné :</p> <p>Des installations prévues pour 400 000 voyageur-ses par heure.</p> <p>Seulement 4500 à 6 000 voyageur-ses par heure sont attendus-es !</p> <p>6.Un coût démesuré et des impôts en prévision :</p> <p>Des risques importants et non maîtrisés d'explosion des coûts et emprunts, d'après la Cour des Comptes, seuls les citoyens seront à même de rembourser les emprunts via des impôts supplémentaires.</p> <p>7.Un souhait absurde de développement urbain ultérieur :</p> <p>Ce souhait émis dans l'enquête publique « sera peut-être au centre d'un développement urbain important dans quelques années » est incompatible avec la sauvegarde de la ZPNAF, Zone de Protection Nationale Agricole et Forestière.</p> <p>De plus, le contexte récent de crise sanitaire, sociale et environnementale a démontré la nécessité de conserver des lieux de production et d'approvisionnement de proximité, ainsi que les terres nourricières historiquement riches, ainsi que leur flore et leur faune, à l'heure où le dernier rapport du GIEC insiste sur l'urgence de la bataille à mener contre le réchauffement climatique et rappelle la nécessité de conserver l'absorption du CO2 par les sols naturels et les arbres en réduisant le taux d'artificialisation des sols.</p> <p>8.Le conseil municipal de la Commune de Saclay demande le retrait du projet dans sa section de Palaiseau à Versailles pour laquelle les travaux n'ont pas commencé,</p> <p>... DEMANDE l'étude de l'utilisation des voies existantes par le renforcement de leur usage via du TCSP(Transport en Commun en Site Propre) en bus, tramway ou véhicules alternatifs,</p> <p>DEMANDE à moderniser le réseau existant, le RER C entre Massy Palaiseau et Versailles et le RER B sur toute la ligne, ...</p> <p>Et aussi :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Des risques d'inondation accrus pour le plateau et toutes les vallées environnantes. -Un nouveau périmètre de sécurité de CIS BIO si -Une absence de prise en compte des précédentes enquêtes publiques ou réunions : <p>Dans l'enquête publique de 2016 plus de 70% des avis étaient DEFAVORABLES ! Dont : le STIF(Société des Transports d'Ile de France), la Cour des Comptes, l'Autorité de Sureté Nucléaire, l'avis du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse qui a clairement écrit que le projet ne respectait pas la</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>charte du Parc Naturel, le CGI (Commissariat Général à l'Investissement)...</p> <p>-Des irrégularités à foison : décret non signé, études d'impacts inexistantes ou bâclées</p> <p>-Des atteintes à l'environnement, au patrimoine, à des espèces protégées, pour certaines à un niveau mondial : Bouvreuil pivoine, Linotte mélodieuse, Triton crêté, Conocéphale gracieux, Oedipode turquoise, Pipistrelle de Khul...</p> <p>-Pollutions lumineuse et sonore impactant directement l'ensemble du monde vivant.</p> <p>-La ligne sert de prétexte à la fermeture de 3 hôpitaux de proximité (Longjumeau, Orsay, Juvisy) remplacés par un seul plus petit.</p> <p>-Une fracture sociale à la hauteur du plateau !</p>
N°273				X				X		X		<p>Association COLOS Contribution</p> <p>J'espère que cette fois cet avis remarquable par sa compétence, sa motivation, son désintéressement citoyen, sera pris en considération. Professionnellement créateur et responsable d'un Département garant de l'Information dans une Société d'Ingénieurs (1967-1993), la fiction de la concertation et le mépris des décideurs pour la réalité vivante de leurs concitoyens m'ont toujours parus la source du blocage de notre société. L'ouvrage de Michel Crozier date de 1970 "La société bloquée." Ne désespérons pas Raymond PAUL Ancien Président du GRAAL Ancien vice Président de l'UASPS</p>
N°274								X		X		<p>Léo Lusardi Doctorant au laboratoire d'Ecologie, Systématique, Evolution, Université Paris-Saclay</p> <p>Je me rends régulièrement sur le plateau de Saclay dans le cadre de mon travail et j'observe effectivement de nombreux bouchons aux heures de pointe. Néanmoins, ces bouchons se concentrent le long de la N118, sur un axe nord-sud. Je vois donc difficilement en quoi le projet de la ligne de métro 18, dans l'axe est-ouest permettrait de désengorger le trafic automobile. D'autant plus que la circulation est ouest est déjà assurée via le rer B, la ligne 18 ferait doublon avec celui-ci. Il me semblerait donc plus pertinent de rénover/renforcer la ligne de rer B puis d'assurer la correspondance vers le plateau de Saclay par des lignes de transport plus douces (lignes de bus nouvelles ou existantes à renforcer, par exemple). De même, les prévisions de fréquentation entre Versailles et Palaiseau paraissent sur-évaluées, et, en combinant cela au trafic essentiellement nord-sud sur le plateau de Saclay, on peut donc s'interroger sur la rentabilité pécuniaire d'un tel projet. Par ailleurs, la construction d'une telle ligne de métro (avec un tronçon aérien de surcroît) aurait de lourdes conséquences écologiques et agricoles en entraînant la bétonisation de terres arables de bonne qualité.</p>
N°275								X		X		<p>Déposant non identifié Encore une enquête publique ! Combien en faudra-t-il pour que vous compreniez que la majorité des habitants concernés est contre ce projet, de par sa nature : métro aérien, 120 km, ne s'arrêtant pas dans les zones concernées et de figurant le paysage. C'est Non ! Pour la 3e fois de participation à une enquête sur le sujet. La réponse reste la même.</p>
N°276		X		X		X		X		X		<p>Déposant non identifié Madame la Présidente, Habitante à Palaiseau et concernée par les acquisitions foncières liées au projet (le tunnel passera à 20m sous ma maison), je tiens à partager certaines réflexions liées à la construction de la ligne 18, qu'elles fassent l'objet ou pas de cette nouvelle enquête. Extension de centre de maintenance sur le plateau : La construction, et donc l'extension, de ce centre de maintenance implique la destruction de nombreux espaces verts (champs et forêts) qui ne seront pas replantés ailleurs. D'où une dégradation certaine du cadre de vie des riverains. La mise en service de ce centre impliquera quant à lui des bruits nocturnes et de la pollution liés à son usage et son objet, d'où une dégradation également de la qualité de vie (et de sommeil) des riverains. En conclusion, ce centre est implanté bien trop proche des habitations et devrait être déplacé à un endroit plus excentré. Impact socio-économique : Comme le centre de maintenance, la construction de cette ligne 18 implique la destruction de nombreux espaces verts, déjà bien entamés par l'urbanisation galopante de ces dernières années sur Palaiseau. C'est encore une dégradation du cadre de vie des habitants, sans les retombées économiques positives puisque les usagers de la ligne 18 ne feront que passer sous Palaiseau (ni achats, ni impôts ou autre à Palaiseau). La ligne 18 ne désengorgera pas non plus ni les routes ni la ligne B, seule ligne à desservir Palaiseau et déjà surchargée, puisqu'aucune gare sur Palaiseau n'est prévue sur la ligne 18. Les travaux en sous-sol entraîneront une dévalorisation des biens immobiliers sous lesquels elle passera,</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>sans la plus-value d'une gare supplémentaire et/ou d'un trafic routier plus fluide.</p> <p>Enfin, comment seront évacués les déchets lors du creusement du tunnel ? Aucune précision n'est donnée, or c'est une question importante du point de vue de l'environnement.</p> <p>En bref, l'impact socio-économique et environnemental sera globalement négatif pour les habitants de Palaiseau et du plateau de Saclay.</p> <p>Acquisition des tréfonds :</p> <p>Les propriétaires impliqués dans le creusement du tunnel de la ligne 18 ont récemment été approchés par la société Systra pour acquérir les tréfonds au nom de la société du Grand Paris. L'alternative proposée à la vente est la servitude décidée par la Préfecture. Malgré un entretien avec une responsable de Systra, de nombreuses questions demeurent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'acquisition se base pour l'instant sur l'ancienne déclaration d'utilité publique : est-ce légal d'inciter les propriétaires à vendre en leur disant qu'ils n'ont pas le choix, avant même le résultat de la nouvelle enquête publique ? - le délai est beaucoup trop court pour prendre une décision de vente ou de servitude, puisque Systra imposent aux propriétaires concernés de rendre leur décision en septembre. Or l'absence de documents garantissant l'absence de dangers aux structures pendant les travaux et ensuite l'exploitation (vibrations, bruits, glissements de terrain car terrain sableux, etc.) ne permet pas une décision éclairée. Il faudrait pouvoir disposer d'une étude sur les conséquences vibratoires et acoustiques dans les bâtis, pour les travaux et pour l'exploitation future (1 train toutes les trois minutes) ainsi que d'un plan plus détaillé du tracé exact de la ligne sur Palaiseau uniquement, avec l'emplacement précis des évacuations prévues (fumées et personnes) - nous sommes plusieurs à avoir demandé un exemplaire de document de vente et de document de servitude, sans avoir rien reçu. Nous ne savons même pas de quel type de servitude il est question. Et aucune explication n'a été donnée sur l'expropriation des tréfonds mentionnée dans le dépliant de Systra sur l'acquisition foncière. Il serait souhaitable d'obtenir ces documents avant la fin septembre pour pouvoir prendre une décision éclairée. Il est hors de question de donner un chèque en blanc sur nos propriétés à la société du Grand Paris. - la méthode de calcul de l'indemnité proposée pour l'achat des tréfonds mérite également des précisions. La somme semble dérisoire par rapport à la dévalorisation probable des biens immobiliers au-dessus de la ligne. Hors une argumentation juridique solide sur ce calcul, il paraît indispensable de revoir les montants proposés par le Grand Paris. - enfin, un engagement écrit de la société du Grand Paris pour la prise en charge des travaux de réparations en cas de dommages aux biens, sous un délai maximum d'un an, rassurerait les propriétaires inquiets. <p>En conclusion, ces acquisitions foncières sont menées tambour battant, sans garanties ni discussions, avec un fondement juridique discutable et une indemnisation ridicule.</p> <p>Une dernière question enfin : le Grand Paris peut-il être considéré comme un exploitant au sens du code des Mines (concession octroyées par l'État par décret, pour 50 ans renouvelable par tranches de 25 ans, art 29) : dans ce cas, il pourrait utiliser les terrains de surface même sans autorisation du propriétaire pour édifier des installations nécessaires à son travail, car l'utilité publique prime en cas de concession (servitude d'office avec indemnité)...</p> <p>En conclusion, ce projet pharaonique de ligne 18 est une aberration, tant financière qu'environnementale, dont l'utilité n'a pas été démontrée, contrairement à ses nombreuses conséquences négatives. Les habitants de Palaiseau (comme de Saclay ou des autres villes concernées) paieront pendant des décennies via leurs impôts ce Grand Projet Inutile qui ne leur apportera que des désagréments.</p>
N°277								X		X		<p>Déposant non identifié Ligne 18 Non au metro sur pylones</p>
N°278			X					X		X		<p>Déposant non identifié Pourquoi amener une 3ème ligne alors que les lignes RER C (ligne qui dessert déjà Massy à Versailles) & RER B existent, reste à les améliorer ? Pourquoi ne pas améliorer ces lignes, coût nettement moins élevé et satisfaction de la majorité des voyageurs ? Ce n'est pas dans le sens est/ouest que le besoin se fait le plus ressentir mais le sens nord/sud pour passer d'un plateau à un autre. Quid de l'artificialisation des sols dans cette zone "protégée" ! Tout, de cette ligne 18, est une ineptie. Après devait être différent d'Avant,</p>
N°279			X					X		X		<p>Daniel Denis Mesdames et Messieurs les membres de la Commission d'enquête, je vous prie de trouver ci-joint mes observations dans le cadre de l'enquête publique.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p><u>PJ : Avis Daniel Denis - Enquete publique Saclay.pdf</u> Pièce jointe de 13 pages: mise en perspective historique sur un demi siècle de rapports complexes entre l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation sur le plateau de Saclay et plus globalement sur l'aménagement de ce territoire, fruits de décisions gouvernementales oscillant un temps entre développement et préservation pour remettre en marche son développement dans les années 2000. remise en cause de l'attitude de la Société du Grand Paris, ignorant l'expression du public, tant au niveau de la concertation préalable que des différentes enquêtes publiques qui se sont succédées. remise en cause également des avis rendus par les commissaires enquêteurs qui ignorent ou minimisent les avis défavorables exprimés. évocation d'un déni de démocratie au niveau des recours infructueux en Conseil d'Etat demande que la commission d'enquête désignée pour cette enquête préalable à la DUP modificative se positionne sur cette ligne 18 et évite ce qui peut encore l'être: le tracé entre le CEA et Guyancourt</p>
N°280				X				X		X		<p><u>Philippe Ginestet</u> Je suis habitant de Chateaufort, qui sera malheureusement impacté négativement par le métro ligne 18 dont le tracé (initialement sous-terrain) est aérien. Le gain économique invoqué pour le passage en aérien et sans réelle justification ni réelle étude alternative ne compense en rien les nuisances dont vont pâtir le plateau de Saclay et ses habitants : - nuisances sonores toutes les 3-4 minutes à 67 dB correspond à plus qu'un doublement de la perception sonore actuelle. Celle-ci dépasse les recommandations de l'OMS (55 dB en journée et 40 dB la nuit) - nuisances visuelles : la beauté du paysage de terres agricoles sera détruite par la présence de ce métro à 10 m de hauteur En contrepartie de ces nuisances, ce tracé actuel sans aucune gare entre Saclay et Versailles ne présente aucun avantage pour les travailleurs et habitants du plateau de Saclay : les communes et pôles d'activités ne sont pas desservis. Pour toutes ces raisons, je m'oppose fermement et résolument au "tracé aérien" de la ligne 18 tel qu'il est présenté aujourd'hui. Je m'associe pleinement et entièrement à la motion envoyée par la municipalité de Chateaufort à la préfecture des Yvelines le 15 juillet 2020 (078-217801430-20200708-2020-07-08-53-DE).</p>
N°281				X						X		<p><u>Martine Debiesse</u> Madame la présidente de la commission d'enquête, Mesdames et messieurs les commissaires enquêteurs, + 1,329 milliard... C'est l'augmentation annoncée par ce dossier pour le coût de cette ligne, déjà prévu à plus de 3 milliards. Pendant des années, des élus (y compris quatre d'entre eux, maires de communes du Plateau, qui ont fait un recours auprès du conseil d'état), des habitants, les agriculteurs de ce Plateau de Saclay si fertiles, ont demandé que cette ligne 18 soit enterrée sur ce plateau agricole (y compris par écrit lors de l'enquête publique de 2016 : 1245 des 4219 avis exprimés, soit près de 30%, se sont prononcés contre l'aérien). La SGP a toujours renvoyé l'argument financier : « enterrer le métro représente un surcoût de 250 millions d'euros, ce n'est pas possible » (la somme plus précise a même été annoncée lors d'une présentation de la SGP faite à Magny-les-Hameaux lors de la concertation renforcée : 268 millions d'euros). Et maintenant, avec un métro toujours prévu aérien entre Palaiseau et Saint-Quentin, le dossier d'enquête nous annonce « tranquillement » que les coûts augmentent de 5 fois ce qu'il aurait « suffi » pour enterrer le métro et donc préserver les terres agricoles, le paysage, les habitants des villages après Saclay... sans bien sûr envisager le moins du monde cette solution demandée. Je donne donc un avis défavorable aux modifications envisagées, l'argent public devant être utilisé à un transport collectif vraiment public (ce qui n'est pas le cas de la ligne 18, en particulier entre Saclay et Saint-Quentin où elle passe sans s'arrêter, alors que d'autres moyens de transports, moins onéreux pour nos deniers collectifs, plus rapides à mettre en œuvre, répondraient bien mieux aux besoins des habitants).</p>
N°282	X							X		X		<p><u>Sylvie Séchoy</u> Voir fichier PDF joint</p> <p><u>PJ : Remarques S. Séchoy enquête publique unique L18 200716.pdf</u> Wissous, le 16 juillet 2020 Je viens de parcourir le dossier d'enquête publique unique du projet de la ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express qui devrait passer en souterrain à quelques dizaines de mètres du pavillon dont je suis propriétaire avenue Eric Morlet à Wissous. Je souhaiterais vous faire part des remarques suivantes : • Je m'étonne de la relative imprécision des documents qui positionnent en plan et en élévation le tunnel sur l'ensemble de son tracé, et particulièrement au voisinage de ma propriété. Les documents disponibles semblent schématiques. Ils ne permettent pas d'apprécier les parcelles cadastrales dont les tréfonds seront concernés par la construction du tunnel. Ils ne permettent pas, non plus, d'apprécier la couverture de terrain</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>au-dessus du tunnel, ni les distances en plan entre le tunnel et ma propriété. Sauf erreur de ma part, je n'ai pas trouvé dans le dossier d'enquête les plans et profil en long du tunnel qui permettraient de positionner précisément l'ouvrage dans l'environnement urbain, et dans la géologie.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur les représentations schématiques en plan, il est fait mention d'une zone pointillée en violet légendée « zone d'intervention possible ». Je ne comprends pas cette mention s'agissant d'un tunnel creusé au tunnelier. S'agit-il d'une zone de tolérance géométrique dans laquelle pourrait s'établir finalement le tunnel ? S'agit-il d'une zone dans laquelle il y aura des travaux en surface ? Si oui, quels travaux ? Y compris dans l'emprise des bâtiments ? Des traitements de terrain préalables au creusement au tunneliers sont-ils nécessaires ou prévus ? • Je n'ai pas trouvé d'informations sur l'établissement d'une zone d'influence relative à la construction du tunnel : une zone dans laquelle des tassements provoqués par le creusement du tunnelier pourraient engendrer des désordres sur les bâtiments par exemple. Dans la pièce G.2, des « études de vulnérabilité du bâti » sont évoquées en « phase maîtrise d'oeuvre » (p 351) ! N'ayant jamais été contactée par la SGP, ou par une société mandatée par elle, je m'interroge sur la prise en compte des potentiels impacts de la construction du tunnel sur mon bien. Il serait souhaitable que la position du tunnel soit précisée et qu'une zone d'influence soit définie de manière à cibler les bâtiments pour lesquels la vulnérabilité devra être étudiée, et les actions de référé constat et éventuellement de renforcement devront être menées. Je souhaiterais connaître les modalités selon lesquelles je serai informée, et éventuellement sollicitée sur ce sujet. • Les informations sur les potentielles nuisances vibratoires engendrées par l'infrastructure en exploitation vis-à-vis des pavillons, me semblent incomplètes, voire contradictoires. La conclusion d'absence de nuisances vibratoires pour l'ensemble des habitations situées au voisinage du tracé semble reposer sur une seule page extraite d'une étude de la société Systra de 2014 (page 57 de l'annexe de l'étude d'impact : pièce G.4.1). Le secteur pavillonnaire de la rue du bon puits à Wissous a été étudié : pourquoi a-t-il été choisi ? Est-il représentatif de tous les secteurs ? Dans l'étude Systra, on parle de metro sur roues pneu set de métro sur roues fer dans le graphique qui précède la page sur les secteurs pavillonnaires : pour quelles raisons, puisque que la ligne 18 sera une ligne en roulement fer ? quelle hypothèse a été prise pour les secteurs pavillonnaires ? En page 482 de la pièce G.2, il est précisé « Les principales hypothèses suivantes ont été retenues dans les modélisations : -matériel roulant avec roues métalliques, vitesse maximale 100 km/h, y compris dans les zones d'approche des gares (hypothèse majorant le risque vibratoire) ». Or, l'étude Systra semble avoir réalisé les simulations avec une vitesse de 80km/h, ce qui n'est pas majorant... ! De même dans l'extrait de l'étude Systra, la profondeur de roulement prise en hypothèse est de 28,1m alors que le profil en long schématique de la zone semble indiquer un rail à 22m de profondeur, ce qui n'est là encore pas majorant s'agissant de vibrations... ! Toujours au sujet des vibrations, la question du roulement à grande vitesse sur des appareils de voie n'est pas évoquée, il s'agit pourtant d'une situation génératrice de vibrations. Serait-il possible de connaître la position de ces appareils de voie sur le tracé, et d'avoir des précisions sur les nuisances vibratoires engendrées et les mesures de protections mises en oeuvre ? <p>Je n'entends pas, à travers ces remarques, critiquer de manière négative ce projet. Je voudrais simplement que les précisions nécessaires et suffisantes puissent être apportées par le projet de manière à garantir une réalisation fiable et facile des travaux, et une exploitation durable de ligne 18 pour son environnement.</p> <p>En l'état de ma compréhension du dossier je ne peux qu'émettre des doutes et des réserves sur ce projet quant à la prise en compte satisfaisante des contraintes du secteur pavillonnaire dans lequel j'habite en matière de risque d'endommagement du bâti et de maîtrise des nuisances vibratoires en phase exploitation.</p>
N°283	X		X					X		X		<p><u>Association - ADEVE (Association de défense des Espaces Verts et de l'Environnement)</u></p> <p>*La commission d'enquête de 2016 sur la ligne 18 a émis un avis unanimement favorable qui représente 29,8% des contributions positives alors que 4219 contributions (soit 70%) des avis contestent l'utilité publique de ce métro et ne se fait pas la porte-parole des 30% d'avis exprimés contre sur l'aérien : CET AVIS N'EST PAS REPRESENTATIF DE LA CONSULTATION, EXPRIMEE mais il a permis de justifier la ligne 18. C'est scandaleux.</p> <p>Le dossier de cette année a été réalisé pour décourager les personnes qui veulent s'intéresser au sujet, par son manque de clarté, quelques fois son illisibilité, et presque toujours par son appréciation positive injustifiée. Les évaluations ont été réalisées par le maître d'ouvrage, souvent sans contre-expertise ce qui explique sans doute des évaluations surprenantes.</p> <p>Nous demandons une réunion publique pour expliquer les évolutions de parcours, le besoin de 2 hectares supplémentaires pour SMR/SMI au dépend des espaces boisés classés, la suppression du parking de rabattement de la gare CEA-Saint-Aubin, le changement du périmètre de sécurité autour du CEA et où en est la dérive financière réelle du projet.</p> <p><u>PJ : La EP la Ligne 18 juin juillet 2020.pdf</u> ADEVE (Association de défense des Espaces Verts et de l'Environnement) Ligne 18 du Grand Paris Express— Enquête publique modificative juin-juillet 2020</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Du 15/6 au 17/7/2020</p> <p>Commentaires</p> <p>Le dossier a été réalisé pour décourager les personnes qui veulent s'intéresser au sujet, par son manque de clarté, quelques fois son illisibilité, et presque toujours par son appréciation positive injustifiée. Les évaluations ont été réalisées par le maître d'ouvrage, souvent sans contre-expertise de l'autorité du Commissariat général à l'investissement (CGI), un service du Premier ministre rebaptisé Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) en 2017 ; ce qui explique sans doute des évaluations surprenantes.</p> <p>Il n'est pas possible de comprendre le pourquoi de certaines évolutions du dossier, c'est pourquoi nous demandons une réunion publique pour expliquer les évolutions de parcours, le besoin de 2 hectares supplémentaires pour SMR/SMI au dépend des espaces boisés classés, la suppression du parking de rabattement de la gare CEA-Saint-Aubin, le changement du périmètre de sécurité autour du CEA et où en est la dérive financière réelle du projet.</p> <p>Nous attendons cette réunion d'échanges pour comprendre l'enthousiasme de certaines personnes pour ce projet.</p> <p>-Lors de l'enquête publique de 2016, la commission d'enquête n'a pas pris en compte tous les avis d'experts reconnus, car il fallait absolument que l'avis ne soit pas défavorable. Pourquoi ?</p> <p>*4481 contributions du public ont été déposées lors de cette enquête.</p> <p>*4 091 contributions ont été déposées sur le registre électronique. Mais il en manque 100 dans le tableau de synthèse qui passe directement du mail 3 785 au mail 3 886. Les mails de 3 786 à 3 885 sont donc absents du tableau sur lequel a travaillé la commission d'enquête. Pourtant certaines sont importantes :</p> <p>Contribution 3 797 : les 10 pages, documentées et argumentées, écrites par la conseillère départementale de l'Essonne, ne sont jamais citées dans le rapport.</p> <p>Contribution 3 798 : le mémoire de 9 pages écrit par le groupe EELV 3 vallées, n'est jamais cité dans le rapport. Pourtant, il est signé par 9 élus de l'Essonne.</p> <p>*753 des 4 481 contributions (soit 17%) ont été considérées, à tort, par la commission d'enquête comme « sans avis » dont celle de la CLI et celle du PNR.</p> <p>*1 141 contributions, soit 25%, ont été « dénaturées » par la commission (c'est-à-dire classées en favorable/défavorable ou non défini alors qu'elles auraient dû être classées autrement.</p> <p>*La commission d'enquête émet un avis unanimement favorable qui représente 29,8% des contributions alors que 4219 contributions (70%) des avis contestent l'utilité publique de ce métro et ne se fait pas la porte-parole des 30% d'avis exprimés contre l'aérien : CET AVIS N'EST PAS REPRESENTATIF DE LA CONSULTATION, mais il a permis de justifier la ligne 18. C'est scandaleux.</p> <p>Voici quelques questions qu'il est légitime de se poser.</p> <p>-La comparaison entre les coûts et les bénéfices de la Ligne 18 réalisée par la Société du Grand Paris dans le cadre de l'enquête publique tenue en juin-juillet 2020 en complément à celle de 2016 qui a donné lieu à la déclaration d'utilité publique de cette ligne a été déclarée positive. Cette évaluation, a été conduite par le porteur du projet, la Société du Grand Paris, sans contre-expertise, qui est ainsi jugée et partie.</p> <p>Avec le manque de transparence générale dans ce projet, il est permis de douter de ce résultat contraire aux évaluations de la Cour des Comptes de janvier 2018, dont l'impartialité est reconnue, et du cercle des transports.</p> <p>-Un transport lourd comme ce métro est-il indispensable pour la réussite du projet Paris-Saclay ? Bien évidemment non. Un besoin de mobilité est bien sûr nécessaire, mais de nombreuses solutions existent moins coûteuse à la création et à l'exploitation que ce transport lourd, cher et inapproprié. Elles correspondraient, en plus, aux besoins de la population locale. Après les déficits engendrés par la crise sanitaire toujours en cours, il serait bon de réduire les dépenses injustifiées et évitables.-Lors de l'enquête publique de 2016, la commission d'enquête n'a pas pris en compte tous les avis d'experts reconnus, car il fallait absolument que l'avis ne soit pas défavorable. Pourquoi ?</p> <p>-La réalisation de la ligne 18 poserait de grosses nuisances à l'agriculture locale (déplacements, coupures d'accès, expropriation...), car elle nécessite beaucoup d'artificialisation de terres utiles à la production alimentaire locale et à la gestion des eaux lors d'intempéries.</p> <p>-L'Autorité environnementale a souligné la légèreté et les incertitudes existantes dans l'évaluation socio-économique figurant dans le dossier de l'enquête : à maintes reprises, elle a constaté que l'information fournie n'est pas du niveau qu'on attend d'un dossier d'enquête publique et elle a cité le dossier d'enquête qui note que le calcul des effets socioéconomiques pose « de redoutables problèmes théoriques et pratiques », ajoutant, non sans ironie : « L'Ae souscrit aux remarques faites sur la complexité et les incertitudes pesant sur ces calculs »1.</p> <p>-Le bilan énergétique et environnemental du projet est défavorable, contrairement à ce que prétend la SGP dont les évaluations non pas été critiquées et justifiées.</p> <p>-À terme, la présence du métro entraînerait – ne serait-ce que pour le rentabiliser financièrement— l'urbanisation massive du plateau de Saclay. La ZPNAF, dont la SGP laisse croire qu'elle est inviolable, ne saurait y résister : L'Autorité environnementale va dans le même sens en affirmant qu'«</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>en plus de l'urbanisation planifiée, il ne peut être exclu que le projet aura des effets de long terme non planifiés, par densification de tissus existants ou par urbanisation nouvelle de terrains autres que ceux sur lesquels l'urbanisation est souhaitée aujourd'hui ».</p> <p>Que dit le rapport d'information du 21/01/2020 de l'ASN sur les risques du site de Saclay</p> <p>- « disqualification » de la zone non-aedificandi (ZNAe), devenue non prescriptive alors qu'elle avait été confirmée par le décret n° 60-857 du 6 août 1960.</p> <p>- réduction du danger radiologique (après démantèlement des INB 18 et 49, arrêt des INB 40 et 101, réduction d'activité de l'INB29), il devrait donc rester 5 INB sur le site qui semblent inoffensifs, pourtant ; « ...après son arrêt définitif, un INB continue de présenter des risques ... jusqu'à son déclassement qui n'est pas envisagé avant plusieurs dizaines d'années... » ; en plus le combustible d'Osiris doit toujours être en piscine de refroidissement sur le site.</p> <p>- la zone de danger et la ZNAe est remplacée par un simple souhait de maintenir une zone de « maîtrise de l'urbanisation » sur un périmètre de 250 m à partir des clôtures du site de Saclay. Cette évolution très réfléchie donne à la zone d'urbanisation maîtrisée une forme patatoïde qui permet l'installation de la gare CEA-Saint-Aubin. Est-ce une amélioration de la sécurité dans cette zone pour que la ligne 18 soit créée. Nous ne le pensons pas. L'IRSN partage-t-il ce choix en connaissant les activités du CEA ?</p> <p>De plus, le Plan Particulier d'Intervention (PPI) devra être révisé par la préfecture pour prendre en compte la doctrine gouvernementale durcie suite à l'accident de Fukushima (est-ce compatible ? les acteurs concernés sont-ils prononcés ?)</p> <p>-Les avis de l'ASN avant 2020</p> <p>En 2016, la Commission d'enquête a rencontré, à sa demande, le président de l'ASN au cours de l'enquête publique sur la Ligne 18 et a inclus dans le rapport d'enquête un bref compte-rendu de cet entretien, indiquant en conclusion : « En conclusion, la position actuelle de l'ASN est un NON formel. »</p> <p>L'ASN a fait évaluer l'étude de sûreté réalisée par le CEA par les experts de l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN), qui a remis son rapport en avril 2017. Si ce rapport de contre-expertise partageait les conclusions du CEA quant au risque d'accident provoqué par un déraillement du train de la Ligne 18, il en allait tout autrement pour l'impact sur les passagers de la Ligne 18 d'un accident survenant au niveau des installations nucléaires : dans ce contexte, l'IRSN dénombreait plusieurs défauts dans l'étude du CEA, dont il a remplacé les hypothèses jugées trop optimistes par les siennes propres pour réévaluer trois des scénarios accidentels du CEA. Résultat : (pour un des trois scénarios), la zone d'impact d'un accident au niveau des installations nucléaires dépassait nettement le rond-point du Christ de Saclay et a fortiori l'emplacement prévu pour la gare CEA Saint-Aubin.</p> <p>Pour la sécurité, une justification de la réduction du périmètre de protection est indispensable. Cette justification pourrait être apportée par l'ASN, ou l'IRSN lors de la réunion publique demandée.</p> <p>-Si le tunnel est creusé, les produits seront évacués par camion par la RD36. Où seront-ils déchargés ? L'importante circulation sur la RD36 sera très fortement perturbée par la rotation des camions qui feront tomber sur la voie terre, cailloux et autres gravats, car une balayeuse ne suivra pas chaque camion. La circulation y sera donc plus dangereuse, surtout sous la pluie. Comment la SGP résoudra ce problème ?</p> <p>Notre association demande que le projet L18 ne se poursuive pas en l'état. Ce projet a mal débuté et son développement a été de mal en pis. Si un besoin impératif est démontré par une équipe impartiale, après nouvelle évaluation, contre-expertise et avis local, il n'y aura plus de doute sur sa pertinence et sa justification. Ce n'est pas le cas actuellement.</p> <p>2 Études de sûreté relative au projet de ligne de métro no 18 – Avis IRSN/2017-00127, 17 avril 2017 – www.irsn.fr/FR/expertise/avis/2017/Documents/avril/Avis-IRSN-2017-00127.pdf.</p>
N°284												Identique N°283
N°285												Identique N°283
N°286												Identique N°283
N°287												Identique N°283
N°288												Identique N°283
N°289								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Habitante du plateau de Saclay, je trouve disproportionnée la construction d'un métro pour le trafic prévu entre les Yvelines et l'Essonne. Un budget</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												disproportionné et une pollution visuelle inadmissible. Je dis non à ce projet qui, malgré toutes les alertes, reste sourd au bon sens. NON, NON, NON
N°290								X			X	Déposant non identifié Le dossier modificatif et les modifications substantielles qu'elles apportent au projet initial accroissent les impacts. * accroissent l'impact négatif sur l'environnement et un espace vert classé avec la modification de la sortie du tunnel sur Palaiseau et l'implantation du centre d'entretien, * accroissent les menaces sur le maintien de la ZPNAF, puisque impactée par l'implantation de la gare du CEA-Saclay, et menacée d'amputation supplémentaire de plusieurs dizaines d'hectares si la règle de densification dans un rayon de 500m autour des gares, inhérente à la loi du Grand Paris, était appliquée, * accroissent les difficultés pour le maintien d'une agriculture efficace sur le Plateau par l'ajout, en plus des pylônes destinés à soutenir le viaduc, d'une emprise routière « de service » accentuant la coupure de l'espace agricole et les difficultés d'exploitation, * accroissent la future urbanisation dont le rapport se félicite de l'accélération et de l'amplification qui, en « améliorant » les retombées positives pour la collectivité en matière d'emploi notamment, assureraient le maintien de la « rentabilité » du projet dont le coût est très fortement réévalué (passant de 2,86 milliards lors de l'enquête 2016 à 4,46 milliards dans le présent dossier soient + 56 % !), * accroissent le coût très important d'un investissement pourtant inutile car pouvant être remplacé par des solutions de moindre impact et beaucoup moins coûteuses, à l'heure où les difficultés financières d'Ile de France Mobilités dues à l'accroissement des charges d'exploitation du réseau de transports franciliens, à la baisse de fréquentation potentiellement générée par le recours accru et durable au télétravail, devraient plutôt entraîner une « frugalité » pour de nouveaux équipements et la concentration des moyens sur l'amélioration et l'entretien de l'existant, des mobilités du quotidien comme le souligne l'avis de la cour des comptes.
N°291								X		X		Déposant non identifié Je suis un habitant de Villiers-le-Bâcle. Le métro aérien tel que présenté à ce jour aurait un impact important sur la nuisance sonore, nuisance visuelle, impact sur les capacités agricoles du plateau (alors qu'on recommande ++ le local actuellement...), la qualité de vie (et donc sur la santé), le risque d'inondations etc (j'en oublie sûrement encore beaucoup) sur tous les habitants du plateau... Pour toutes ces raisons, je m'oppose fermement au projet de métro aérien de la ligne 18 tel qu'il est présenté aujourd'hui.
N°292	X							X		X		Déposant non identifié de la part d'un habitant floué, touché a priori par l'implantation de la ligne 18 Je dois vous signaler qu'au lieu des 15 jours obligatoires d'affichage dans le quartier avant l'ouverture de cette enquête, qui devait démarrer le lundi 15 juin, c'est seulement jeudi après-midi 19 juin que les panneaux ont été mis avenue de l'Europe et rue des Nations Unies, alors que le nouveau tracé élaboré par le Maire, en tant que Vice Président du Grand Paris, passe sous les maisons des numéros pairs de la rue des Marchais ainsi qu'aux numéros 49 - 51 - 56 - 58 et 60 de la rue de Bellevue. + ceux de l'Impasse d'Orléans à Massy. Il faut reconnaître que c'est quand même mieux que pour l'enquête de mars - avril 2016 où il n'y avait pas de panneau du tout. Et, depuis, toujours silence radio de la part des municipalités. Jusqu'à fin janvier 2020 où un écopli de la filiale Systra de SGP nous informait enfin que nous avons été désignés arbitrairement et sans avis préalable, comme victimes du nouveau tracé de Société du GrandParis. Eh oui, ça ne doit pas être simple pour un Elu / Vice Président de SGP, d'annoncer verbalement à ses administrés qu'on va les payer 3000 euros contre une partie de leur terrain pour y mettre un tunnel de métro express avec toutes les nuisances qui vont avec. Comme sur la ligne 15, et le Léman et les autres. On nous a dit aussi qu'il y aurait un passage du métro équipé de roues en fer toutes les 90 secondes avec trop peu de voyageurs pour justifier une telle dépense. Pourquoi alors ne pas plutôt investir dans les lignes A B et C pour qu'elles fonctionnent normalement ? Cette ligne 18 ne pourrait que nous enfoncer encore plus dans le marasme où nous sommes surtout depuis le confinement et je ne peux que la refuser.
N°293	X										X	Association - Terre et Cité, Caroline Doucerain, présidente Demande d'organisation d'une réunion publique Madame la Présidente de la Commission d'enquête, J'aurais le plaisir de vous rencontrer Vendredi 17 Juillet prochain après-midi dans le cadre de votre permanence en sous-préfecture de Palaiseau. L'enquête en cours soulève des questions qui mériteraient à notre sens l'organisation d'une réunion publique. Terre et Cité est par principe

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>favorable aux échanges et à la transparence de la concertation, et les conditions du dialogue avec la SGP sont pour le moins perfectibles. Aussi, nous souhaiterions qu'une réunion publique puisse se tenir sur le territoire avant la clôture de cette enquête publique. Vous trouverez ci-joint un courrier en ce sens.</p> <p>*Fonds européen agricole pour le développement rural : l'Europe investit dans les zones rurales Terre et Cité, Ensemble LaSalle Igny, 10 avenue de la Division Leclerc, 91 430 Igny*</p> <p><u>PJ : 200710_Courrier_CommissionEnquete .pdf</u></p> <p>Terre et Cité contribue depuis 2001 à la pérennisation et à la valorisation des espaces naturels et agricoles du Plateau de Saclay et de ses vallées. Structurée en quatre collèges d'acteurs (élus, agriculteurs, associations, société civile), notre association est un espace de dialogue, de co-construction et de projet, reconnu pour son expertise sur ces questions et porté par ensemble des acteurs locaux. Préoccupés par l'articulation des aménagements prévus avec les composantes naturelles et agricoles du territoire, nous souhaitons émettre un avis dans le cadre de la présente enquête publique. Je viendrai personnellement le déposer au registre le vendredi 17 juillet prochain en sous-préfecture de Palaiseau, et serais ravie de pouvoir échanger avec vous alors.</p> <p>Toutefois, l'enquête en cours soulève des questions qui mériteraient à notre sens l'organisation d'une réunion publique. Terre et Cité est par principe favorable aux échanges et à la transparence de la concertation, et les conditions du dialogue avec la SGP sont pour le moins perfectibles. Aussi, nous souhaiterions qu'une réunion publique puisse se tenir sur le territoire avant la clôture de cette enquête publique. Nous sommes conscients du fait que cela nécessiterait sans doute un report de quelques semaines mais cela nous paraît nécessaire compte tenu des enjeux pour notre territoire.</p>
N°294								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Pourquoi un métro aérien dans nos champs qui va dénaturer notre visuel, faire du bruit, gêner les animaux donc une pollution visuelle, auditive, des pertes de surface agricole....</p> <p>alors qu'un métro souterrain serait tellement mieux et ce à tous les niveaux.</p> <p>Nous nous sommes installés au vert pour être au calme et non pour supporter de nouvelles pollutions!!! sachant que nous sommes déjà polluer par les AVIONS!!!</p> <p>il faut prendre en compte le visuel "d'un bâtiment" couché sur des km, quel horreur !!</p> <p>vous aimeriez avoir une autoroute aérienne devant chez vous???</p> <p>Je connais évidemment la réponse.</p> <p>De part vos projets dans vos bureaux, vous en oubliez l'essentiel, la qualité de vie des humains qui y vivent.</p> <p>De plus la région parisienne se dépeuple alors à quoi bon faire un métro en pleine campagne</p> <p>Nous sommes contre dénaturalisé notre cadre de vie, nos forêts, nos champs, notre biodiversité</p>
N°295	X			X				X		X		<p>Claire et Henrique Pinto</p> <p>Considérant que l'enquête publique est précipitée et ne prend pas en compte l'épidémie Covid 19</p> <p>Cette enquête publique fait l'impasse du contexte dans lequel elle se déroule. Elle aurait du prendre en compte suite à l'épidémie Covid-19 la nécessité d'adapter les politiques publiques pour répondre au défi du "monde d'après" et au développement du télétravail.</p> <p>Mais la précipitation dans laquelle, en plein été, elle se déroule, démontre une volonté de continuer dans une fuite en avant. Le choix d'un prestataire alors que l'enquête n'est pas encore commencée en est un exemple criant qui d'ailleurs pose des questions sur la légalité de ce marché alors qu'une nouvelle déclaration d'utilité publique devrait intervenir après cette enquête publique.</p> <p>Considérant que le projet est non-financé, surdimensionné et mal tracé</p> <p>De plus au-delà de la crise sanitaire que nous avons connue, le rapport de la cour de compte du 11 juin 2020 sur l'exercice 2013 et suivants d'Idf Mobilités montre les difficultés de financer les nouveaux projets d'infrastructures sans nouvelles recettes avec un effet ciseaux entre charges et recettes à partir de 2024.</p> <p>Ce projet est surdimensionné et mal tracé.</p> <p>Pour Palaiseau, la station Camille Claudel, pour l'instant hypothétique, est ainsi localisée à Croix de Villebois c'est-à-dire en dehors de l'écoquartier. Les modifications du projet de retrait des terres du tunnel section N20/Plateau aujourd'hui prévu par le quartier Camille Claudel provoquera une rotation importante de camions supplémentaires. L'agrandissement des emprises pour les voies et le centre de maintenance provoquera aussi une augmentation du déclassement des espaces boisés classés d'environ 2 hectares. Une coupure infranchissable d'au moins 1 km (zone de transition tunnel/ viaduc) est au croisement de deux corridors écologiques. Pourtant l'enquête publique en 2016 précisait « cette transition constitue une coupure infranchissable au sein d'un territoire, aussi l'objectif est d'en déduire autant que possible la longueur (460 mètres à l'époque) » or cette</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>coupure est plus que doublé dans le nouveau projet.</p> <p>S'il est vrai que s'agissant de la section de la ligne depuis Massy-Palaiseau jusqu'à la gare CEA Saint-Aubin, ce tronçon correspond à un besoin de desserte non couvert aujourd'hui de manière satisfaisante dont il s'agit de valider la pertinence grâce à une étude actualisée sur les besoins globaux du plateau et d'envisager une infrastructure moins lourde de type tramway ou métro léger.</p> <p>Considérant que le tronçon inutile Saclay-Versailles-Nanterre ne garantit pas la pérennité des terres agricoles</p> <p>Par contre s'agissant du tronçon Saclay-Versailles-Nanterre, encore plus aujourd'hui qu'hier, son utilité n'a jamais été démontrée. Cette section ne permettrait de raccourcir que de quelques minutes seulement les trajets entre Orly et Saclay puis Versailles. Le commissariat général à l'investissement, sous l'autorité du Premier ministre, avait déjà rendu en 2015 un avis défavorable à ce sujet.</p> <p>L'enjeu devrait être de répondre aux vrais besoins en transports en commun dans le cadre de la transition écologique tout en garantissant réellement la pérennité des terres agricoles.</p> <p>Considérant qu'il faut dans le nord de l'Essonne un projet qui relie réellement les zones d'habitations et les zones d'emplois et favorise l'amélioration de l'existant (RER A, B et C)</p> <p>Nous voulons un vrai projet de restructuration des transports ferrées dans le nord de l'Essonne qui priorise les transports déjà existants et l'amélioration des RER.</p> <p>C'est une nécessité pour l'Essonne, pour les RER mais aussi pour l'avenir de notre territoire confronté à la saturation routière et aux défaillances du réseau ferroviaire actuel.</p> <p>Une ligne 18 complètement redéfinie au niveau du tracé pourrait ainsi desservir de manière utile la zone de Vélizy à l'Ouest en épargnant les terres agricoles du plateau de Saclay et relier les RER B, C et D avec une prolongation vers Montgeron à l'Est.</p> <p>Cette proposition alternative de prolongation à l'est du tracé est soutenue conjointement par les départements de l'Essonne et du Val-de-Marne. C'est créer un nouvel axe de transport pour se déplacer d'un département à l'autre sans transiter par Paris, relier des zones d'habitation à l'est à des zones d'emplois à l'ouest du Sud francilien et décharger les RER C et D notamment en cas de perturbation.</p> <p>Nous estimons que cette enquête publique précipitée, au début des vacances, ne prend pas en compte la crise du Covid 19, elle augmente fortement les dommages écologiques sur la ville de Palaiseau et reste sur un tronçon inutile qui ne garantit pas la pérennité des terres agricoles.</p> <p>Cette enquête devrait nous aider à réfléchir à un autre projet qui relie réellement les zones d'habitations et les zones d'emplois et favorise l'amélioration de l'existant (RER A, B et C)</p> <p>Nous demandons à la commission d'enquête :</p> <p>De donner un avis défavorable.</p> <p>De demander que la SGP propose une réunion publique pour débattre de ce projet de ligne 18.</p> <p>PJ : Une enquête publique précipité qui ne prend pas en compte l.pdf - copie du contenu de la contribution</p>
N°296	X							X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Avis Défavorable</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les conclusions de la commission relatives à la précédente enquête ; tout comme les avis défavorables de la population ; n'ont pas été entendues. La commission demandait l'étude de la mise en souterrain. - L'économie supposée justifiant le passage en aérien sur le plateau est faible par rapport au coût total du projet. Le prix payé par l'écosystème quant à lui sera énorme - Doublement RD36 + bus en site propre + metro en viaduc = mort des terres agricoles - Le projet ne prends absolument pas en compte l'évolution de la société, des enjeux écologiques, des circuits-courts, de l'essor des déplacements doux et du télétravail - Absence d'ajustement et de compensations des impacts environnementaux et humains sur les communes de Villers-Le-Bâcle et Châteaufort - Absence de dialogue de la part de la SGP, pas de réunion publique d'information
N°297								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Est ce vraiment nécessaire cette nouvelle ligne de métro l' aéroport d'Orly sera de moins en moins utilisé</p> <p>La priorité est de moderniser et de fiabiliser le rer B</p> <p>On ne peut pas imaginer un métro aérien sur ce si beau plateau le minimum est d'enterrer la ligne</p> <p>c'est un projet beaucoup trop onéreux qui ne va pas améliorer le trajet Saclay Paris</p>
N°298	X		X	X	X	X		X		X		<p>Y.Mignoton</p> <p>A l'heure où le Président et le Premier Ministre parlent de maîtriser l'urbanisation, de limiter l'artificialisation des terres, de croissance verte, de transition écologique ... ce projet de ligne 18 dans sa version initiale ou modifiée poursuit des objectifs aberrants sur le plan sociétal, économique,</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>environnemental...</p> <p>Il est écocidaire, il doit être abandonné pour laisser la place à des études alternatives d'un nouveau monde "Macronnien" annoncé.</p> <p>La construction de la ligne 18, métro lourd, est de nature à mettre à mal dans l'avenir le compromis trouvé sur le plateau de Saclay pour la protection des terres agricoles (sanctuarisation de 2 300 ha) dans le cadre du SDRIF.</p> <p>Les prévisions de trafic sont notoirement faibles et ne correspondent pas à une aussi grosse et dispendieuse infrastructure. Les conclusions du rapport Auzannet et celles du STIF étaient identiques à ce sujet.</p> <p>La ligne 18 ne répond pas aux véritables besoins de mobilités vers ce secteur qui sont essentiellement nord/sud et non est/ouest (la décroissance prévue d'Orly est à prendre en compte à présent).</p> <p>Il existe des alternatives opérationnelles beaucoup moins dispendieuses à cette ligne 18 qui répondent mieux aux besoins de mobilité du territoire.</p> <p>La rentabilité interne du projet est extrêmement faible et a été soulignée par le STIF, la Cour des Comptes et le CGI.</p> <p>La comparaison 3,5 Md € pour 600 000 voyageurs/jours pour le prolongement du RER E à la Défense et 3 Md € pour la ligne 18 pour, au mieux, 100 000 voyageurs/ jours est éloquente. Cette distorsion a été soulignée par le STIF dans ses avis depuis l'origine du projet. Pour toutes ces raisons, nous pensons que l'Etat et la SGP font une erreur aux conséquences graves dans la priorisation des investissements publics en terme de transports. Elles motivent mon avis défavorable à ce projet pour lequel je souhaite qu'un avis négatif soit émis à l'instar du CGI, du STIF et de la Cour des Comptes.</p> <p>Le dossier modificatif et les modifications substantielles qu'elles apportent au projet initial accroissent les impacts:</p> <ul style="list-style-type: none"> - impact négatif sur l'environnement et sur un espace vert classé avec la modification de la sortie du tunnel sur Palaiseau et l'implantation du centre d'entretien, - des menaces sur le maintien de la ZPNAF, puisque impactée par l'implantation de la gare du CEA-Saclay, et menacée d'amputation supplémentaire de plusieurs dizaines d'hectares si la règle de densification dans un rayon de 500m autour des gares, inhérente à la loi du Grand Paris, était appliquée, - des difficultés pour le maintien d'une agriculture efficace sur le Plateau par l'ajout, en plus des pylônes destinés à soutenir le viaduc, d'une emprise routière « de service » accentuant la coupure de l'espace agricole et les difficultés d'exploitation, - sur la future urbanisation dont le rapport se félicite de l'accélération et de l'amplification qui, en « améliorant » les retombées positives pour la collectivité en matière d'emploi notamment, assureraient le maintien de la « rentabilité » du projet dont le coût est très fortement réévalué. <p>Le coût passe de 2,86 milliards lors de l'enquête 2016 à 4,46 milliards dans le présent dossier soient + 56 % !!</p> <ul style="list-style-type: none"> - du coût très important d'un investissement pourtant inutile car pouvant être remplacé par des solutions de moindre impact et beaucoup moins coûteuses, à l'heure où les difficultés financières d'Ile de France Mobilités dues à l'accroissement des charges d'exploitation du réseau de transports franciliens, à la baisse de fréquentation potentiellement générée par le recours accru et durable au télétravail, devraient plutôt entraîner une « frugalité » pour de nouveaux équipements et la concentration des moyens sur l'amélioration et l'entretien de l'existant, des mobilités du quotidien comme le souligne l'avis de la cour des comptes, <p>Et surtout...</p> <p>relancent un projet du « monde d'avant » dont beaucoup contestent l'utilité publique dans le contexte « post-Covid » où les interrogations de la population, des autorités et même du Président de la république notamment en matière de sur-concentration urbaine, de relocalisation des activités, notamment agricoles, de nécessaire modification de nos modes de vie et de priorisation des dépenses publiques, auraient dû conduire au réexamen de fond du projet après saisie de la CNDP.</p> <p>Remarques/commentaires sur ces différents points :</p> <p>1) L'enquête publique se déroule en période d'état d'urgence sanitaire, donc avec des moyens d'information tronqués, et surtout SANS intégrer la prise en compte des conséquences durables de la crise :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en matière sanitaire (éviter à l'avenir les trop grandes concentrations humaines favorables au développement des épidémies), - sociétale (aucune prise en compte du développement du télétravail qui va diminuer les besoins de déplacement et donc affaiblir les prévisions de trafic et donc de « rentabilité » tout comme la fin programmée d'une grande partie des vols intérieurs; - aucune intégration du souci de proximité et de relocalisation des activités qui va évidemment diminuer fortement les déplacements réels de la province et de l'étranger vers le Plateau de Saclay, là aussi au profit du développement des télé ou visio-conférences ...) - environnementale dans la mesure où l'importance de la conservation des espaces agricoles et naturels est clairement accrue à la fois du fait de la crise sanitaire mais aussi en lien avec la crise climatique, les travaux de la conférence des citoyens .. <p>De tout cela pas un mot de la SGP ! On est dans le « monde d'avant » pour reprendre les débats de ces derniers mois ! Il est regrettable que la CNDP n'ait pas été préalablement saisie de cette modification substantielle du projet – selon les dires de la SGP – d'autant plus que le contexte économique et sanitaire a lui aussi été substantiellement modifié !</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Il est aussi regrettable qu'un tel dossier aussi important, avec ses centaines de pages, soit souvent aussi peu clair dans les cartes, souvent non-légendées, qu'il présente !</p> <p>Pour ces premières raisons je demande à la commission d'enquête de donner un avis défavorable au projet.</p> <p>2) L'enquête publique est justifiée notamment par l'ajout de la gare du CEA-Christ de Saclay. Il avait déjà été déploré le saucissonnage du projet de 2016 où ni la gare d'Orly, commune aux lignes 14 et 18, ni la gare essentielle du CEA Saclay ne faisaient partie du dossier.</p> <p>Le fait de présenter une modification de la DUP pour intégrer la gare de Saclay est logique mais montre bien que le dossier de 2016 était incomplet et donc que la DUP reposait sur des incertitudes (possibilité de réalisation de la dite gare).</p> <p>Cette gare est par ailleurs implantée au cœur de la ZPNAF et l'application de la loi sur le Grand Paris, avec la règle d'urbanisation obligatoire dans un rayon de 500m, amputerait de plusieurs dizaines d'hectares cette ZPNAF.</p> <p>De même, la non présentation de la gare d'Orly, alors que sa conception de gare de correspondance avec changement de quai interdit d'étudier l'alternative que défendaient de nombreux citoyens de prolongement de la ligne 14 jusqu'à la gare de Massy-Palaiseau, la desserte du Plateau se faisant par des rabattements multiples et légers sur les RER B et C et la transformation éventuelle du TCSP Massy-Saclay-Saint Quentin en tramway.</p> <p>Pour cette absence d'étude objective des projets alternatifs moins coûteux et plus adaptés au trafic souhaitable je demande à la commission d'enquête de donner un avis défavorable au projet.</p> <p>3) Le dossier présente, notamment en réponse aux critiques de la Cour des Comptes et du CGI, des réévaluations très importantes du coût des travaux (coût passant de 2,86 Milliards lors de l'enquête 2016 à 4,46 Milliards dans le présent dossier soient + 56 % !) : la sous-évaluation manifeste exposée dans le dossier de 2016 entache l'avis de la commission d'enquête de l'époque et la validité de la DUP de 2016.</p> <p>Face à ces réévaluations des coûts, pour retomber sur ses pieds et prouver la « rentabilité » du projet, la SGP produit des réévaluations énormes des bénéfices attendus de la réalisation de la ligne 18 en tablant sur l'accroissement de l'urbanisation, donc sur la baisse supplémentaire de la capacité agricole et naturelle du Plateau de Saclay. Nous contestons déjà, comme les autorités sus mentionnées, la fiabilité de tels calculs des « bénéfices » attendus.</p> <p>Le présent dossier, avec par contre l'assurance que les dépenses sont elles très fortement réévaluées et ne présentant toujours aucune étude sérieuse des solutions alternatives, ne saurait emporter la conviction de son intérêt public</p> <p>Face à la sous-estimation manifeste des coûts dans le dossier de 2016 qui a biaisé l'avis favorable de la commission d'enquête et son appréciation de l'utilité publique du projet, face à l'absence d'étude objective des projets alternatifs moins coûteux et plus adaptés au trafic souhaitable, je demande à la commission d'enquête de donner un avis défavorable au projet.</p> <p>4) Le dossier expose des modifications du tracé du Tunnel et de l'implantation du centre d'entretien. L'agrandissement des emprises pour les voies et pour le centre de maintenance provoquerait notamment une augmentation du déclassement des espaces boisés classés d'environ 2 hectares. De plus, cela conduirait à une coupure infranchissable d'au moins 1 km (au niveau de la zone de transition tunnel/viaduc) et au croisement de 2 corridors écologiques. Pourtant, l'enquête de 2016 précisait bien que « Cette transition constitue une coupure infranchissable au sein du territoire, aussi l'objectif est d'en réduire autant que possible la longueur ».</p> <p>Pour ce qui est du franchissement de la RN118 et de son impact en matière de déclassement d'espace boisé, le dossier est pour le moins peu clair. Enfin, le dossier ne comporte pas d'étude de l'impact sonore de cette modification de l'entrée/sortie du tunnel à Palaiseau</p> <p>Face à cet impact supplémentaire sur l'environnement naturel je demande à la commission d'enquête de donner un avis défavorable au projet</p> <p>5) La section aérienne est explicitement accompagnée d'une voie de service continue et élargie dans le présent dossier : toutes les critiques de 2016 sur l'impact nocif pour le maintien de l'agriculture sur le Plateau sont ainsi totalement confortées. De plus, comme dit ci-dessus, l'implantation dans la ZPNAF de la gare du CEA-Saclay et l'obligation légale d'urbanisation dans un rayon de 500m amputerait cette zone protégée de plusieurs dizaines d'hectares. Aucune compensation pour cette atteinte à la ZPNAF ne semble figurer au dossier.</p> <p>Face à cet impact supplémentaire sur le maintien de l'agriculture et des espaces ouverts, maintien souhaité – même par la SGP – et d'intérêt collectif renforcé dans le monde « post Covid », je demande donc à la commission d'enquête de donner un avis défavorable au projet.</p> <p>Mon avis pour ce projet est totalement défavorable pour les raisons invoquées ci-dessus alors même qu'il existe bien d'autres critiques à formuler. Une étude globale du GPExpress au delà de la ligne 18 et du devenir du plateau de Saclay est à initier avec des objectifs respectueux d'un développement et d'une urbanisation maîtrisés, des terres agricoles de proximité, de déplacements limités pour accéder au travail cette étude doit faire une large place à des solutions alternatives comme le nouveau Premier Ministre en exprime le souhait.</p>
N°299			X					X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Pourquoi se lancer dans des infrastructures hideuses défigurant le plateau (entre SACLAY et Satory), , faites le passer sous terre , dans tout les cas cette ligne aura un coût exorbitant.</p> <p>Si ce projet a une suite faite un Tram train , au moins tout le monde pourra en profiter</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
N°300	X			X				X		X		<p>Claudine Parayre Saclay citoyen</p> <p>Une nouvelle enquête sur le projet de ligne 18... Pour quoi faire ? D'enquête partielle en enquête partielle, les habitants expriment leur désaccord avec ce projet, mais les rapports d'enquête n'en tiennent pas compte quand ils n'en modifient pas le sens général d'opposition forte à la ligne 18 (cf. contribution de Moulon 2020). Les experts disent leurs avis défavorables, leurs réserves : au plan économique, financier (coût démesuré, gabegie d'argent public, absence de rentabilité etc.) au plan de l'opportunité et de la pertinence (inadaptation par rapport aux besoins réels) au plan environnemental (destruction de terres agricoles, de biodiversité, risques liés au CEA, catastrophe visuelle, accroissement des nuisances sonores, des pollutions etc.). Il n'y a bien évidemment aucun besoin d'un nouveau transport Versailles-Orly (doublant le RER C déjà existant) et ce à l'heure où les transports en avion sont censés diminuer, le télétravail et le téléenseignement dans les universités augmenter ... Les salariés ne demandent pas ce transport contrairement à ce qu'affirment les directions des établissements (CEA, université Paris Saclay etc.) ; ils ont besoin de transports nord-sud, vallée-plateau que refusent les décideurs actuels pratiquant ainsi la politique du pire (pas de rénovation de des RER existants). Alors quelle est l'utilité de cette enquête pour un métro inutile qui désorganiserait le territoire en y imposant une urbanisation massive et en aggravant le déplacement des Franciliens d'un bout à l'autre de l'Ile de France ? Des milliers de pages, pas de réunion publique (la Covid a bon dos), le tout au mois de juillet ; une fois de plus tout est fait pour décourager les citoyens qui ont accumulé une expertise forte sur leur territoire mais qui est soigneusement ignorée. Inutile de rentrer dans les détails, à quoi bon répéter les atteintes aux humains, aux espèces protégées (le campagnol amphibie notamment). Soyez certains Mesdames et Messieurs de la commission d'enquête de notre désaccord profond avec ce projet. Nous vous invitons à lire attentivement le livre « Citoyens de terre contre Etat de fer- Paris-Saclay, un désastre humain, environnemental et démocratique » (https://sacloycitoyen.jimdofree.com/) qui explicite nombre d'arguments contre ce projet de métro, encore plus d'actualité à l'heure où les finances publiques vont si mal et les besoins d'un autre aménagement du territoire sont si pressants, pour respecter l'activité agricole et stopper la concentration en Ile de France. Cette annonce de métro en plein champ, comme le parachutage du cluster Paris-Saclay, sans débat public organisé sur l'ensemble du projet, en violation de la réglementation existante, constitue un véritable scandale d'Etat. Une convention citoyenne vient de s'achever, la classe politique s'empresse pour en tirer profit, louant la parole des citoyens et leur capacité à faire des propositions intelligentes ... Ici sur le plateau on refuse délibérément de nous entendre depuis 15 ans ; oui c'est un vrai scandale d'Etat ; la commission d'enquête osera-t-elle le dire ?</p>
N°301								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Avec quel argent voulez-vous payer le Métro aérien ligne 18 ? Il paraît que l'on n'en a pas pour l'Education, le Social, les personnes âgées et les handicapés.... Au niveau national, il faudrait rappeler que leur projet est un cluster dans les 2 sens du terme... Qui veut prendre le RER maintenant alors que le COVID tue toujours et que les pandémies devraient se généraliser ? Un RER est un vecteur de propagation de pandémies et de virus. C'est un danger pour la population. De plus, l'ONU, l'OMC, la FAO et l'Union Européenne précisent que le problème est maintenant d'assurer l'alimentation des villes en circuit court. Ci-dessous les liens de l'ONU, de la FAO, de l'Union Européenne, un article de l'ONU, de la revue Capital et le Progrès. Il faut axer sur le fait que les plus grosses instances internationales sont pour la relocalisation de l'agriculture et que le risque de pénurie alimentaire est extrêmement important surtout avec le réchauffement climatique que va accroître le cluster et l'augmentation de la population mondiale. A cela s'ajoutent la chute de la biodiversité, le manque d'eau, les futures inondations, les futurs ruissellements, les problèmes géologiques bientôt générés par les multiples constructions - futures villes pour la classe dirigeante - sur un ancien terrain marécageux instable drainé sous Louis XIV, des prés et des champs parmi les plus fertiles de France. http://www.fao.org/director-general/fr/ http://www.fao.org/director-general/news/news-article/en/c/1279057 http://www.fao.org/director-general/news/news-article/en/c/1279815/ http://www.fao.org/news/story/fr/item/1268772/icode/ http://www.fao.org/food-systems/fr/ http://www.fao.org/food-systems/news-events/news-detail/fr/c/1279280/ https://agriculture.gouv.fr/covid-19-les-27-ministres-europeens-de-lagriculture-sont-favorables-une-mise-en-oeuvre-urgente-des https://news.un.org/fr/story/2020/03/1065522 https://europa.eu/european-union/topics/agriculture_fr</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Il faut atténuer les effets du Covid-19 sur le commerce alimentaire et les marchés, selon l'ONU FAO / Alessandra Benedet Un marché dans une coopérative alimentaire faisant partie de la ferme coopérative d'Orto Sole à Fiumicino et Torrimpietra, en Italie. 31 mars 2020 Santé</p> <p>> Alors que plusieurs pays ont adopté des politiques visant à freiner la propagation de la pandémie de Covid-19, il importe de minimiser les potentiels effets sur l'approvisionnement alimentaire ou les conséquences inattendues sur le commerce mondial et la sécurité alimentaire, ont estimé mardi les Directeurs généraux de la FAO, de l'OMS et de l'OMC. Portail sur le coronavirus et mises à jour</p> <p>> Les lecteurs peuvent trouver des informations et des conseils sur le nouveau coronavirus (2019-nCoV) fournis par l'Organisation mondiale de la santé et les agences des Nations Unies ici. Pour les nouvelles quotidiennes d'ONU Info, cliquez ici.</p> <p>> « Lorsqu'il est question de protéger la santé et le bien-être de leurs concitoyens, les pays doivent s'assurer que l'ensemble des mesures commerciales ne perturbe pas la chaîne de l'approvisionnement alimentaire », ont déclaré dans un communiqué conjoint Qu Dongyu, Tedros Adhanom Ghebreyesus et Roberto Azevado, qui dirigent respectivement l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et l'Organisation mondiale du commerce (OMC).</p> <p>> « De telles perturbations, dont le ralentissement de la circulation des travailleurs de l'industrie agricole et alimentaire et les retards aux frontières pour les containers, entraîneront un gâchis des produits périssables et une hausse du gaspillage alimentaire », mettent en garde ces dirigeants.</p> <p>> Les Directeurs généraux de la FAO, de l'OMS et de l'OMC soulignent que les incertitudes liées à la disponibilité de nourriture peuvent déclencher une vague de restrictions à l'exportation, provoquant une pénurie sur le marché mondial.</p> <p>> C'est dans des périodes comme celles-ci que la coopération internationale est essentielle - les chefs de la FAO, de l'OMS et de l'OMC</p> <p>> De telles réactions, font-ils valoir, peuvent contribuer à altérer l'équilibre entre l'approvisionnement alimentaire et la demande, avec pour conséquence des augmentations de prix et une hausse de la volatilité des prix.</p> <p>> Selon eux, les restrictions liées au commerce alimentaire pourraient également se manifester par des inquiétudes injustifiées portant sur la salubrité alimentaire.</p> <p>> « Les précédentes crises nous ont appris que de telles mesures sont particulièrement néfastes pour les pays à faible revenu et en déficit alimentaire et nuiraient aux efforts des organisations humanitaires qui souhaitent distribuer de la nourriture à ceux qui en ont le plus besoin », soulignent les trois dirigeants.</p> <p>> « Nous devons empêcher la répétition de mesures ayant des conséquences aussi néfastes. C'est dans des périodes comme celles-ci que la coopération internationale est essentielle », insistent-ils.</p> <p>© FAO/ Egypt Séchage au soleil des tomates par des femmes de la région à Louxor, en Égypte, dans le cadre des activités de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) visant à réduire les pertes alimentaires Assurer les échanges commerciaux</p> <p>> « Face aux mesures de confinements induites par la pandémie de Covid-19, il est important d'assurer les échanges commerciaux, en particulier afin d'éviter des pénuries alimentaires », ont déclaré les responsables des trois organisations.</p> <p>> « De même, il est également essentiel que les producteurs alimentaires et les ouvriers exerçant au niveau de l'étape de transformation et de la vente soient protégés afin de minimiser la propagation du virus dans le secteur et de maintenir les chaînes d'approvisionnement alimentaire », ont-ils souligné.</p> <p>> Nous devons nous assurer que notre réponse face à la pandémie du Covid-19, ne crée pas de manière involontaire, des pénuries injustifiées de produits essentiels et exacerbe la faim et la malnutrition</p> <p>> Les trois dirigeants sont d'avis que les consommateurs, en particulier les plus vulnérables, doivent toujours être en mesure d'accéder à de la nourriture au sein de leurs communautés en respectant les exigences de sécurité.</p> <p>> Ils préconisent d'assurer la disponibilité des informations relatives aux mesures commerciales liées à l'alimentation, aux niveaux de production alimentaire, à la consommation, aux stocks et aux prix des produits alimentaires, pour tout le monde et tout le temps.</p> <p>> Selon eux, « cela permettra d'atténuer les incertitudes et de permettre aux producteurs, aux consommateurs et aux commerçants de prendre des décisions éclairées. Et par-dessus tout, cela aidera à atténuer les achats basés sur la panique et l'accumulation de nourriture et d'autres articles essentiels ».</p> <p>> « Le moment est venu de montrer de la solidarité, d'agir de manière responsable et d'adhérer à l'objectif commun qui est d'améliorer la sécurité</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>alimentaire, la salubrité alimentaire et la nutrition et le bien-être général des populations à travers le monde », ont ajouté Qu Dongyu, Tedros Adhanom Ghebreyesus et Roberto Azevedo.</p> <p>> « Nous devons nous assurer que notre réponse face à la pandémie de Covid-19, ne crée pas de manière involontaire, des pénuries injustifiées de produits essentiels et exacerbe la faim et la malnutrition », ont-ils conclu.</p> <p>></p> <p>></p> <p>> https://www.capital.fr/economie-politique/risque-de-penurie-alimentaire-mondiale-lonu-et-lomc-tirent-la-sonnette-dalarme-1366382</p> <p>></p> <p>Risque de "pénurie alimentaire mondiale", l'ONU et l'OMC tirent la sonnette d'alarme</p> <p>></p> <p>Publié le 01/04/2020 à 11h04 Mis à jour le 02/04/2020 à 11h04</p> <p>></p> <p>La planète risque fort d'être confrontée à un risque de "pénurie alimentaire" à cause des perturbations liées au coronavirus dans le commerce international et les chaînes d'approvisionnement alimentaire, ont averti deux agences de l'ONU et de l'OMC.</p> <p>></p> <p>> L'ONU et l'OMC mettent en garde l'humanité contre un risque de crise alimentaire mondiale liée au coronavirus. "Les incertitudes liées à la disponibilité de nourriture peuvent déclencher une vague de restrictions à l'exportation", provoquant elle-même "une pénurie sur le marché mondial", déclarent dans un rare communiqué commun le Chinois Qu Dongyu, qui dirige l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), l'Ethiopien Tedros Adhanom Ghebreyesus, directeur-général de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et le Brésilien Roberto Azevedo, dirigeant de l'Organisation mondiale du commerce (OMC).</p> <p>> Pour les trois organisations multilatérales traitant de santé, alimentation et commerce mondiaux, il est "important" d'assurer les échanges commerciaux, "en particulier afin d'éviter des pénuries alimentaires", indique leur texte commun reçu à Paris. Les trois organismes s'inquiètent notamment du "ralentissement de la circulation des travailleurs de l'industrie agricole et alimentaire" qui bloquent de nombreuses agricultures occidentales, et des "retards aux frontières pour les containers" de marchandises qui entraînent un "gâchis de produits périssables et une hausse du gaspillage alimentaire".</p> <p>> >> A lire aussi - L'inflation risque de l'envoler aux Etats-Unis</p> <p>> Ils soulignent aussi le besoin de "protection" des salariés engagés dans la production alimentaire, des ouvriers exerçant dans l'industrie de transformation agroalimentaire et ceux de la distribution, afin de "minimiser la propagation du virus dans le secteur" et de "maintenir les chaînes d'approvisionnement alimentaire".</p> <p>> >> A lire aussi - Pâtes, oeufs, riz... ces biens alimentaires souvent absents des supermarchés</p> <p>> "Lorsqu'il est question de protéger la santé et le bien-être de leurs concitoyens, les pays doivent s'assurer que l'ensemble des mesures commerciales ne perturbe pas la chaîne de l'approvisionnement alimentaire", ajoutent les chefs de la FAO, de l'OMS et de l'OMC. "C'est dans des périodes comme celles-ci que la coopération internationale est essentielle", soulignent-ils.</p> <p>></p> <p>> "Nous devons nous assurer que notre réponse face à la pandémie de Covid-19 ne crée pas, de manière involontaire, des pénuries injustifiées de produits essentiels et exacerbe la faim et la malnutrition", concluent-ils.</p> <p>></p> <p>> Le progrès</p> <p>> https://www.leprogres.fr/sante/2020/04/01/omc-oms-et-fao-mettent-en-garde-contre-un-risque-de-crise-alimentaire-mondiale</p> <p>></p> <p>OMC, OMS et FAO mettent en garde contre un risque de crise alimentaire mondiale</p> <p>Manque de main d'oeuvre dans les champs, difficultés logistiques, manque de protection des salariés de la chaîne agroalimentaire face au Covid-19 : autant d'éléments auxquels il faut prêter attention au risque de provoquer une crise alimentaire mondiale, alertent trois organisations.</p> <p>Par AFP - 01 avr. 2020 à 16:42 - Temps de lecture : 4 min</p> <p> Vu 1310 fois</p> <p>Un rayon vide dans un supermarché Waitrose à Londres, au Royaume-Uni. Photo Isabel INFANTES / AFP</p> <p>> Perturbations des marchés des denrées agricoles, manque de bras dans les champs, protection déficiente des salariés de l'agroalimentaire face</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>au coronavirus : dans un rare communiqué commun, les dirigeants des trois organisations multilatérales chargées de l'alimentation, de la santé, et du commerce, FAO, OMS et OMC, mettent en garde contre un risque de crise alimentaire mondiale.</p> <p>Gare aux restrictions à l'exportation</p> <p>> Si certains pays exportateurs de céréales de base étaient tentés de retenir leurs récoltes par crainte de manquer ou pour faire baisser les prix, d'autres, plus fragiles, à l'autre bout de la chaîne alimentaire mondialisée, risquent de traverser des pénuries graves, préviennent les trois organisations.</p> <p>> "Les incertitudes liées à la disponibilité de nourriture peuvent déclencher une vague de restrictions à l'exportation", provoquant elle-même "une pénurie sur le marché mondial", soulignent le Chinois Qu Dongyu, qui dirige l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), l'Ethiopien Tedros Adhanom Ghebreyesus, directeur-général de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et le Brésilien Roberto Azevedo, dirigeant de l'Organisation mondiale du commerce (OMC).</p> <p>> Selon eux, il est "important" d'assurer les échanges commerciaux, "afin d'éviter des pénuries alimentaires" notamment dans les pays les plus pauvres.</p> <p>La Russie veut limiter ses exportations de céréales</p> <p>> Peut-être visée par cet avertissement, la Russie, premier exportateur mondial de blé, dont le ministre de l'Economie et celui de l'Agriculture ont défendu en début de semaine un projet de limiter les exportations russes de céréales à 7 millions de tonnes entre avril et juin, ont indiqué plusieurs cabinets de courtage sur le marché européen du blé.</p> <p>> Ce mercredi, dans l'attente de l'approbation par le gouvernement de cette proposition, la Russie a décidé de vendre un million de tonnes de blé issu de ses propres stocks de réserve sur son marché domestique pour limiter la hausse de ses prix intérieurs, rapportait le cabinet Agritel mercredi matin. De quoi faire redescendre la pression.</p> <p>> Pour les experts de la FAO, l'agence onusienne chargée de l'agriculture et de l'alimentation, les "restrictions à l'exportation" débouchent parfois sur des famines dans d'autres coins du globe.</p> <p>Manque de main d'oeuvre avec la fermeture des frontières</p> <p>> Les trois organisations internationales s'inquiètent d'autres facteurs menaçant la chaîne alimentaire mondiale.</p> <p>> Le "ralentissement de la circulation des travailleurs de l'industrie agricole et alimentaire" bloque de nombreuses agricultures occidentales.</p> <p>> Avec la fermeture des frontières due au coronavirus, elles se découvrent toutes en même temps dépendantes de main d'oeuvre venue d'ailleurs: latino-américains aux Etats-Unis, Maghrébins pour récolter les fraises en Espagne, backpackers européens en Australie, travailleurs agricoles d'Europe de l'Est dans les champs d'asperges en Allemagne...</p> <p>Retards dans le déchargement des containers</p> <p>> Autre maillon suscitant l'inquiétude, les "retards aux frontières pour les containers" de marchandises, qui entraînent un "gâchis de produits périssables et une hausse du gaspillage alimentaire".</p> <p>> Au plus fort de la crise du coronavirus en Chine, des bateaux chargés de containers de lait en poudre venant d'Europe n'ont même pas pu être déchargés par manque de main d'oeuvre dans les ports, par exemple.</p> <p>Protéger le personnel de la chaîne alimentaire</p> <p>> Par ailleurs, alors que des salariés de l'enseigne magasin bio américain Whole Foods, propriété d'Amazon, se mettent en grève pour leur santé face au coronavirus, les trois organisations internationales s'inquiètent aussi du besoin de "protection" du personnel de la production alimentaire ou de la distribution.</p> <p>> Leur souci est aussi bien de "minimiser la propagation du virus" dans ce secteur que de "maintenir les chaînes d'approvisionnement alimentaire". Par temps de pandémie, l'alimentation est devenue prioritaire pour des centaines de millions de personnes confinées dans le monde.</p> <p>> "Lorsqu'il est question de protéger la santé et le bien-être de leurs concitoyens, les pays doivent s'assurer que l'ensemble des mesures commerciales ne perturbe pas la chaîne de l'approvisionnement alimentaire", résumant les chefs de la FAO, de l'OMS et de l'OMC. "C'est dans des périodes comme celles-ci que la coopération internationale est essentielle", soulignent-ils.</p> <p>«Nous ne sommes qu'au début de cette crise», juge l'économiste Abby Abassian, selon lequel il ne s'agit pas d'une crise de production, mais surtout d'une crise de transport et de logistique. Selon lui, la situation en Inde va être déterminante pour la suite. "Les récoltes commencent dans quelques semaines, la fluidité des marchandises doit être assurée", dit-il.</p> <p>Qu'importe la technologie face aux futures famines et à au manque d'eau.</p>
N°302		X	X	X		X					X	<p>Association - Amis de la Vallée de la Bièvre, Jean-Louis du Fou, Président</p> <p>veuillez trouver ci-joint le fichier de la contribution des Amis de la Vallée de la Bièvre à l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative concernant le projet de la ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express reliant les gares aéroport d'Orly (exclue) à Versailles Chantiers, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous (91)</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p><u>PJ : 200716 GPE L18m EPu-avis AVB.pdf</u></p> <p>Préambule</p> <p>L'association des Amis de la Vallée de la Bièvre (AVB), agréée au niveau régional, a pour objet de protéger et de valoriser l'environnement de la vallée de la rivière Bièvre et de son bassin versant, et de préserver la qualité du cadre de vie de cette région.</p> <p>Le territoire où agissent les AVB est en partie traversé par le projet de ligne 18 du réseau de transport public Grand Paris Express. Pour mémoire, lors de l'enquête d'utilité publique de 2016, les AVB ont déposé un avis défavorable au titre que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le projet ne répond pas aux besoins réels de desserte des usagers actuels du territoire ; - le service pourrait être rendu à moindre coût avec des transports de rabattement à partir du réseau existant ; - cette liaison multi pôles est propice à voir augmenter l'éloignement domicile-travail ; - comme tout transport capacitaire, la ligne se verra inévitablement accompagnée à terme d'une urbanisation adjacente. <p>Pour un bénéfice socio-économique contesté par diverses instances expertes, le projet de ligne 18 porte atteinte à la qualité de vie des habitants du territoire et menace la vocation agricole du plateau de Saclay.</p> <p>Les AVB et sept autres associations ont ensuite déposé le recours n° 411030 auprès du Conseil d'État pour abus de pouvoir du décret n° 2017-425 (pièce J.13 du présent dossier d'enquête). Pot de terre contre pot de fer, ce recours a été rejeté. Le dossier d'enquête de DUP modificative apporte-t-il des éléments susceptibles de faire changer l'avis des AVB ?</p> <p>1. Sécurité publique</p> <p>La gare écartée initialement pour les problèmes de risque nucléaire est finalement installée avec la révision des études de sécurité du CEA suite à l'arrêt de certaines installations nucléaires de base (INB).</p> <p>En l'absence de communication de l'enveloppe réelle de danger radiologique (justifiée par le risque affectant chaque INB dimensionnante), le rapport d'information de l'agence de sûreté nucléaire (ASN) n'est pas convainquant.</p> <p>Le porter à connaissance de la préfecture appelle « zone de danger » le périmètre de maîtrise de l'urbanisation souhaité par l'ASN. La forme de cette zone ressemble plutôt à la réduction de la « zone non aedificandi » (ZNA), dite supprimée (sans abrogation de son décret n° 60-857 du 6 août 1960 !). Cette zone réduite rend possible le risque d'un attentat malveillant (par exemple un tir de roquette à partir de la gare, établissement recevant du public à hauteur de viaduc)</p> <p>La modification du PLU de Saclay est susceptible d'avoir des incidences sur la santé humaine et nécessite l'actualisation du plan particulier d'intervention (PPI).</p> <p>Elle a trop sommairement été instruite, sans document de mise en conformité à soumettre à l'autorité environnementale.</p> <p>2. Insertion de la gare dans le tissu local</p> <p>La dénomination « CEA-Saint Aubin » est caduque ; la gare est prévue sur le territoire de la commune de Saclay.</p> <p>Son urbanisation périphérique n'est évoquée qu'au § 4.4 de la pièce H qui limite le potentiel de développement au voisinage du CEA. Mais il apparaît aussi le plan d'une ZAD du Christ plus vaste (renouvelée en 2019) et rien n'y est dit des périmètres où la loi Grand Paris de 2010 donne à la SGP des droits sur l'urbanisation. Les conséquences de cette gare sur la vie du bourg nécessitent des aménagements qui ne sont pas définis (tels que le franchissement piétonnier du noeud-routier, ou la circulation et le stationnement des usagers ralliant la gare en automobile). Tout au plus un parking-relais est évoqué mais sous forme de question ouverte.</p> <p>La SGP ayant bien su passer une convention de financement avec Enedis pour le dévoiement des réseaux, pourquoi n'a-t-elle pas fait de même avec les collectivités territoriales pour la prise en charge des autres aménagements indispensables ?</p> <p>3. Schéma de construction de la ligne</p> <p>Le projet modificatif de la Ligne 18 maintient le passage en viaduc de Palaiseau à Magny-les-Hameaux. Pourtant en septembre 2018, la commission d'enquête sur l'évaluation environnementale demandait une étude sur la mise en souterrain : elle n'a donc pas été écoutée</p> <p>Outre la sauvegarde paysagère et l'acceptabilité par les riverains, un passage complètement souterrain sous le plateau de Saclay aurait soulagé les contraintes de déclivité, voire de perturbations (vibrations sonores et acoustiques, impulsions électromagnétiques). Il aurait permis de raccourcir la longueur de la ligne en épargnant les détours de contournement effectués en aérien. Or pour maintenir le délai de réalisation, sans rien changer au tracé si ce n'est à la marge, cette ligne affiche une augmentation de 1,3 milliards d'euros (gare déduite). Cinq fois plus que les 250 millions de surcoût d'un souterrain.</p> <p>4. Environnement</p> <p>Cette enquête porte accessoirement sur les modifications du tracé à Palaiseau et à Orsay. Bien que la SGP annonce que « les impacts sur</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>l'environnement sont minimisés » il ne nous semble pas que la méthodologie environnementale ERC (éviter, réduire, compenser) ait été correctement appliquée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - rien n'est évité puisque la promesse de ne pas faire déborder les chantiers de déboisement des emprises défrichées n'est qu'une lapalissade ; - rien n'est réduit puisque les emprises augmentent en tout de 7 hectares dont la moitié au détriment d'espaces boisés classés ; - rien ou presque n'est compensé à proximité des sites artificialisés, ou bien trop loin pour bénéficier à la biodiversité et aux habitants du territoire. De telles compensations sont un leurre qui donne carte blanche à l'aménageur pour ne pas contraindre son projet, et de proche en proche elles peuvent finir par disparaître (les zones humides de Palaiseau étaient déjà censées accueillir une compensation de celles de la ZAC Polytechnique). <p>5. Bénéfice socio-économique L'évaluation présentée lors de l'enquête publique de 2016 avait été soumise à une contre-expertise du CGI (pièce J.10 du dossier d'enquête) qui s'était révélée défavorable. Cette fois le Secrétariat Général à l'Investissement (ex CGI) n'a pas été consulté. Il n'est pas sain que la SGP reste à la fois juge et partie. Depuis 2016, l'évaluation du coût brut de la ligne 18 est passée de 3,128 milliards d'euros à 4,457 Md€ (Pièce A.2 du dossier d'enquête). La gare ajoutée à Saclay ne coûterait que 25 millions (selon le § 7.4 de la pièce H). Il reste donc une augmentation énorme de 42% des dépenses à périmètre constant. La SGP conclut désormais à un bénéfice socio-économique positif en promettant des avantages à hauteur de 100,4 Md€ (pièce H page 94) alors qu'ils n'étaient estimés qu'à 3,3 Md€ dans le dossier de DUP en 2016. Cette augmentation est sous tendue par l'accroissement de ressources procuré par l'urbanisation évoquée, menaçante à vrai dire. L'incrément de 3000% n'étant déjà pas crédible, il le sera encore moins avec la perte de croissance actuelle du PIB qui risque bien de n'être effacée qu'en 2030. En conclusion de son analyse, l'association des Amis de la Vallée de la Bièvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - RÉCUSE toujours l'utilité publique de la ligne 18 ; - PRONONCE un avis défavorable sur la définition du projet modificatif ; - DÉPLORE que des solutions alternatives n'aient pas été proposées ; - DEMANDE un report du délai de clôture de l'enquête et une réunion publique d'échange.
N°303								X		X		<p>Déposant non identifié Je suis contre le projet de métro ligne 18 en aérien devant la commune de Châteaufort pour cause de nuisances visuelles et surtout sonores. Ma famille habite Châteaufort depuis 16 ans donc bien avant ce projet. Pourquoi n'est on pas capable en 2020 de construire des infrastructures sans détruire les conditions de vie des riverains ? Les niveaux sonores (liés au passage du métro) fournis par la société du grand Paris ne sont que des valeurs moyennes et simulées. Quelle confiance peut on vraiment avoir dans les valeurs annoncées? Quelle sera en réalité le niveau de bruit Max à chaque passage de rame (TOUTES LES 3 A 4MIN) ? Nous n'avons obtenu à ce sujet, aucune réponse de la part de SGP lors des enquêtes publiques. Par ailleurs, aucune mesure de réduction du bruit n'est prévu dans le projet. Elles seront mises en place éventuellement après la mise en service du métro. Dans combien d'années ? C'est inadmissible de traiter les riverains et leur santé de cette façon. Aucune demande des riverains n'a été prise en compte lors des enquêtes publiques par la SGP. Je rappelle que le bruit peut engendrer de réelles maladies et est source de stress. Paris mène un combat pour réduire les nuisances sonores. Pourquoi en créer chez nous ? A l'origine du projet de la ligne 18, le métro devait être enterré sur le plateau de Saclay. Pourquoi devrions nous sacrifier nos conditions de vie à cause de dérives financières dont nous ne sommes pas responsables ?</p>
N°304								X		X		<p>Déposant non identifié L'essentiel du flux de déplacement travail-domicile du territoire est un flux nord-sud. La liaison prévue de la ligne 18 entre Massy et Versailles est un non-sens qui ne répond à aucun besoin actuel. Elle n'aura comme conséquence qu'une urbanisation accrue du plateau au détriment de terres agricoles d'une qualité exceptionnelle. Il est temps d'arrêter cette course folle à toujours plus de constructions et de s'occuper de réhabiliter et d'occuper tous les logements et bureaux vides du territoire. Après avoir pris le prétexte d'un développement scientifique sur le plateau (qui s'est avéré pour l'essentiel une opération juteuse de BTP) il s'agit maintenant de réaliser une investissement aussi coûteux qu'inutile.....sauf pour les entreprises de BTP qui s'occuperont de l'urbanisation autour des gares dans un premier temps, de façon plus étendue ensuite car la logique à l'œuvre est toujours la même. La seule chose dont les habitants du territoire ont besoin c'est une amélioration du trafic du RER B et de dessertes légères vallée plateau aussi bien vers le plateau de Saclay que vers la zone de Courtaboeuf dans laquelle le taux d'espaces construits non exploités est considérable! Les terres agricoles doivent être préservées et les grands projets inutiles doivent être abandonnés! C'est la qualité de vie - voire même simplement la condition de la survie- des générations qui nous suivent qui est en jeu</p>
N°305								X		X		<p>Déposant non identifié Encore une enquête sur le projet de ligne 18...</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Pourquoi ? Cette enquête est aussi inutile que le métro...Sans réunion publique (la Covid a bon dos), en plein mois de juillet, avec des milliers de pages à lire...Encore une fois, tout est fait pour décourager les citoyens qui ont accumulé une expertise forte sur leur territoire, mais qui est soigneusement ignorée.</p> <p>D'enquête partielle en enquête partielle, les habitants expriment leur désaccord avec ce projet, mais les rapports d'enquête n'en tiennent pas compte quand ils n'en modifient pas le sens général d'opposition forte à la ligne 18 (cf. contribution de Moulon 2020).</p> <p>Les experts disent leurs avis défavorables, leurs réserves : au plan économique, financier (coût démesuré, gabegie d'argent public, absence de rentabilité etc.) au plan de l'opportunité et de la pertinence (inadaptation par rapport aux besoins réels) au plan environnemental (destruction de terres agricoles, de biodiversité, risques liés au CEA, catastrophe visuelle, accroissement des nuisances sonores, des pollutions etc.).</p> <p>Il n'y a bien évidemment aucun besoin d'un nouveau transport Versailles-Orly (doublant le RER C déjà existant) à l'heure où les transports en avion sont censés diminuer, le télétravail et le télé enseignement dans les universités augmenter ...</p> <p>Contrairement à ce qu'affirment les directions des établissements du Plateau, les salariés ne demandent pas ce transport. Le besoin existant est celui de transports nord-sud, vallée-plateau que refusent les décideurs actuels pratiquant ainsi la politique du pire (pas de rénovation de des RER existants).</p> <p>Cette urbanisation massive va aggraver le déplacement des Franciliens d'un bout à l'autre de l'Île-de-France, et c'est un véritable écocide à l'heure où on a besoin de ces terres fertiles pour se nourrir, respirer et (sur)vivre.</p> <p>Nous vous invitons à lire attentivement le livre « Citoyens de terre contre Etat de fer- Paris-Saclay, un désastre humain, environnemental et démocratique » (https://saclaycitoyen.jimdofree.com/) qui explicite nombre d'arguments contre ce projet de métro, encore plus d'actualité à l'heure où les finances publiques vont si mal et les besoins d'un autre aménagement du territoire sont si pressants, pour respecter l'activité agricole et stopper la concentration en Ile de France.</p> <p>Soyez certains Mesdames et Messieurs de la commission d'enquête de notre désaccord profond avec ce projet.</p>
N°306								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Besoin non justifié, investissement non pertinent et non rentable.</p> <p>Merci de considérer l'ajustement de la capacité effective des RER B et RER C accompagné de liaisons vallées-plateau plus légères, flexibles, moins coûteuses et répondre mieux à la limitation de la bétonisation: bus, téléphérique, vélo.</p> <p>AVIS DEFAVORABLE sur ce projet de ligne 18.</p>
N°307		X	X					X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Dans le contexte actuel qui bouleverse toute l'économie mondiale, aura-t-on le bon sens de ne pas poursuivre sans questionnement un projet décidé il y a plus de 10 ans ?</p> <p>Alors que la Cour des Comptes a déjà dénoncé les comptes en rouge de la Société du Grand Paris, alors que la France est endettée à 120 % de son PIB, faut-il engager la poursuite de la ligne 18 sous cette déclinaison ?</p> <p>Pourquoi relier l'aéroport d'Orly à Anthony alors que la liaison existe avec l'Orlyval, sachant que l'aéroport d'Orly a déjà été fermé plusieurs mois ? Une fermeture définitive pourrait-elle être envisageable ?</p> <p>A l'heure du développement du télétravail, des cours virtuels dans les universités à l'image d'Harvard, du MIT, de Cambridge... cette année, les études de fréquentation de la ligne démontrant la rentabilité du projet méritent, sans aucun doute, d'être actualisées.</p> <p>Pourquoi une enquête publique modificative pour l'inclusion de la gare de Saclay sans mise en compatibilité du PLU de Saclay ?</p> <p>Mise en compatibilité du PLU d'Orsay</p> <ul style="list-style-type: none"> · Il est curieux de constater que l'optimisation du projet se traduise sur le territoire d'Orsay par un doublement de la surface réservée N°18 du PLU passant de 26 465 m² à 52 366 m². A quoi correspond cette nouvelle surface ? · Il est mentionné : réduire l'emplacement réservé n°29 sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc ; cet emplacement n'existe pas. · Il est mentionné : pour rendre possible la réalisation du projet modifié : quel est ce projet modifié ? · Comment l'emprise chantier nécessaire pour la réalisation de l'ouvrage de franchissement de la RN 118 empiétant sur un espace boisé classé de 6 436 m² se traduit par un déclassement de 16 540 m² supplémentaires ? <p>Comment affirmer que la ZPNAF qui jouxte la RN 118 entre les ronds points du Christ de Saclay et de Corbeville ne soit pas impactée et réduite avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> la voie d'insertion supplémentaire sur la RN 118 entre ces ronds points, la piste cyclable la ligne 18

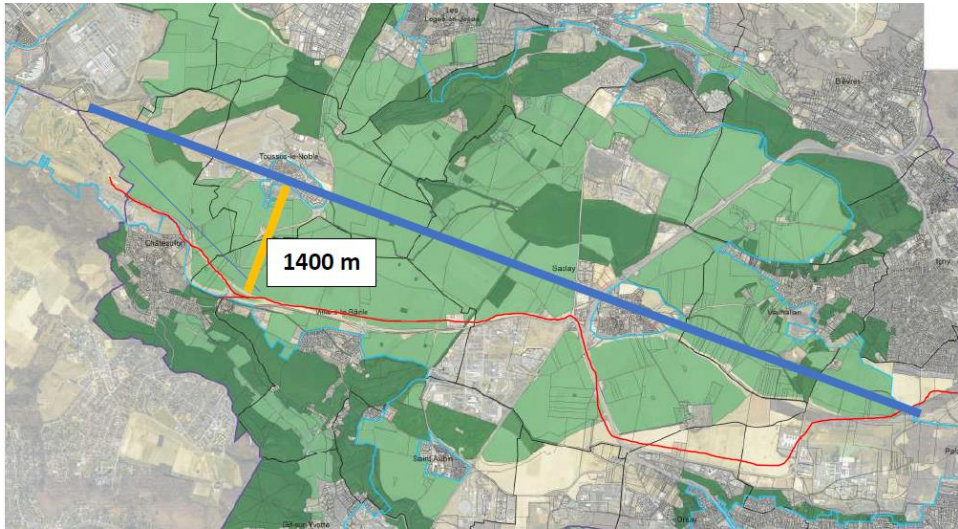
Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

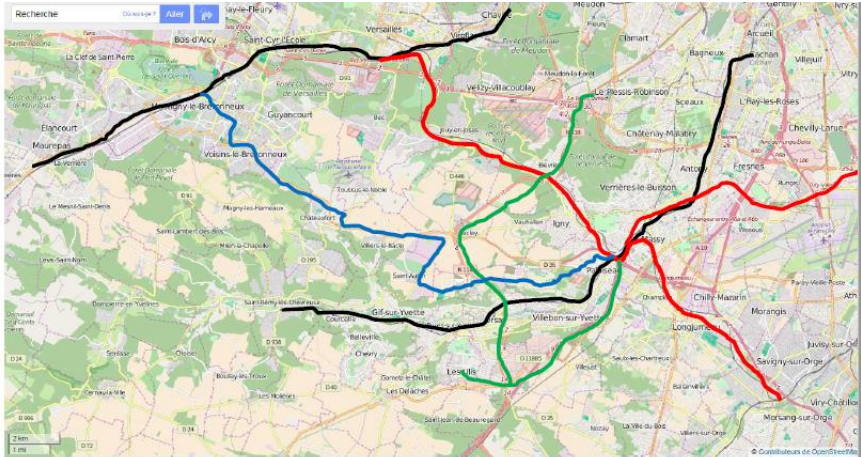
Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													<p>Dans le document D la figure de la page 42 est incompréhensible car le plan est inversé.</p> <p>La voie de service de la ligne 18, de 4 mètres de large, est-elle exclusivement à l'usage de la ligne 18 ou bien dans le domaine public ? Quelle sera son implantation par rapport à l'ouvrage de franchissement de la RN 118 ?</p> <p>Le projet de transformation de la ligne du TCSP par le tram a depuis longtemps été évoqué et possède de nombreux avantages par rapport au projet de la ligne 18, il mérite une étude approfondie.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Coût plus faible · Délais de réalisation plus courts · Augmentation du nombre d'arrêts · Respect des terres agricoles · Réductions des nuisances <p>Il est regrettable que les observations émises soient ignorées et que le projet se poursuive à l'identique.</p>
N°308								X			X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Je suis contre la construction d'un métro entre Orsay et Versailles. Les 2 enquêtes précédentes ont montré les inconvénients de cette solution, fort coûteuse au regard du nombre potentiel de passagers, incompatible avec l'agriculture locale, néfaste pour le bruit au passage de Villiers le Bâcle et pour le paysage de cette zone rurale ainsi que pour l'environnement en bétonnant sur un plateau sensible aux inondations. De plus, il existe d'autres solutions (tramway, zone en site propre pour les bus et pistes cyclables) qui pourraient être étudiées plus sérieusement après la crise du Covid et les nouveaux modes de déplacements souhaités sur le plateau de Saclay. L'impact du passage d'un métro à proximité du Cea n'a pas écarté clairement le risque nucléaire et demande un approfondissement. Pour toutes ces raisons, je demande l'annulation de la ligne 18 entre Orsay et Versailles.</p>
N°309								X			X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Habitant à proximité de la D36 et de la D938, je suis opposé à la mise en oeuvre d'un métro aérien sur la portion Saclay-Voisins-Le-Bretonneux qui ne peut que nous apporter des nuisances visuelles, sonores, écologiques sans aucun intérêt.</p> <p>Nous sommes déjà victimes du passage incessant d'avions au dessus de mon habitation quasi inexistant il y a 15 ans, nous ne voulons absolument pas être victime de tels désagréments.</p> <p>Au delà des désagréments quotidiens cela va engendrer une réelle moins-value sur notre bien immobilier.</p> <p>Nous souhaitons soit un métro sous-terrain soit un tramway avec une station au croisement de la D36 et de la D938.</p> <p>Nous sommes également opposés à l'implantation d'une gare au CEA Saint-Aubin pour un métro aérien.</p>
N310								X			X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Une ligne de métro coûteuse en investissement et en exploitation et située au milieu des champs, c'est une aberration. Pendant ce temps, on lance les travaux. Arrêtons les immédiatement.</p> <p>pièce jointe: Ligne 18 et ZPENAF sont incompatibles</p> <p>Les solutions alternatives existent, mais on ne veut pas étudier l'ensemble qui montrerait la très faible utilité de la ligne 18</p> <p>GARE DE PALAISEAU au milieu d'une continuité écologique</p> <p>PJ : ligne 18 et ZPNAF.pdf -solutions alternatives.pdf - gare de palaiseau.pdf</p>
N°310 suite													<p>première pièce jointe : Ligne 18 et ZPENAF sont incompatibles</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												 <p>A moins de 1500 m près, le tracé de la ligne de métro en rouge, traverse en son centre (en bleu) la ZPNAF* (zone protégée) du plateau de SACLAY en vert. Une ligne de métro, ouvre donc la voie à une urbanisation d'une zone que l'on vient de protéger ! La gare de Saclay est pratiquement au centre de la ZPNAF. Elle est donc à abandonner avant d'y avoir englouti des sommes qui deviendront faramineuses en investissement et en fonctionnement.</p>
N°310 suite												deuxième Pièce jointe Les solutions alternatives existent, mais on ne veut pas étudier l'ensemble qui montrerait la très faible utilité de la ligne

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												 <p> — Transport lourd existant à fiabiliser — Transport lourd existant à utiliser au maximum (cadence et vitesse) — TCSP en cours de réalisation </p> <p>Tout ce maillage amélioré et associé à des rabattements en vélo réglerait les problèmes de transport.</p>
N°310 suite												<p>troisième Pièce jointe : GARE DE PALAISEAU Non décidée, elle serait coincée entre la ZPNAF, la forêt domaniale et la frange paysagère !! La gare va t'elle permettre « d'assurer une continuité écologique » !!!! L'extrait du PLU de Palaiseau (ci-dessous) montre qu'elle se situe exactement sur la continuité tracée en gros tireté vert.</p>

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Accueillir une gare de la ligne 18 du métro du Grand Paris Express.</p> <p>Accompagner la réalisation de la ligne 18 d'aménagements permettant d'assurer une continuité écologique</p> <p>Les grands principes d'un futur projet urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> Définir un projet urbain paysager, respectueux des grandes entités paysagères du site, et qui s'intègre au mieux sur le plateau : Conserver une frange paysagère au nord du futur quartier sous forme d'un parc urbain par exemple. Valoriser les terrains agricoles du plateau, aménager un espace de transition et étudier, en lien avec l'AEV, les possibilités d'aménagement d'un espace agroécologique à vocation pédagogique. Prendre en compte la continuité écologique. Préserver et ouvrir la forêt domaniale, un espace naturel, de respiration et de loisirs. <p>Définir un projet urbain paysager dans la continuité de Camille Claudel et autour de la future gare :</p> <ul style="list-style-type: none"> Poursuivre le quartier Camille Claudel dans l'hypothèse de l'implantation d'une nouvelle gare. Accueillir de nouveaux programmes à proximité de la future gare avec une densité et des hauteurs dégressives à partir de la gare. <p>Palaiseau Orientations d'Aménagement et de Programmation – Projet de PLU révisé</p>
N°311				X					X		X	<p>Cyril Girardin Ligne 18 – juillet 2020 J'ai suivi le projet de transport du Grand Paris depuis plus de 10 ans. Je rejette catégoriquement ce projet de ligne 18 que je considère, en 2020, comme un anachronisme. L'Etat s'enferme, depuis des années, avec cette ligne de métro au travers des champs dans une politique dogmatique en faveur du bétonnage du plateau (ou des bétonneurs), dans une politique illisible pour les citoyens de ce territoire, qui ne retireront aucun avantage de cette ligne, alors même qu'ils attendent un TCSP depuis des années (bus à haut niveau de service sur voie réservée – transport en commun en site propre). L'Etat conduit ainsi, en 2020, sur la lancée de 2007, une politique incohérente face à ce que sont aujourd'hui, devant nous, les enjeux écologiques et climatiques. Un exemple d'incohérence entre le discours « écologique » de l'Etat et la réalité de son action : dans le dossier d'enquête il est rappelé : « Autorisation environnementale Le projet de la ligne 18 desservant les gares entre Aéroport d'Orly et Versailles Chantiers relève de plusieurs autorisations environnementales en application notamment du code de l'environnement et du code forestier. Un dossier d'autorisation environnementale concernant le projet de création de la ligne 18 reliant les gares Aéroport d'Orly (exclue) à Versailles Chantiers a été soumis à enquête publique du 11 juin au 10 juillet 2018. Un arrêté préfectoral portant autorisation environnementale au titre des articles L181-1 et suivants du code de l'environnement a été adopté le 20 décembre 2018. Cette autorisation environnementale repose sur l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale et sur ses décrets d'application n° 2017-81 et n° 2017-82 du 26 janvier 2017. L'autorisation environnementale tient lieu, au titre des articles L181-1 et L181-2 du code de l'environnement : - De dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés en application des articles L411-2 et suivants » Ce qui veut dire que l'Etat, sensé être garant de la protection et du respect de l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats, se donne le droit, pour</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>cette ligne 18, de déroger, à cette obligation de protection des espèces et habitats « protégés ».</p> <p>Cet exemple est révélateur, pour moi, de ce qui se joue à Saclay depuis quelques années déjà, et qui doit être qualifié d' « écocide » : un écocide est la destruction ou l'endommagement irrémédiable d'un écosystème par un facteur anthropique.</p> <p>Dans le contexte du dérèglement climatique, de la convention citoyenne pour le climat, et de la crise du coronavirus qui a montré la fragilité de nos sociétés, l'Etat poursuit un projet qui va rayer de la carte un large territoire encore agricole proche de Paris, une ressource, un milieu naturel plurimillénaire.</p> <p>Qu'est-ce que ce projet de ligne 18 ? C'est un projet d'urbanisation. La population actuelle du plateau, même celle de Saint Quentin en Yvelines, ou de Palaiseau, ne justifie absolument pas ce type de transport . Depuis 10 ans la SGP est incapable de fournir des données chiffrées qui justifie la capacité de transport de ce métro : 150 000 passagers par jour et jusqu'à 20 000 passagers/h par sens, à l'heure de pointe. La partie ouest de ce métro, en particulier, entre le CEA de Saclay et Voisin le Bretonneux, ne nécessite absolument pas cette capacité de transport. Le surcoût économique de ce transport est devenu aujourd'hui totalement aberrant et déraisonnable au regard du potentiel de voyageurs transportés, mais aucun « décideur », aucun personnage de pouvoir, ne semble vouloir le révéler, ou le relever.</p> <p>Ce qui va s'imposer, pour réussir à remplir ce métro, et donc assurer un meilleur équilibre économique, ce sera l'urbanisation progressive des terres agricoles., sans considération aucune pour la ZPNAF, qui sera tout simplement « réduite ».</p> <p>Cette urbanisation se fera par destruction ou artificialisation de sols, dont la qualité est régulièrement indiquée, dans les différents documents de l'enquête environnementale, comme excellente, des sols limoneux , de limons profonds des plateaux, extrêmement fertiles et productifs, des « terres à blé » produisant 8 à 10 tonnes de blé par hectare et par an.</p> <p>Le rôle de l'Etat devrait être de protéger ce patrimoine, cet écosystème, et la biodiversité associée . L'Etat, dans sa posture « écologique », indique se préoccuper des sols : c'est la circulaire sur le « zéro artificialisation nette ». En réalité, et contrairement à son discours, il organise, et prévoit à Saclay, avec cette ligne de métro, la destruction de plusieurs centaines d'hectares de sols agricoles, privant de cette ressource les générations futures de ce territoire.</p> <p>La crise du coronavirus a montré le besoin de « souveraineté » (Emmanuel Macron – 31 mars 2020) en exprimant en particulier un regain d'intérêt, en temps de crise, pour la production alimentaire locale. En détruisant les sols agricoles, l'Etat organise la destruction de milieux naturels et de structures agricoles qu'il dit, par ailleurs, vouloir défendre.</p> <p>Ce discours incohérent, mensonger et hypocrite me paraît aujourd'hui totalement inapproprié par rapport à une certaine lucidité des citoyens sur ces enjeux. Les récents résultats et scores « écologiques » lors des élections municipales dans certaines grandes villes de France me paraissent témoigner d'une réaction citoyenne face à ces comportements politiques anachroniques, qui cherchent à tromper les citoyens.</p> <p>Depuis des années les habitants de ce territoire se voient imposer un projet d'urbanisation qui détruit leur environnement, alors que, parfois, les familles sont établies ici depuis plusieurs générations. Ces citoyens qui s'expriment régulièrement dans les consultations publiques ne sont pas écoutés. Les élus, leur représentants, qui s'opposent à ce projet, y compris auprès du Conseil d'Etat, ne sont pas plus entendus. Nous vivons sur ce sujet un complet déni de démocratie. J'ajoute aujourd'hui cette n-ième contribution, mais sans aucune illusion, simplement pour dire le mépris et la tristesse que je ressens de voir dans ces procédures l'expression des citoyens totalement ignorée et bafouée.</p> <p>Mesdames et Messieurs les commissaires enquêteurs, ne soyez pas les « très dévoués serviteurs" de l'Etat sur ce dossier, mais considérez, enfin , l'expression citoyenne et la résistance qui s'exprime dans ces lignes et dans de nombreux autres avis, face à ce funeste projet de ligne 18, qui porte en lui la promesse d'une destruction progressive, mais certaine, du remarquable caractère agricole de ce territoire saclaysien .</p>
N°312								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Contre le viaduc entre Saclay et chateaufort, entrez laligne si elle est vraiment nécessaire !</p>
N°313				X				X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Habitante depuis 30 ans dans le centre ville de Palaiseau et travaillant depuis 30 ans à Vélizy-Villacoublay, je suis favorable aux développement des transports publics et multi-modaux écologiques mais opposée à la construction de la ligne 18 pour les raisons suivantes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) son ratio coût / valeur ajoutée pour les usagers: + de 4 Md€ 2) l'augmentation de son coût: +1,329 Md€ depuis la dernière estimation 3) l'absence d'études alternatives permettant notamment de valoriser la ligne de bus en site propre et qui relie déjà la gare de Massy-Palaiseau au plateau de Saclay: aucune étude sérieuse de liaisons cyclables/multimodales entre Palaiseau et le plateau de Saclay -aucune solution proposée pour relier "intelligemment" la zone de Vélizy dans laquelle sont implantées des entreprises à forte valeur technologique, aux villes situées plus au sud, dont le plateau de Saclay, donc la N118 est et restera une voie de circulation privilégiée alors qu'elle est déjà saturée 4) que deviendra la ligne de bus en site propre sur la commune de Palaiseau après mise en service de la ligne 18? une route supplémentaire ?? 5) l'impact environnemental + pollution sonore pour les riverains 6) l'impact de la création d'une gare Palaiseau sur le plateau qui va entrainer le développement de l'urbanisation autour de cette gare, urbanisation

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>déjà trop dense dans cette zone.</p> <p>7) le changement de façon de travailler et de se déplacer suite à la crise Covid 19 que nous venons de vivre va créer un énorme changement qui va s'inscrire dans la durée : "Après l'annonce coup de poing de PSA, les entreprises qui basculent vers une réduction drastique de leur surface de bureaux et donc vers tout ou partie de Télétravail, se multiplient à travers le monde.</p> <p>Logique. Faire des économies de loyers, permettre le télétravail à des collaborateurs de plus en plus volontaires, limiter la circulation, recruter de plus en plus loin pour trouver les meilleurs profils... tout va pousser les entreprises dans cette direction à l'avenir.</p> <p>Et donc ?</p> <p>Travailler comme cadre dans une entreprise d'île de France, par exemple, pourra très bien se faire 4 jours par semaine depuis sa maison en Normandie, où depuis un espace de coworking près de sa maison pour ne pas être seul... " https://www.linkedin.com/feed/news/psa-g%C3%A9n%C3%A9ralise-le-t%C3%A9l%C3%A9travail-4903572/</p> <p>Voilà à mon sens 7 bonnes raisons, les raisons de la sagesse, pour profiter de la situation actuelle pour repenser ce projet avec une prise en compte élargie des enjeux de demain ...</p>
N°314								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Je suis opposé au métro sur pylônes.</p>
N°315			X					X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>C'est un secret de polichinelle, tout le monde le sait : un métro lourd, telle la ligne 18 est sur-dimensionnée (basée sur une fréquentation de 150000 voyages par jour). Les hypothèses de croissance sont fausses et doivent être corrigées. D'autres solutions existent, explicitées maintes fois (TCSP, Téléphériques, tram-train) et n'ont manifestement pas été prises en compte par les études du SGP. D'autre part, en tant qu'ancien chef e grands projets internationaux, je ne peux que m'inquiéter des dérives de surcoût (40% en moins de 4 ans) qui ne vont aller qu'en s'empirant, sans parler du retard de réalisation inhérent à ce type de projet. Alors que les transports locaux par bus et les lignes existantes du RER B souffrent d'un manque d'entretien et d'investissement criant. Enfin, il est regrettable qu'après les mesures préconisées par la récente Convention citoyenne sur le climat, l'artificialisation des terres agricoles continue de plus belle comme si de rien n'était. Il est impératif de repartir sur de bonnes bases, avec un schéma de transport cohérent, en rapport avec notre temps et adapté aux besoins de la population locale et universitaire de Paris Saclay.</p>
N°316			X					X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>J'ai 24 ans. Depuis 2003, j'habite, je me nourris, je me balade sur le plateau de Saclay. Depuis plus de 10 ans, je milite contre ce projet inutile et obsolète. Cette énième consultation me permet de vous rappeler une fois de plus : JE SUIS CONTRE LA LIGNE 18 !</p> <p>Mon jugement se fonde sur les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - cette infrastructure lourde ne répond à aucun besoin réel. La portion Massy -Versailles est déjà possible en RER C. Le campus est accessible par des bus depuis le RER B ou par d'autres projets plus légers qui pourraient être mis en place plus rapidement. - Cette infrastructure est TROP couteuse. Le financement n'est pas assuré et ne cesse de croître. C'est très anormale que des lignes comme le RER B ou C ou la ligne 13 quotidiennement pratiquée par des milliers de personnes ne soient pas rénovés avant la construction d'une nouvelle ligne inutile et néfaste pour l'environnement ET dont la capacité est fortement supérieure à la demande prévisible. Cette infrastructure n'est pas adaptée au territoire. - Le plateau et ses agriculteurs sont un moteur de l'économie locale. Vous devez protéger leur emploi ! Ils sont innovants et dynamiques ! Le Viaduc comme les infrastructures routières mettent un frein à leur exploitation. L'agriculture est une priorité dans une région qui n'a pas 2 jours d'autonomie alimentaire. Encourageons-les plutôt que de signer leur perte. - le Plateau de Saclay comme l'ensemble de la ZPNAF est une richesse et un patrimoine à valoriser. Faire traverser un viaduc au milieu du plateau de Saclay, c'est pour moi comme si vous étiez en train de programmer de traverser le Château de Versailles, c'est une perte patrimoniale d'une ampleur considérable. Il est impossible de reconstituer un sol. Les séquelles de cet aménagement seront gravés. La bêtise de notre société qui urbanise à tout va, sera lisible pendant des décennies. Non, merci ! - Les nuisances sonores, visuels et morales, prévus et prévisibles sont inacceptables. Nous vivons sur un territoire en travaux. Des infrastructures plus légères peuvent être mises en place en pointant les zones de besoins ponctuels (RER B - Moulon ou Versailles-Moulon) - Où en est-on de l'objectif ZERO ARTIFICIALISATION NETTE de la région ? <p>La ligne 18 ne présente aucun intérêt pour le territoire. Je suis absolument CONTRE cette ligne de métro. Ce projet d'urbanisation vient compléter la grande liste des projets inutiles et imposés.</p> <p>Il me semble être de votre devoir d'arrêter cet "écocide",</p> <p>Dans cette période de Covid, où le télétravail devient une possibilité pour toute et tous, il n'est pas trop tard pour dire non et réfléchir aux mobilités à l'échelle de l'IDF,</p> <p>Je vous souhaite une bonne réflexion, loin des intérêts de la SGP et plus proche de notre parole d'habitant-e.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
N°317		X						X		X		<p>Juliette Chevalier</p> <p>Nous voici la veille de la fermeture de l'enquête publique. Il est donc temps de réussir à poser des mots sur des réflexions et ressentis qui se bousculent dans mon esprit et mon coeur. Il s'agit dans cet exercice de mêler à des remarques analytiques et objectives sur les problèmes évidents posés par la construction du M18, la transcription des émotions que ce projet alimente en moi, sans tomber dans le pathos. L'exercice est difficile : le dossier d'enquête est austère et difficilement préhensible pour nous autres citoyens non spécialistes ; les émotions suscitées sont si fortes qu'elles ont du mal à se satisfaire de ce cadre d'écriture.</p> <p>L'essentiel : par amour, pour l'amour, pour la nature, pour la beauté, ne construisez pas de métro entre le CEA et Versailles, ou bien enterrez-le. Je ne connais rien dans notre vie qui vaille mieux que l'amour, la nature, la beauté : c'est la petite fille de 6 ans qui l'a dit et c'est la vieille dame qui le répétera jusqu'à sa mort.</p> <p>Je m'appelle Juliette Chevalier, j'ai 26 ans, j'ai grandi à Châteaufort jusqu'à mes 17 ans, chemin de la folie, le long de la Mérantaise. Je suis ensuite allée étudier les politiques environnementales à Paris. Pendant ces 5 années d'études je suis revenue à Châteaufort dès que je le pouvais : pour enfin respirer, loin de la ville et de sa pollution olfactive et sonore. Arrivée par le train depuis Versailles ou Saint-Rémy, je descendais du bus 262 sur la place Saint-Christophe ou à l'arrêt Trinité, et m'apaisais aussitôt. Les parfums de la campagne, les sons de la campagne. Il m'a paru évident que c'était une chance formidable que d'être "entre" 2 lignes de train, le RER B et la ligne N, dans un village accessible seulement avec 1 ou 2 bus par heure. Evident que cela garantissait la préservation d'un écosystème vallée / plateau merveilleux.</p> <p>Aujourd'hui, le Grand Paris Express, donc le métro 18, vise à "renfor[cer] ?le développement urbain de l'agglomération", pour que "la métropole devien[ne] plus accessible et plus unie".</p> <p>Mais quelle est cette métropole ?</p> <p>Châteaufort et les villages voisins ? Laissez-moi rire.</p> <p>Cherchez, si près de Paris, un seul écosystème similaire, de plateaux agricoles aussi productifs jouxtant des vallées aussi préservées et biodiverses. Et, à pied, seul-e et sans téléphone, arpentez ce territoire, marchez sur ses sentiers, asseyez-vous sous ses arbres, et écoutez. Sentez. Écoutez. On est bien. N'importe qui le sait, qu'il vienne de la cité ou du lotissement, de la petite maison de centre de village, de la villa ou de la caravane. Tout le monde sait qu'on est bien dans un village (Châteaufort, Villiers, Magny, Pétaouchnok) parce que les parfums de la nature embaument en toute saison les rues, et parce que le soir on entend la chouette hululer dans la vallée ; et minuit passé, on n'entend plus rien d'autre que le ruisseau tranquille dans la nuit noire.</p> <p>Voici l'expérience des sens, qui ne trompe pas, que l'on peut et que l'on doit écouter. On doit l'écouter car il n'y a qu'elle qui nous protège de nous-mêmes. Seuls un nez disponible et gourmand, des oreilles attentives et curieuses, des yeux calmes ont le pouvoir de déjouer les attentats de l'esprit à la réalité simple. Ce sont nos sens qui informent nos coeurs, et ce sont nos coeurs qu'il nous faut écouter aujourd'hui lorsqu'il s'agit de prendre des décisions aussi fortes, pérennes et transformatrices pour un territoire, ses habitants et leurs descendants, que celle de construire un métro aérien au milieu de ses champs, avec train passant toutes les 2min en heure de pointe et jusque tard dans la nuit.</p> <p>Aucun mot, aucun objectif ne justifie plus aujourd'hui de détruire la forêt et les champs proches de Paris. Ni la compétitivité, ni la proximité, ni le développement, ni l'accessibilité, ni l'efficacité, ni le progrès : aucun de ces concepts ne fait le poids devant la nécessité absolue de préserver les parcelles de cultures et de bois qui subsistent dans ce rayon de 30km autour de Paris, où il y a 100 ans, maraîchers côtoyaient arboriculteurs et alimentaient encore les habitants franciliens.</p> <p>Nos maîtres-mots ne peuvent plus être que : protection de la biodiversité, réduction de nos émissions de gaz à effets de serre, diminution de notre consommation énergétique, transformation de notre agriculture. Voilà là où est l'emploi. Voilà ce qui fait sens. Voilà ce pour quoi les générations à venir voudront et devront inexorablement travailler. Construire un métro pour pouvoir aller prendre l'avion plus vite à Orly est tout simplement un projet obsolète. Vous le savez. Nous le savons. Tout le monde le sait, au fond de soi. Soyons visionnaires, soyons en avance sur notre temps et non plus pris dans des façons de penser le progrès qui sont toxiques et destructrices de nos conditions de bien-vivre, de nos terres, de nos forêts, de notre air.</p> <p>Je ne connais personne qui aime passer du temps dans les transports quotidiennement. Tout le monde préfère travailler chez soi ou tout près. L'enjeu est de développer l'emploi dans la transition énergétique, au sein de chaque village et de chaque ville. Il y a tout à faire pour tout le monde. Nous avons seulement besoin de leaders éclairés et courageux. Pas des leaders qui continuent de faire poser des dalles de béton sur des champs de blé en intitulant leur dalle Progrès.</p> <p>Non mais, sérieusement ?-</p> <p>« La Ligne 18 du Grand Paris Express a été déclarée d'utilité publique le 28 mars 2017 par décret en Conseil d'Etat. » Utilité publique ? Le service public se fout de son bon public !-</p> <p>Bon. Il est tard et je n'ai hélas pas assez préparé mon texte pour argumenter de façon synthétique et organisée. Le nombre de pages des pièces du dossier a de quoi décourager les plus curieux et déterminés des citoyens.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>« A Palaiseau : Ce bois constituant un espace boisé classé au titre du code de l'urbanisme, il convient de mettre en compatibilité les documents d'urbanisme (MECDU) de la commune de Palaiseau en déclassant une surface supplémentaire de 19 260 m2. » => Je m'exprime ici contre.</p> <p>« A Orsay : Il convient donc de mettre en compatibilité les documents d'urbanisme (MECDU) de la commune d'Orsay en déclassant une surface supplémentaire de 16 540 m2. => Je m'exprime ici contre.</p> <p>Nous devons protéger les bois franciliens : si ce n'est pas vous/ nous qui le faites, qui le fera ? Si ce n'est pas le suivant derrière vous/ nous, qui ? Jusqu'à ce qu'en 2100 il ne reste plus que des allées plantées le long des 2x2 voies. C'est limpide.-</p> <p>« Au sein du programme, le coût estimé pour le projet de la ligne 18 était de 2,860 Md€. A date, l'estimation est de 4,244Md€ » => On peut multiplier par 1,5 le coût estimé du projet, et pourtant il serait toujours formellement impossible et trop cher d'enterrer 14km de métro ?- Dans la « Conclusion sur l'évolution des coûts et de la rentabilité du projet » :</p> <p>« le projet de ligne 18 (...) voit ses bénéfices portés à 10,6 milliards d'euros (valeur 2010) pour des coûts actualisés révisés à 4,1 milliards, du fait principalement d'une valorisation plus pertinente aujourd'hui des créations d'emploi induites par le projet dans le périmètre concerné par la ligne 18. ?Ces chiffres sont la traduction d'un investissement de très grande rentabilité sociale (...). »</p> <p>=> Peut-on calculer et valoriser avec tout autant de pertinence les créations d'emploi induites par le scénario : les communautés de commune de Paris-Saclay, Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles Grand Parc amorcent un processus de transition écologique sans précédent et s'affirment comme leader de l'emploi vert en France : création de milliers d'emplois de micro-maraichers ou maraichers communaux, maitres composteurs, recycleurs, constructeurs en matériaux sains, locaux et durables, etc.</p> <p>La valorisation de création d'emploi proposée dans le dossier d'enquête n'a de sens que comparée à l'aune d'autres scénarii. Si le métro n'est pas construit, quelle pourrait être la création d'emploi en imaginant un autre scénario de transformation du territoire ? Et pour quel coût écologique ? Le coût écologique inclut la dégradation des habitats ET de la qualité de vie des humains impactés par la construction du métro ; il doit être déduit de toute estimation de bénéfices du projet. Les humains impactés ne sont pas que les résidents mitoyens des gares ou du viaduc, ce sont tous ceux qui entendront le métro jour et nuit à 500m ou 1km de son lieu de passage alors qu'auparavant le calme régnait.</p> <p>-</p> <p>« Les impacts du projet sur les boisements concernent des opérations de défrichements pour une surface d'environ 5,5 ha. » « Les mesures de compensation seront mises en œuvre à travers la réalisation de travaux de boisement sur la forêt de Pierrelaye-Bessancourt, en partenariat avec le Syndicat Mixte d'Aménagement de la Plaine de Pierrelaye-Bessancourt (SMAPP) »</p> <p>=> On reboise à 50km du site de déboisement... quelle logique pour les habitants vivant autour des 5,5 ha défrichés ?</p> <p>"Risques d'impacts sur le drainage agricole » => pour continuer les inondations dans les champs des agriculteurs jusqu'à finir de les dégouter du métier le plus essentiel qui soit? ?</p> <p>-</p> <p>Etude d'impact pièce G4 : tableaux résumant les niveaux d'impact résiduel : impact résiduel faible : je n'y crois pas.-</p> <p>Nous avons bientôt terminé : j'ai l'impression de lancer des gravillons dans le tsunami : l'impression que quoi que l'on dise, la machine avance, imperturbable, sourde, parce que « la ligne 18 est d'utilité publique », alors que c'est une aberration économique et écologique.</p> <p>J'ai étudié la politique environnementale, j'ai appris que l'énergie qui est économisée est celle qui n'est pas dépensée : pas dépensée pour construire des lignes de métro carissimes dont l'énergie grise est inconsiderable. Comment comptabiliser le réel coût écologique des matériaux à acheminer, du pétrole à brûler pour faire fonctionner les engins de construction, etc ? Puis celui du fonctionnement du métro sur le long terme ? Par rapport au scénario : ne pas construire de métro et soutenir une politique de relocalisation territoriale de l'emploi dans la transition écologique, où la distance lieu de vie -> lieu de travail est réduite au strict minimum, le choix semble évident.</p> <p>Combien de jeunes pour faire entendre la voix de l'écologique ?</p> <p>Quelle démocratie ? Quelle consultation des habitants ? Quelles décisions imposées d'en haut sans vraie discussion ?</p> <p>Je ressens la colère. Elle est sourde aujourd'hui mais grondera plus fort demain.</p> <p>Ecoutez donc ceux qui prennent la peine de s'opposer.</p> <p>Nous ne nous opposons pas par principe. Il y a peu de plaisir à en tirer. Nous nous opposons car la réelle sagesse est de savoir dire non à l'inutile, non à la dépense, non à ce qui détruit pour exister.</p> <p>Car rien n'est plus important que la terre qui nous nourrit et l'arbre qui nous donne l'air. Que l'on crée donc l'emploi autour de la terre et de l'arbre plutôt qu'autour du béton et du pétrole. Nous nous en saurons gré.</p> <p>Merci pour votre attention,</p> <p>Je vous souhaite un bel été et de charmantes balades à travers bois et champs.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													<p>Bien cordialement, PJ : est-il raisonnable.jpg "Est-ce raisonnable" , texte non daté d'Alexandre Chemetoff, architecte paysagiste "L'échelle pertinente pour penser l'aménagement du territoire est celle qui associe campagne et ville. Regarder ces cartes, comparez-les. Se dessine une autre réalité où les villes seraient inséparables des campagnes qui les nourrissent. Sans campagnes, il n'y a plus de villes. Ces cartes posent à leur manière la question suivante. Est-il raisonnable de construire et d'aménager un seul mètre carré de terre cultivable e Ile-de-France? La réponse est limpide, simple et sans appel: Non! Nous avons donné la parole aux paysans producteurs, ils sont minoritaires, mais néanmoins essentiels, ils nourrissent les villes, façonnent les paysages, ils leur donnent du goût. Goûtons leurs paroles comme nous goûtons les fruits de la terre qu'ils apportent avec eux à Versailles pendant la Biennale au Potager du roi."</p>
N°318								X			X	<p>Déposant non identifié Je fais partie du collectif de la rue des MARCHAIS à ANTONY et je dis NON au passage du métro de la ligne 18 sous nos bâtis. Comment accepter, sans rien dire, de subir les nuisances sonores et vibratoires (bruits solidiens) engendrés par le passage du tunnelier, qui va creuser le tunnel de la ligne 18 dans le tréfonds de nos jardins, pour les plus chanceux, et sous leur propres maisons pour les autres.... Sans oublier le passage du métro automatique qui par la suite va rouler roues en acier sur rails en métal, non stop, 24h/24h.... Parce que fin Janvier 2020 un courrier écopli à été envoyé par un prestataire de service de GSP annonçant le rachat des tréfonds pour la ridicule et honteuse somme de 3 000€ tout compris ????</p> <p>Comment cesser de s'inquiéter pour les fissures et lézardes qui vont apparaître dans et sous nos maisons parce que le sol argileux sur lequel elles sont bâties sera encore plus fragilisé par le creusement du tunnel, sans parler des nappes phréatiques qui vont devoir se frayer d'autres chemins, inondant nos caves et nos maisons...</p> <p>Parce que GSP ou tout autre intermédiaire dit qu'il n' y aura pas ces nuisances, que tout est prévu, sous contrôle et qu'avec les technologies actuelles nous nous inquiétons pour pas grand chose.</p> <p>Comment oublier le fait qu'a aucun moment nous n'avons été informés de ce nouveau tracé qui nous impacte directement, puisque passant dans ou sous nos propriétés. Ni par GSP, ni par la Mairie ??? Que les affiches annonçant les enquêtes publiques (que ce soit celle de 2016 ou celle-ci), ont été affichés ailleurs que dans notre rue (la principale intéressée)....</p> <p>Comment ne pas penser qu'un stratagème visant à nous tenir éloignés de la scène, de nous tenir désinformés, existe... pour mieux nous piéger, pieds et poings liés, par cette loi votée, qui nous prive de nos droits sur nos propriétés, en toute légalité.... sans parler de la dévaluation de nos maisons de l'ordre de 30% minimum, ou du désintéressement des promoteurs qui privilégieront les propriétés libres pour la construction d'immeubles collectifs....</p> <p>Sommes nous devenus fous pour accepter tout cela ? Alors qu'il y a le tracé alternatif qui passe par la très large avenue François Sommer vers Massy, en zone non construite.... Même si nous perdons de notre tranquillité et qualité de vie, changez le tracé passant par la rue des Marchais par le tracé alternatif avenue FRANCOIS SOMMER et je dirais OUI à la ligne 18</p>	
N°319			X					X		X	<p>Déposant non identifié République: une recherche du bien commun dans un domaine donné. Dans la France d'après l'épidémie récente je m'étonne encore davantage que la priorité soit mise à la construction d'une nouvelle ligne (150000 voyageurs par jour) alors que le RER B (1 million de voyageurs par jour) a grand besoin d'être rénové et amélioré. -Ce RER n'est pas fiable ne serait-ce que pour ses horaires, il est sale, il est vétuste. Au point que pour me rendre de la gare du Guichet à Massy Gare TGV pour un voyage professionnel (environ 10 minutes de trajet théoriquement) il m'est arrivé plusieurs fois de rater le train SNCF parce que le trafic du RER était perturbé dès le matin (rames ne marquant pas l'arrêt au Guichet). Je trouve indécent l'argument pro-domo d'un ancien directeur du CEA Saclay (https://www.youtube.com/watch?v=HGB18EalJhE): expliquant que la ligne 18 serait utile pour que les savants/chercheurs/cadres puissent venir directement d'Orly à Saclay. Un grand investissement pour 150 000 utilisateurs potentiels de la ligne quand 7 fois plus voyagent mal chaque jour? Où est la recherche du bien commun? Le bien commun est l'amélioration prioritaire de la ligne ferrée utilisée par le plus grand monde. Expérience vécue: Il y a quelques années 'nous' (un groupe allant à des spectacles à Paris) avons renoncé à reprendre un abonnement parce que: - les voyage aller vers Paris en soirée ou -le voyage retour tard dans la nuit étaient trop aléatoires (je parle des horaires non respectés). -Ce derniers mois alors que les sorties étaient encore limitées pour raison d'épidémie la ferme de Viltain était fréquentée par des cueilleurs de fraises, fleurs, légumes chaque jour de cela semaine en si grand nombre que chaque jour semblait être une fin de semaine. Pour faire face à une telle demande la ferme a été fermée quelques jours (les produits n'avaient plus le temps de mûrir, il y avait trop de cueilleurs); Référence dans le</p>		

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>journal le Monde: (https://www.lemonde.fr/m-perso/article/2020/05/26/epoque-nos-clients-sont-satures-de-beton-et-dinterdictions). Plutôt qu'un nouvelle emprise sur de bonnes terres à culture on aimerait que le monde d'après la pandémie reprenne enfin le choix de sauver ces terres à culture et aille même jusqu'à prôner le maraichage sur le plateau de Saclay. Produit en circuit court: ce serait même une bonne participation à la tentative d'amélioration du bilan du carbone.</p> <p>-Il y a le long de la voie ferré Paris-Orléans et de la N20 plusieurs kilomètres longeant une structure aérienne en béton datant d'un Aérotrain jamais mis totalement en service. Une grande laideur que cette ruine 'industrielle'. De même c'est moderniser un territoire en enlaissant le Monde que donner l'aval à une structure de train en viaduc. Je plaide pour un embellissement de la vie (pour ceux qui voyagent dans un RER B modernisé, pour ceux qui pourraient fréquenter un plateau de Saclay qui resterait largement voué à l'agriculture).</p> <p>-J'ai exprimé d'autres arguments contre la construction de la ligne 18 dans la dernière enquête d'utilité publique qui avait été ouverte. Je ne le reprend pas ici mais ils restent valable à mes yeux: je souhaite que les commissaires enquêteurs /enquêteuses auront également pris connaissance de ces avis émis par le passé qui plaidaient contre la réalisation de cette ligne.</p> <p>-Pour parler crûment j'observe mal d'esbroufe dans ce projet de la ligne 18. Rappel: il y avait moins de gares à l'origine mais plusieurs communes ont souhaité disposer d'une 'halte' comme étant une source de revenus futurs. D'où un renchérissement de la construction et la naissance du projet de 14km en viaduc 'diminuant' le coût. Ce nouvelles gares vont favoriser d'autres constructions et les terrains agricoles seront de plus en plus menacés puis détruits. Des doutes sérieux ont été émis sur le nombre de voyageurs envisagés utilisant la ligne 18: il serait 'hypocritement' trop élevé. Dans le Monde d'après l'épidémie on utilise moins l'avion donc la liaison Orly-Versailles me semble être déjà obsolète. Le coût de la ligne 18 augmente, cela me fait souvenir des dérives financières concernant Flammanville: ne pas avoir confiance dans les montant annoncés.</p> <p>-La tarification pour ligne 18 serait laquelle? Utilisation d'un passe navigo? Un tarif tout à fait comparable à celui du RER?</p> <p>-Les aménageurs du Plateau travaillent loin de la terre et du paysage: Depuis que les constructions se développent sur le plateau je me demande comment/pourquoi 3 petits bosquets d'arbres ont été rayé de la carte alors que l'on parlait de sauvegarde de biodiversité. Je cite: un bosquet détruit pour laisser passage à un site propre pour ligne de bus près de Corbeville, 2 restes boisés anéantis près du Christ de Saclay.</p> <p>Je résume: cette ligne 18 si elle est avalisée contribuera au massacre du paysage du plateau, à la disparition de l'agriculture et ce sera un mouvement de plus vers une dégradation concernant notre mode de vie.</p>
N°320								X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>La section de la ligne 18 reliant Massy à Versailles ne semble répondre à aucun besoin et d'un coût absolument excessif pour assurer la seule desserte du plateau de SACLAY. Il faut rappeler qu'une la ligne C du RER-C assure déjà la liaison entre Massy et VERSAILLES et que cette ligne est sous-utilisée (et par ailleurs non correctement gérée par la SNCF dont la qualité de service et de ponctualité se dégrade régulièrement, contribuant ainsi à la perte de voyageurs). La ligne 18 inutile détruit des terres agricoles de grand qualité ce qui contribuera à son urbanisation quand ces terres devraient être préservées pour une agriculture de proximité en circuit court et contribuer à l'alimentation de la région parisienne. Sa mises en souterrain serait cohérente avec l'objectif de zéro urbanisation à laquelle cet espace ne devrait pas déroger. Les investissements ferrés existants devraient contribuer à faciliter l'usage des transports collectifs en substitution à la voiture et non contribuer à la.creation de nouveaux besoins qui conduisent in fine à augmenter les distances domicile travail.</p> <p>Cette réalisation semble ainsi contraire aux objectifs de transition environnementale,</p>
N°321								X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>je suis contre ce projet inutile et obsolète. Cette énième consultation me permet de vous rappeler une fois de plus que vous allez trop vite, alors que les caisses sont vide, pourquoi vous n'écoutez jamais quand ont dit que la ligne 18 ne sert à rien et qu'elle coûte très cher, s'il y a autant d'argent à investir, pourquoi l'investissement ne commence pas par rénover l'existant qui je pense et bien plus important, car la ligne 18 ne va pas désengorger ni la N118 et ni le RER B, pourquoi les alternatives ne sont pas pris en compte, pourquoi quand on demande les rapports on n'arrive jamais à les avoirs ??</p> <p>QUI PAIE LA FACTURE ENCORE !!!!!</p> <p>Mon jugement se fonde sur les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - cette infrastructure lourde ne répond à aucun besoin réel. La portion Massy -Versailles est déjà possible en RER C. Le campus est accessible par des bus depuis le RER B ou par d'autres projets plus légers qui pourraient être mis en place plus rapidement. - Cette infrastructure est TROP couteuse. Le financement n'est pas assuré et ne cesse de croître. C'est pas normale que des lignes comme le RER B ou C ou la ligne 13 quotidiennement pratiquée par des milliers de personnes ne soient pas rénovés avant la construction d'une nouvelle ligne inutile et néfaste pour l'environnement ET dont la capacité est fortement supérieure à la demande prévisible. Cette infrastructure n'est pas adaptée au territoire. - Le plateau et ses agriculteurs sont un moteur de l'économie locale. Vous devez protéger leur emploi ! Ils sont innovants et dynamiques ! Le Viaduc comme les infrastructures routières mettent un frein à leur exploitation. L'agriculture est une priorité dans une région qui n'a pas 2 jours d'autonomie

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>alimentaire. Encourageons les plutôt que de signer leur perte.</p> <p>- le Plateau de Saclay comme l'ensemble de la ZPNAF est une richesse et un patrimoine à valoriser. Faire traverser un viaduc au milieu du plateau de Saclay, c'est pour moi comme si vous étiez en train de programmer de traverser le Château de Versailles, c'est une perte patrimoniale d'une ampleur considérable.</p> <p>- Les nuisances sonores, visuels et morales, prévus et prévisibles sont inacceptables. Nous vivons sur un territoire en travaux. Des infrastructures plus légères peuvent être mises en place en pointant les zones de besoins ponctuels (RER B - Moulon ou Versailles-Moulon)</p> <p>Le projet de transformation de la ligne du TCSP par le tram a depuis longtemps été évoqué et possède de nombreux avantages par rapport au projet de la ligne 18, il mérite une étude approfondie.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Coût plus faible · Délais de réalisation plus courts · Augmentation du nombre d'arrêts · Respect des terres agricoles · Réductions des nuisances <p>La ligne 18 ne présente aucun intérêt pour le territoire. Je suis absolument CONTRE cette ligne de métro. Ce projet d'urbanisation vient compléter la grande liste des projets inutiles et imposés.</p> <p>Il est regrettable que les observations émises soient ignorées et que le projet se poursuive à l'identique,</p> <p>Avec les 3 mois de confinement que l'on vient de passer, tout le monde commence à travailler autrement et va continuer, je ne vois pas l'intérêt de dépenser encore de l'argent publique pour rien sachant que cet argent à besoin d'être injecter à la rénovation des structures existante et autre, comment est-il possible qu'in arrête pas de demander à la population de faire toujours des efforts et que l'Etat passe toujours au-dessus, il ne reste plus aucune crédibilité.</p> <p>Y EN A MARRE !!!!!</p>
N°322								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Habitants du plateau de Saclay, nous, famille de 3 personnes, sommes absolument contre le projet de prolongement de la ligne 18 de Saclay à Versailles par un métro aérien : un projet inutile et néfaste.</p> <p>Le réaménagement prévu de la RD36 avec la mise en place d'un transport en commun en site propre efficace apparaît largement suffisant.</p> <p>A l'inverse rajouter un métro aérien apportera de nombreuses nuisances sonores et visuelles aux riverains et usagers, ainsi qu'une emprise non négligeable sur les terres agricoles du plateau.</p>
N°323	X							X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Je récusé l'utilité publique de la ligne 18</p> <p>je suis défavorable à la définition du projet modificatif</p> <p>je regrette qu'aucune solution alternative n'ait été proposée</p> <p>je demande un report du délai de clôture de l'enquête et une réunion publique d'échanges.</p>
N°324	X							X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Je suis contre ce projet en l'état car la construction du viaduc détruira l'environnement et obligera les riverains de subir des nuisances plus qu'inutiles.</p> <p>Le comportement de la SGP est inacceptable sans aucun respect pour les victimes de leurs décisions unilatérales. Aucune concertation sérieuse avec les riverains.</p> <p>Déplorable...</p>
N°325								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Habitant au sud de cette infrastructure envisagée, nos besoins ne sont pas desservis par ce type d'infrastructure trop chère et donc trop "unique".</p> <p>Les milliards prévus doivent être affectés au développement de réseaux de bus en multipliant les origines - destinations, les cadences et les amplitudes. Des lignes de bus peuvent aller desservir chaque village et enfin répondre au besoin de transports en commun. Le déploiement de lignes de bus peut être très rapide, puisque ne nécessitant pas d'infrastructure spécifique.</p> <p>Une telle ligne oblige encore à prendre la voiture pour rejoindre les gares...</p>
N°326								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Autant la ligne 18 représente un intérêt majeur pour le transport public Francilien, que son passage aérien est inacceptable. Les nuisances sonores et visuelles sont en contradiction totales avec la proximité du parc naturel régional.</p> <p>Enterrez le métro !</p>
N°327	X	X	X	X		X				X		Déposant non identifié

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Mesdames, Messieurs,</p> <p>A l'heure où Président et Premier Ministre communiquent sur la maîtrise de l'urbanisation, sur la limitation de l'artificialisation des terres, sur une croissance verte en transition écologique, ce projet de ligne 18 est incohérent.</p> <p>La ligne 18, conçue à l'origine comme un métro lourd et rapide reliant des pôles importants et très éloignés est devenue un métro lourd reliant des gares dans des communes quasi limitrophes ou appartenant à la même communauté d'agglomération : incohérence technique.</p> <p>Les prévisions de trafic sont faibles et ne correspondent pas à une aussi coûteuse infrastructure. Les conclusions du rapport Auzannet et celles du STIF étaient identiques à ce sujet.</p> <p>La ligne 18 ne répond pas aux véritables besoins de mobilités dans ce secteur qui sont essentiellement nord/sud et non est/ouest et la décroissance prévue de l'activité d'Orly est à prendre en compte.</p> <p>La rentabilité interne du projet est extrêmement faible voire négative, ce qui a été soulignée par le STIF, par la Cour des Comptes et le CGI.</p> <p>La comparaison 3,5 Md € pour 600 000 voyageurs/jours pour le prolongement du RER E à la Défense et 3 Md € pour la ligne 18 pour, au mieux, 100 000 voyageurs/ jours est éloquent. Cette distorsion a été soulignée par le STIF dans ses avis depuis l'origine du projet. Pour toutes ces raisons, je pense que l'Etat et la SGP font une erreur aux conséquences graves dans la priorisation des investissements publics en terme de transports.</p> <p>Ce dossier modificatif et les modifications substantielles qu'elles apportent au projet initial accroissent les impacts:</p> <ul style="list-style-type: none"> - impact négatif sur l'environnement et sur un espace vert classé avec la modification de la sortie du tunnel sur Palaiseau et l'implantation du centre d'entretien, - impact sur la ZPNAF, puisque impactée par l'implantation de la gare du CEA-Saclay, et menacée d'amputation supplémentaire de plusieurs dizaines d'hectares si la règle de densification dans un rayon de 500m autour des gares, inhérente à la loi du Grand Paris, était appliquée, - impact pour le maintien d'une agriculture efficace sur le Plateau par l'ajout, en plus des pylônes destinés à soutenir un viaduc, d'une emprise routière « de service » accentuant la coupure de l'espace agricole et les difficultés d'exploitation, - impact par la future urbanisation dont le rapport se félicite de l'accélération et de l'amplification qui, en « améliorant » les retombées positives pour la collectivité en matière d'emploi notamment, assureraient le maintien de la « rentabilité » du projet dont le coût est très fortement réévalué. <p>Le coût passe de 2,86 milliards lors de l'enquête 2016 à 4,46 milliards dans le présent dossier soient + 56 % !!</p> <ul style="list-style-type: none"> - du coût très important de cet investissement pouvant être remplacé par des solutions de moindre impact et beaucoup moins coûteuses, à l'heure où les difficultés financières d'Ile de France Mobilités dues à l'accroissement des charges d'exploitation du réseau de transports franciliens, à la baisse de fréquentation potentiellement générée par le recours accru et durable au télétravail, devraient plutôt entraîner une « frugalité » pour de nouveaux équipements et la concentration des moyens sur l'amélioration et l'entretien de l'existant, des mobilités du quotidien comme le souligne l'avis de la cour des comptes, <p>Remarques/commentaires sur ces différents points :</p> <p>1) L'enquête publique se déroule en période d'état d'urgence sanitaire, donc avec des moyens d'information moindres, et surtout SANS intégrer la prise en compte des conséquences durables de la crise COVID-19:</p> <ul style="list-style-type: none"> - en matière sanitaire (éviter à l'avenir les trop grandes concentrations humaines favorables au développement des épidémies), - sociétale : pas de prise en compte du développement du télétravail qui va diminuer les besoins de déplacement et donc affaiblir les prévisions de trafic et donc de « rentabilité » tout comme la fin programmée d'une grande partie des vols intérieurs; - aucune intégration du souci de proximité et de relocalisation des activités qui va évidemment diminuer fortement les déplacements réels de la province et de l'étranger vers le Plateau de Saclay, là aussi au profit du développement des télé ou visio-conférences. - environnementale dans la mesure où la nécessité de conserver des espaces agricoles et naturels est clairement accrue à la fois du fait de la crise sanitaire mais aussi en lien avec la crise climatique, les conclusions travaux de la conférence citoyenne pour le climat. <p>Il est regrettable que la CNDP n'ait pas été préalablement saisie de cette modification substantielle du projet – selon les dires de la SGP – d'autant plus que le contexte économique et sanitaire a lui aussi été substantiellement modifié !</p> <p>Il est aussi regrettable qu'un tel dossier aussi important, avec ses centaines de pages, soit souvent aussi peu clair dans les cartes présentées, souvent non-léguées.</p> <p>2) L'enquête publique est justifiée notamment par l'ajout de la gare du CEA-Christ de Saclay. Il avait déjà été déploré le saucissonnage du projet de 2016 où ni la gare d'Orly, commune aux lignes 14 et 18, ni la gare essentielle du CEA Saclay ne faisaient partie du dossier.</p> <p>Cette gare est par implantée au cœur de la ZPNAF et l'application de la loi sur le Grand Paris, avec la règle d'urbanisation obligatoire dans un rayon de 500m, amputerait de plusieurs dizaines d'hectares cette ZPNAF, ce qui reviendrait à privilégier une loi par rapport à une autre.</p> <p>3) Le dossier présente, notamment en réponse aux critiques de la Cour des Comptes et du CGI, des réévaluations très importantes du coût des travaux (coût passant de 2,86 Milliards lors de l'enquête 2016 à 4,46 Milliards dans le présent dossier soient + 56 % !): la sous-évaluation</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>manifeste exposée dans le dossier de 2016 entache ainsi l'avis de la commission d'enquête de l'époque et la validité de la DUP de 2016. Face à ces réévaluations des coûts, pour prouver une « rentabilité » du projet, la SGP produit des réévaluations énormes des bénéfices attendus de la réalisation de la ligne 18 en tablant sur l'accroissement de l'urbanisation, donc sur une destruction de la ZPNAF induisant baisse de la capacité agricole et naturelle du Plateau de Saclay. La fiabilité des calculs de ces « bénéfices » attendus n'est de plus aucunement montrée ni validée par des expertises indépendantes.</p> <p>4) Le dossier expose des modifications du tracé du Tunnel et de l'implantation du centre d'entretien. L'agrandissement des emprises pour les voies et pour le centre de maintenance provoquerait notamment une augmentation du déclassement des espaces boisés classés d'environ 2 hectares. De plus, cela conduirait à une coupure infranchissable d'au moins 1 km (au niveau de la zone de transition tunnel/viaduc) et au croisement de 2 corridors écologiques. Pourtant, l'enquête de 2016 précisait bien que « Cette transition constitue une coupure infranchissable au sein du territoire, aussi l'objectif est d'en réduire autant que possible la longueur ».</p> <p>Pour ce qui est du franchissement de la RN118 et de son impact en matière de déclassement d'espace boisé, le dossier n'est pas clair. Le dossier ne comporte pas d'étude de l'impact sonore de cette modification de l'entrée/sortie du tunnel à Palaiseau</p> <p>5) La section aérienne est explicitement accompagnée d'une voie de service continue et élargie dans le présent dossier : toutes les observations formulées de 2016 sur l'impact nocif pour le maintien de l'agriculture sur le Plateau sont ainsi toujours valides. De plus, comme dit ci-dessus, l'implantation dans la ZPNAF de la gare du CEA-Saclay et l'obligation légale d'urbanisation dans un rayon de 500m amputerait cette zone protégée de plusieurs dizaines d'hectares.</p> <p>Permettre, en l'écrivant dans un dossier d'enquête d'utilité publique et sur un point complémentaire du projet Ligne 18, de déroger à ou de ne pas respecter une loi (la loi créant la ZPNAF) est-ce légal ?</p> <p>De par les observations faites ci-dessus, je demande un avis défavorable au projet motivant cette enquête.</p>
N°328								X		X		<p><u>Association Orlyval Pour Tous, Julien Irondele, Président</u> ORLYVAL POUR TOUS IDF Mobilité et la société du Grand Paris Express veulent fermer l'Orlyval d'ici 2027, date de l'ouverture de la ligne 18 Massy-Aéroport d'Orly, après l'ouverture de la ligne 14 à l'Aéroport d'Orly en 2024. L'association Orlyval Pour Tous propose de reconverter l'Orlyval en ajoutant trois stations à Antony (Gare RER C Chemin d'Antony), Wissous (Ancienne Gare) et Rungis (La Fraternelle), avec le basculement de la ligne à la tarification Navigo. L'idéal est que cette reconversion Navigo de l'Orlyval soit opérationnelle au moment de l'ouverture de la ligne 14 à l'Aéroport d'Orly, en 2024. Le coût estimé est de 80 millions d'euros, hors renouvellement du matériel. Ce projet permettra de soulager le sud du RER B, qui est saturé de Massy à Cité Universitaire. L'arrivée des nouvelles rames à deux niveaux du RER B, en 2030-2035 ne changera rien. En effet, tous les 5 ans la fréquentation du RER B augmente de 110 000 voyageurs et les nouvelles rames auront seulement 30 % de capacité supplémentaire. Fréquentation du RER B : 2003 : 644 444 voyageurs par jour 2013 : 870 000 voyageurs par jour (+ 35 %) 2019 : 983 000 voyageurs par jour (+ 13 %) En 2024, la correspondance Navigo de l'Orlyval avec la ligne 14 à l'Aéroport d'Orly, permettra donc de soulager la deuxième station la plus fréquentée du RER B Sud, Antony Centre, et la cinquième station du RER B Sud, Croix-de-Berny, qui est à moins de 10 mn à pied de l'Orlyval. En 2027, la correspondance Navigo de l'Orlyval avec la ligne 18 à l'Aéroport d'Orly permettra aux usagers d'Antony, de Wissous et de Rungis de rejoindre le plateau de Saclay en moins de 30 mn, puis en 2030 de rejoindre Versailles en moins de 40 mn. En 2024 depuis l'Aéroport d'Orly, la ligne 14 permettra de rejoindre les lignes 1 et 4 qui sont entièrement automatiques (transformation achevée en 2022 pour la ligne 4) et la ligne E qui desservira la Défense et Nanterre. Pour rappel, Orlyval et les lignes 1, 4, 14 et 18 sont 100 % automatiques, avec 99 % de qualité de service. Bref, la fermeture de l'Orlyval (coût du démantèlement complet : 140 millions €) et l'abandon du projet de reconversion Navigo de l'Orlyval (80 millions €) seraient un scandale. Nous avons besoin de votre soutien. Allez sur Orlyval-Pour-Tous.fr : -Signez la pétition -Participez aux réunions publiques -Financez les tracts et les affiches</p> <p>PJ : Tract Orlyval Pour Tous 15 01 2020.pdf - La pièce jointe reprend le texte de la contribution</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
N°329	X							X		X		Déposant non identifié l'association des Amis de la Vallée de la Bièvre : - RÉCUSE toujours l'utilité publique de la ligne 18 ; - PRONONCE un avis défavorable sur la définition du projet modificatif ; - DÉPLORE que des solutions alternatives n'aient pas été proposées ; - DEMANDE un report du délai de clôture de l'enquête et une réunion publique d'échange.
N°330								X		X		Déposant non identifié L'utilité de la ligne 18 n'est pas démontrée et je déplore que des solutions alternatives n'aient pas été proposées.
N°331								X		X		Déposant non identifié L'utilité de la ligne 18 n'est pas démontrée et je déplore que des solutions alternatives n'aient pas été proposées.
N°332								X		X		Déposant non identifié Je trouve ce projet trop cher et inadapté ; particulièrement entre Massy et Versailles ! Je m'oppose à un train sur pylônes qui défigurent le paysage. Je m'oppose à un métro qui mange des terres agricoles et passe au milieu de champs ; c'est incompatible avec une agriculture de proximité nécessaire à la transition écologique et cela pousse à l'étalement urbain et aux pressions immobilières autour de la future ligne. Je pense qu'il existe déjà des voies de chemin de fer inexploitées entre Massy et Versailles ; on peut créer une ligne sans créer de nouvelles voies. Il existe déjà un bus sqy-Massy ; on pourrait lui donner une voie en site propre et mettre plus de bus par heure, ce serait moins cher pour le même usage. Je pense que la gare de Guyancourt devrait être reliée à celle de Montigny plutôt que de passer par la Minière.
N°333	X							X			X	Déposant non identifié Il est regrettable que le délai de concertation soit si court. L'utilité même du projet n'a pas été démontrée et aucune alternative sérieuse n'a été proposée.
N°334								X		X		Déposant non identifié Déposée le 17/07/2020 Je trouve ce projet trop cher et inadapté ; particulièrement entre Massy et Versailles ! Je m'oppose à un train sur pylônes qui défigurent le paysage. Je m'oppose à un métro qui mange des terres agricoles et passe au milieu de champs ; c'est incompatible avec une agriculture de proximité nécessaire à la transition écologique et cela pousse à l'étalement urbain et aux pressions immobilières autour de la future ligne. Je pense qu'il existe déjà des voies de chemin de fer inexploitées entre Massy et Versailles ; on peut créer une ligne sans créer de nouvelles voies.
N°335		X									X	Déposant non identifié 2 Observations: 1 - Depuis l'annonce de la création de cette ligne 18, nous n'avons pas eu à notre disposition le tracé exacte du passage de la ligne en souterrain rue des peupliers ! Ce serait la moindre des choses pour tous les riverains de la rue des peupliers de pouvoir disposer de ce plan ! Merci de corriger cette anomalie, et de m'informer de la mise à disposition de ce plan précis SVP. 2 - Associée à ce plan, il serait très judicieux de passer à 25 m sous terre au lieu de 14 m, afin d'éviter tous les désordres de surface importants (fissures, effondrements ...) La profondeur des puits OA45 (plateau d'Orly) et OA8 (gare Antonypôle) permettent un tracé plus profond sous Wissous Nous avons pu constater ce type de dommages à Antony lors de la construction du Val d'Orly.
N°336								X		X		Déposant non identifié Ligne verte alors que tout un espace de faune et flore sauvage vont être détruit ?? Et argumenter que ce qui sera détruit sera replanté c'est de la poudre aux yeux. Vous demandez aux français de se serrer la ceinture, de donner ses congés, de travailler jusqu'à 6ph par semaine, de donner le peu de retraite qu'il reste pendant que vous construisez des choses à des coûts exorbitant qui ne sera que de la poudre aux yeux pour ceux transitant sur le plateau. Le bétonnage va apporter son lot de catastrophe que l'on subit déjà canicule et inondations !!! Une ligne verte qui aura bcp de rouge sur son histoire. Ça ne désengorger à rien puisque la ville de palaiseau est faite d'une telle manière que ceux du centre ville ne viendront jamais sur cet arrêt situé trop loin... Une ligne verte qui ne contente que des bleus aux cols blancs et serre la main à Total, 1er pollueur mondial.. La seule solution adéquate à ce projet aurait été de ne rien sacrifier mais de reutiliser les espaces déjà usés et utilisés. Un tramway, sur une route déjà construite.. Une

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													amélioration bette des services de bus 91.06 /91.10 /91.11. Il n'y a aucune urgence pour cette ligne trop luxueuse pour ceux ui vont la supporter sans avoir mots à dire...
N°337	X								X		X		Déposant non identifié La silicone valley de France !!! En pleine CRISE SANITAIRE, IL DEVRAIT y avoir un report de date de clôture d'enquête, voire tout simplement du projet Inutile de bétonner et de saccager la terre des paysans, les gens travaillent chez eux maintenant, plus besoin de bureaux, de transports... Nous sommes prêt de 18 millions à être entassés en IdF Le réseau routier et ferroviaire sont saturés depuis des années et vous continuez de valider des projets de cette envergure dans notre région, dans CE CLIMAT ECONOMIQUE ?
N°338									X		X		Eliane Abeguile Le rapport cout benefice collectif parait defavorable. A l heure d une bonne comprehension globale des projets en general (avantages mobilite; avantages rayonnements; inconvenients mobilite; inconvenients environnementaux; pertinences à long terme; manipulation des lobbies ...), ce projet pour partie a portee politique (action phare de x ou y; rayonnement local et national; ...) a-t-il vraiment du sens ? La zone permettrait la mise en place de voies routieres dediees au transport en commun ainsi que le developpement d'autoroutes velo . Cela permettrait a toute une zone de se rendre à un point de chute dans des conditions optimales temps-cout-bien etre. Je fais tout a velo depuis 30 ans, et trouve tres facile d'organiser la vie familiale sur ces modes de deplacement. Je reste en general sideree par le fait qu'on continue a rendre l individu dependant d une ossature si contraignante (tuyaux de circulation).
N°339	X		X								X		Déposant non identifié en tant que membre de la CLI de Saclay, je m'associe premièrement à l'observation n°178 décrivant le manque de transparence et d'information sur la réduction de la zone de danger autour du site nucléaire de Saclay, à 250 m, permettant la construction de la gare au Christ de Saclay. Je rajoute à cette observation les interrogations suivantes : - il ne semble pas y avoir d'avis IRSN sur les impacts évalués par CIS-BIO pour l'INB29 alors que cela semble être le scénario qui a le plus d'impact sur la position de la gare - il y a des études sur les Installations Nucléaires de Base (INB) du CEA mais aucune étude d'impact sur les ICPE nucléaires du site. De manière similaire, il n'y a aucune étude d'impact sur les autres ICPE (risque biologique ? risque chimique ?). C'est à la DRIEE de faire réaliser ces études d'impact et de communiquer sur les résultats dans le cadre de cette enquête. - l'analyse des accidents est faite dans une période transitoire où les INB sont arrêtées et où les démantèlements n'ont pas commencé. Pour évaluer l'impact de la gare après 2024-25, il faut prendre également en compte les impacts des démantèlements des INB, ce qui n'est pas fait pour le dossier de la ligne 18. Si la CLI devait émettre un avis après réunion du groupe de travail Technique, je souhaiterais pour ma part que cet avis soit défavorable. Il ne s'agit pas ici d'une position liée à des risques inacceptables pour le public (puisque les éléments qui permettent de juger manquent). Cette position est liée au manque de transparence sur les risques réels et l'ensemble des impacts qui auraient dû être évalués pour le site nucléaire de Saclay, et le fait que le "porter à connaissance" ne peut s'appuyer sur des éléments parcellaires.
N°340									X		X		Déposant non identifié Je suis opposée au métro sur pylônes.
N°341									X	X			Déposant non identifié Je suis complètement pour cette ligne 18 avec toutes les écoles et les entreprises qui sont maintenant installées sur le plateau de. Saclay et les bouchons pour aller à versailles Développement de l'emploi Réduction du trafic routier RN 118 bouchée Seule façon de limiter les gaz à effet de serre On a déjà les avions d'Orly
N°342				X					X		X		Déposant non identifié La rénovation, l'amélioration et le renforcement de tout l'existant, ainsi que l'étude des alternatives proposées, paraissent indispensables à l'heure de la transition écologique, pour des effets rapidement perceptibles par la population à qui cela serait vraiment utile. Concernant les RER B et C, les bus en sites propres, les pistes cyclables, un tram-train, et même un téléphérique : beaucoup de très très bonnes idées ont été avancées à la place de ce projet coûteux, surdimensionné, absolument pas pratique pour les habitants concernés, destructeur de terres agricoles, destructeur de la

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												faune et la flore, amenant toujours plus d'artificialisation des sols malgré les lois de compensation et les engagements. Le vrai courage consisterait objectivement en un abandon, comme cela a été le cas pour Roybon, Europacity et NDDL, et en une étude sans arrière-pensée des idées avancées par les divers collectifs qui réfléchissent à ces questions depuis bien plus d'une dizaine d'années.
N°343								X			X	<p>Sandrine Murgadella</p> <p>Dans le monde d'après, peut-on vraiment imaginer un métro sur pilônes au milieu d'une zone agricole protégée, dans le périmètre d'un Parc Naturel Régional ?</p> <p>Dans le monde d'après, peut-on vraiment préférer un métro aérien au prétexte de proposer une "belle vue" à ses passagers, au prétexte de construire un "bel ouvrage architectural", mais au mépris des habitants des villages situés en bordure ?</p> <p>Dans le monde d'après, peut-on vraiment choisir de bafouer les droits des habitants du plateau à ne pas vouloir être sacrifiés sur l'autel de la rentabilité d'un projet ayant déjà complètement explosé son budget ?</p> <p>Dans le monde d'après, peut-on vraiment ignorer les commentaires, plaintes, critiques, manifestations, motions, courriers, pétitions, des habitants, des associations, des maires des communes concernées par le viaduc ? Peut-on les balayer d'un revers de main juste parce qu'elles ne représentent que quelques milliers de voix et qu'on peut ne pas vouloir les entendre ? Peut-on faire comme si elles ne comptaient pas ?</p> <p>Je donne un AVIS DEFAVORABLE au projet de la Ligne 18 tel qu'il est encore présenté à ce jour. Le choix d'un autre scénario que la mise en place d'un viaduc entre Saclay et Magny-Les-Hameaux est possible (plusieurs sont d'ailleurs présentés dans le dossier). Habitante de Châteaufort, je ne veux pas que mon village soit sacrifié, défigurés, meurtri par cette balafre que constituerait un métro circulant sur des pilônes de 10m de haut, aux portes de mon village. D'autres solutions existent. Prenez-les en compte.</p>
N°344	X			X							X	<p>M.et Mme Sericola Wissous</p> <p>Nous venons d'apprendre in extrémis l'existence de cette enquête publique. Il est inadmissible de ne pas en avoir été informés d'autant plus que cette ligne va passer sous notre bâtiment situé à Wissous.</p> <p>Nous n'avons pas non plus d'information quant au tracé définitif de cette ligne. Nous savons qu'une équipe s'est introduite sur le site de la résidence sans autorisation de la copropriété afin de vouloir effectuer un sondage par forage. Ces méthodes sont inadmissibles et prouve le peu de considération apportée aux propriétaires des habitations concernées.</p> <p>Que serait votre attitude si une telle ligne passait sous votre domicile..... sachant que la profondeur du tunnel initialement prévue diminue en fonction de l'augmentation des coûts de ce projet.</p> <p>Quel recours aurons-nous si notre bâtiment s'écroule, bâtiment situé sur une zone argileuse et d'anciens marécages.</p> <p>https://www.batiactu.com/edito/effondrement-au-dessus-chantier-ligne-meteor-14328.php</p> <p>IL est également regrettable que cette enquête survienne dans ce contexte de pandémie et de congés.</p> <p>D'autre part, le contexte économique de la France consécutif à la gestion calamiteuse de cette pandémie nous permet-elle de consacrer une telle somme dans ce projet sans savoir si les emplois du plateau de Saclay seront maintenus ?</p>
N°345								X			X	<p>C.Roux</p> <p>Vous prenez le plateau pour en faire la silicone vallée. Mr Trimbach avait compris qu'il fallait cet oxygène. Très peu de gens travaillent en est-ouest entre les deux bassins. Cette ligne est inutile sauf pour vos occupants des sociétés créées. Vous laissez faire un RER B dans ce mauvais état ! C'est inadmissible.Un seul but l'urbanisation du plateau.</p> <p>On a réussi à supprimer le méga-centre commercial EuropaCity. Les employés actuels continueront à circuler en voitures et avec les bus. Les employés de service viendront du sud ou de Massy et par bus. Les échanges avec le bassin de St Quentin ne se font pas en rendez vous physiques.</p> <p>Une ancienne habitante de Gif; ici depuis plus de soixante ans.</p>
N°346				X				X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Madame la présidente de la commission d'enquête, Mesdames et messieurs les commissaires enquêteurs,</p> <p>1,329 milliards d'euros de dépenses supplémentaires qui viennent s'ajouter aux déjà 3,12 milliards d'euros prévus pour ce transport public (qui n'en est pas vraiment un, en tout cas entre Saclay et Saint-Quentin puisque la ligne 18 ne marquera aucun arrêt, obligeant les habitants de Villiers, Châteaufort, Magny... à continuer à prendre leurs voitures pour se déplacer), c'est tout simplement du gaspillage d'argent public alors que, pour désengorger la circulation sur le Plateau de Saclay et répondre aux besoins, l'Etat pourrait décider de faire :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Plus vite (car la situation est de plus en plus urgente à résoudre) : le métro n'arrivera qu'en 2026-2027 et même 2030 pour la partie Saclay-Saint-Quentin. •Plus utile : un bus en site propre (dont la voie a déjà été prévue), un tramway, s'arrêtent, eux, à tous les endroits qui le nécessitent. Un téléphérique permettrait à tous les usagers du RERB de monter facilement et rapidement sur le Plateau et de rejoindre les grandes écoles et les

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												entreprises. •Moins cher : tous ces moyens de transport mis en place seraient loin d'arriver aux 4,45 milliards prévus. Je donne donc un avis défavorable à la ligne 18 et aux modifications prévues dans cette enquête publique. Remettons tout à plat, que la puissance publique écoute enfin toutes les voix d'élus, d'associations, d'agriculteurs, de citoyens qui proposent d'autres choses que ce projet démesuré pour notre territoire.
N°347								X		X		Déposant non identifié Quelle est l'utilité de faire une ligne de métro pour 80000 personnes par jour quand une simple ligne de tram pourrait sans problème faire l'affaire pour moins cher ? Sans compter que l'état va en profiter pour déplacer de nombreux services sur le plateau de Saclay alors qu'ils étaient alors bien plus accessibles pour les essonniens (hôpital (incroyable de penser le mettre là et de fermer les hôpitaux de proximité, les planificateurs n'utilisent probablement pas leurs propres services ensuite !), sous-préfecture ...)
N°348								X		X		Association - Comité des Usagers du RER B en Vallée de Chevreuse (COURB) 1/ Priorité au RER B Les investissements ainsi que la mobilisation des moyens humains et techniques pour mener à bien les travaux de modernisation du RER B, 2ème ligne la plus chargée d'Europe, doivent être la priorité absolue. Cette ligne vétuste bien que stratégique et épine dorsale de l'île-de-France, doit absolument être modernisée de toute urgence. Toute nouvelle connexion y amène son flot de voyageurs, comme à Cité Universitaire, (+30% avec le Tramway), à Croix de Berny, et à Massy Palaiseau avec les bus en site propre, ... Elle ne doit pas subir d'éventuels retards ou reports liés à d'autres chantiers. Le Grand Paris Express s'appuie sur le réseau existant, et le maillage ainsi proposé ne pourra fonctionner que si le réseau existant peut absorber les échanges induits par les nouveaux hubs. En l'occurrence ce ne sera pas le cas du RER B tant que celui-ci ne sera pas modernisé, tel que prévu depuis 2013, avec des nouvelles rames plus capacitaires et le système Nextéo pour optimiser les convergences RER B / RER D dans le tronçon central parisien. La ligne 18 ne doit donc pas être réalisée au détriment du RER B, son calendrier de réalisation doit être mis en cohérence avec les chantiers nécessaires pour la modernisation du RER B et la sécurisation de ses voyageurs (cf. point 3 ci-après). 2/ Impacts des perturbations annoncées sur les accès aux zones de service RER B ? Par ailleurs, concernant les impacts sur le RER B, ceux-ci ne doivent en aucun cas aggraver la situation actuelle. Il conviendrait donc d'explicitier la mention située page 115 du document "Pièce D – Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants.pdf" : Massy – Palaiseau => Réalisation en tranchée couverte => Perturbation de l'activité fret et des accès aux zones de service côté RER B. Quelles seront ces perturbations ? Quels sera leur impact sur les usagers ? Existe-t-il des alternatives moins perturbantes pour les usagers du RER B, et sinon, que sera-t-il mis en place pour limiter ces perturbations ? 3/ Vigilance sur la sécurité des voyageurs en gare de Massy avec l'interconnexion L18 Quelles sont les mesures prévues pour sécuriser la gare de Massy avec l'interconnexion L18 / RER B, notamment au niveau du dimensionnement des quais du RER B déjà insuffisants lors des fortes affluences (quais étroits avec larges escaliers) ? Dans le document "J.5b – Consultation inter-administrative – Synthèse des avis reçus – DUP modificative.pdf", en page 14, la RATP s'inquiète également des possibles perturbations sur les circulations du RER B et sur le dimensionnement des quais pour accueillir le flux de voyageurs de la ligne 18... 4/ Restitution de l'Emprise Cemex pour la création de nouvelles voies de garage RER B comme initialement prévu Le tunnelier ne creuse plus à partir de l'OA12 mais à partir de la zone d'entrée de L'école Polytechnique. Il traversera l'OA12 en fond de puits. Aucun stockage de voussoir n'est à prévoir dans la zone. Les bureaux et vestiaires sont limités aux besoins de la réalisation de l'OA12. La zone dite CEMEX2 n'a donc plus à être monopolisée. Des voies de garage pour les rames du RER B peuvent être réalisées sur cette emprise comme cela était prévu dans le schéma directeur de 2013, avec un double avantage : - la proximité des ateliers de maintenance pour les rames actuelles et vétustes, et les nouvelles rames en cours de rodage, - le garage sur la gare même de prise de service. En vous remerciant pour la prise en compte de ces éléments,

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
N°349			X	X						X			<p><u>'Etablissement Public d'Aménagement de PARIS-SACLAY.</u> Vous en souhaitant bonne réception.</p> <p>PJ : 2020-1106 Courrier DUP modificative ligne 18.pdf Orsay. le 16 juillet 2020 Référence : PVDM/BLISBISCI2020-1106 Madame Catherine, Présidente de CommissionMarette de l'Enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique modi?cative concernant le projet de la ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express. Objet :Avis de l'EPA Paris-Saclay portant sur la DUP modi?cative de la ligne 18 du Grand Paris Express Madame la présidente, Dans le cadre de l'enquête publique portant sur la Déclaration d'Utilité Publique modi?cative de la ligne 18 du Grand Paris Express, actuellement en cours, je vous prie de trouver ci-dessous l'avis de l'EPA Paris-Saclay sur les trois sujets suivants : Révision de la pièce H du dossier portant sur l'évaluation socio-économique de la ligne : Je tiens à saluer le travail qui a été réalise pour mettre à jour la pièce H du dossier socio-économique dans le cadre de la DUP modi?cative a?n de restituer plus ?dèlement l'importance que revêt la réalisation de la ligne 18 au regard des développements en cours et à venir sur l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay. En effet, la mise à jour du dossier a permis d'intégrer les derniers chiffres de prévisions d'effectifs populations / emplois (page 68 du dossier) sur lescommunes qui font l'objet de ZAC ainsi que les derniers chiffres de programmations de celles-ci. Par rapport à la précédente DUP, le développement de l'OIN a bien avancé puisque les ZAC de Moulon et QEP ont déjà vu près de 40% de leur programmation livrée ou en passe de l'être que les ZAC de Corbeville et Satory vont entrer très prochainement en phase opérationnelle. Partant de ce constat il semblait logique de reinterroger la prévision de tra?c retenue dans la DUP initiale, de l'ordre de 150 000 voyageurs/jour. La prévision de tra?c envisagée par la SGP est comprise entre 127 000 voyages/jour (hypothèse basse) et 252 000 voyages/jour (hypothèse haute). Il est probable que la réalité de la fréquentation effective de la ligne en 2030 se situe quelque part entre ces deux estimations, tant la ligne va amener à une modi?cation profonde de l'écosystème de mobilité existant sur le territoire. Il est important de relever que l'estimation de tra?c sur la partie ouest de la ligne 18 entre CEA Saint-Aubin et Versailles Chantiers avait été la plus sous-estimée et qu'en réalité cette sous-estimation ne trouvait pas de fondement pertinent, du fait des développements plani?és aux abords des gares et du potentiel de développement de la part modale en transports en commun. Au ?nal, c'est bien la réalisation de la ligne 18 dans son intégralité entre Orly et Versailles Chantiers qui amènera celle-ci à avoir des chiffres de fréquentation élevés et ainsi à justi?er toute sa pertinence aussi bien en termes de rentabilité socio-économique que de gains apportés. Les gains engendrés seront tout aussi signi?catifs pour permettre la pleine réalisation de l'ambition du cluster international Paris-Saclay que pour Vamelioration de la qualité de vie des habitants du territoire qui deviendront moins captif de l'automobile grace à ce nouveau système de transport en rocade ef?acement maillés avec les autres modes de déplacements. Inclusion dans la DUP modi?cative de la gare CEA Saint-Aubin : La diminution du périmètre de sureté nucléaire liées aux activités du CEA permet d'inclure dans cette nouvelle DUP, la future gare de CEA Saint-Aubin qui était absente de la DUP initiale de la ligne 18 et qui est non moins importante pour la bonne desserte du territoire et l'ambition du projet Paris-Saclay. La gare qui est limitrophe du nouvel échangeur du Christ de Saclay est un secteur stratégique car il assure la fonction de carrefour à l'échelle du grand territoire. Celui-ci est le point de jonction principal des ZAC du campus urbain côté Essonne et celle de la partie Yvelinoise de l'OIN à travers l'axe est-ouest de la RD36, à l'intersection de la N118 qui est l'axe nord-sud reliant les zones d'activités des Uliis Courtabœuf et de Vélizy. Cette gare fait partie intégrante du système de mobilités à l'échelle du territoire du campus urbain, mais aussi plus largement de celui de l'OIN Paris-Saclay, puisqu'elle doit accueillir un important pôle multimodal. La multiplication des infrastructures de transport sur un seul et même site (métro, importante gare routière, voies TCSP pour les bus, ligne de RER V, unique parking-relais du campus urbain pour le rabattement automobile) permettra de répondre aux enjeux de mobilités du territoire en proposant une nouvelle offre plus incitative a l'utilisation des transports en commun pour les habitants. La gare assurera le rabattement et le transit des employés du CEA (6000 personnes) mais également des employés du centre d'essai des propulseurs (DGA) et des entreprises du parc d'activités, situés sur la commune de Saclay. Le campus d'HEC, situé à 3km au nord de la future gare, pourra également bénéf?cier de ce lien direct avec Paris ou autres pôles de la région parisienne. Cette nouvelle polarité gare constituera une réelle opportunité de restructuration urbaine pour la ville de Saclay. En effet, la frange ouest du bourg représente l'une des principales zones sur laquelle une restructuration urbaine peut être envisagée, le reste du territoire étant contraint par la ZPNAF. Il en est de même pour le CEA avec le secteur de la mare au cuvier. Il s'agira donc de structurer le tissu urbain sur ces secteurs en développant une mixité des fonctions, et en consolidant et valorisant les liens structurants entre le futur quartier gare et le bourg, d'une part et en accompagnant le positionnement du CEA en</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												lien avec le pôle gare, d'autre part. Ce projet devra intégrer le développement économique en lien avec les acteurs économiques existants. Ce projet s'accompagne d'un outil opérationnel fort, la Zone d'Aménagement Différée créée par arrêté préfectoral en 2013, renouvelée en 2019.
N°350								X		X		Déposant non identifié Je tiens à formuler une ferme opposition à la création de la ligne 18, qui n'est d'aucune utilité publique, particulièrement sur son tronçon prévu entre Saclay-St Quentin. L'impact sur les espaces forestiers, indispensables aux citadins, à leur santé et aux écosystèmes vivants et sur les terres agricoles nourricières est inenvisageable sans dommages graves. Les agriculteurs et les associations ont alerté à ce propos, sans être pris en compte. Des propositions alternatives ont été maintes fois présentées, je demande désormais qu'elles soient étudiées sérieusement. Enfin, et pour faire court, il m'apparaît des incohérences ainsi qu'une partialité dans ce dossier qui engendre des doutes sur toute cette procédure, c'est pourquoi je demande la reprise de toute l'enquête d'utilité publique.
N°351				X				X		X		Déposant non identifié Ce projet semble très dispendieux, pourquoi pas un tramway qui coûterait beaucoup moins cher ? on s'interroge sur la gestion des fonds publics!
N°352								X		X		Déposant non identifié JE suis contre le métro aérien source de nuisances importantes et inacceptables !
N°353								X		X		Déposant non identifié Habitant Villiers le Bacle à proximité du futur trajet prévu pour la ligne 18 je ne peux qu'exprimer mon désaccord concernant l'arrivée de cette ligne 18. En effet si le projet reste en aérien j'aurai une vision directe sur le tram et j'aurai également tous les désagréments sonores qui vont avec. Dans mon jardin j'entendrai le passage des trams. Nous avons fait le choix de nous installer il y a maintenant 12 ans à Villiers et le cadre était un choix déterminant pour nous. Je ne comprend pas pourquoi il ne sera pas possible de faire la ligne entièrement en souterrain. De plus il me semble que cette ligne ne sera pas autant fréquentée que cela. Il y a déjà le développement de la cd 36 ainsi que des bus en site propre. C'est également l'a destructions d'un plateau agricole. Je suis contre ce projet depuis le début et je réaffirme mon avis sur cette enquête publique
N°354				X				X		X		Déposant non identifié Cette ligne fait double emploi avec la ligne C du RER qu'il faudrait faire tourner en boucle (au lieu du sigma actuel). Cette ligne C relie également Massy à Versailles mais est très mal gérée. Pour un moindre coût, on pourrait la rendre fiable, utile et rentable, et faire l'économie de cette ligne aérienne qui va massacrer les terres agricoles du plateau de Saclay. L'écologie ne consiste pas à faire n'importe quoi comme mettre partout des éoliennes en fermant Fessenheim. Il serait temps que les idéologues arrêtent leurs conneries et que l'écologie soit confiée à de vrais scientifiques !
N°355			X	X				X		X		Katy Tréca Ligne 18 du GPE enquête publique complémentaire : une gare CEA-St Aubin Après avoir été déclarée d'utilité publique fin mars 2017 malgré : - les rapports d'experts en aménagement du territoire qui dès le début du projet mettent en garde contre l'étalement urbain induit par ce type de transport lourd entre un bassin de vie artificiel (créé pour le projet) sans liens immédiats avec un bassin d'emploi à créer ; étalement urbain encore plus sensible pour la planète plus de 10 ans après ; - le rapport de la direction générale du Trésor stipulant que, je cite « le projet n'est pas rentable » ; - le très grand nombre d'avis défavorables et étayés émis par des citoyens(es) en réponse à l'enquête publique de 2016 ; l'évolution citoyenne met en avant par ses avis le mépris des décideurs quant à la problématique environnementale et la transition énergétique ; - des prévisions de trafic à écouler stipulant qu'un transport lourd n'était pas justifié ; - des évaluations socio-économiques reconnues biaisées dès le départ favorisant l'émergence d'un projet de conception impériale d'une époque révolue ; qu'en est-il dans un contexte mondial 2020 ? Il est encore temps de revoir cette question ; Il y a toujours entre autres points insuffisamment traités - la prise en compte des nuisances sonores reconnues de longue date comme étant nuisibles à l'homme, lui faisant perdre plusieurs mois de vie en bonne santé et donc coûteuse pour l'état ; l'OMS a identifié ces nuisances comme étant la 2e cause de morbidité derrière la pollution de l'air ; cette ligne 18 à 10m de haut sans pneu ou au sol amplifie le bruit environnant en multipliant les pics de stress nocif entre autre pour notre système cardio-vasculaire et notre cerveau. On ne s'habitue pas au bruit on l'ignore mais il sème son « venin ». Nous ne sommes pas égaux face au bruit. Le confinement nous a montré la différence ; - la prise en compte du dernier kilomètre qui s'il n'est pas convenablement traité favorisera l'utilisation de véhicules individuels ; l'emplacement géographique de cette gare CEA-St Aubin ne permettra pas le dépôt de ses passagers dans le centre comme le font les bus CEA actuels ou à la

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>porte comme fait le TCSP actuel ; quel choix feront les quelques 600 personnes prévues pour cette station ? peut être à pied ce serait parfait mais ... cette gare ne serait-elle pas un peu démesurée ?</p> <p>La ligne 18 dont sa gare CEA-St Aubin, pourquoi faire ?</p> <p>Cette ligne est prétendue faite pour desservir une puissance scientifique remarquable certes, à valoriser certes, mais notons que avec ou sans ligne 18, cette communauté vivra. Notons en passant que depuis plusieurs dizaines d'années des moyens énormes ont été mis en place par et pour cette communauté afin de faciliter et fluidifier les échanges tant sur le plan local, régional, national qu'international consolidant la dynamique qu'elle avait créée et sans urbanisation excessive.</p> <p>Pourquoi vouloir encore bétonner des milliers de mètres carrés et alourdir encore la dette de la nation ?</p> <p>Arrêtons de favoriser l'étalement urbain et sa pollution induite tout en servant les citoyens.</p> <p>Conclusion</p> <p>Cette nouvelle gare n'est d'utilité ni publique ni générale, j'émet un avis très défavorable. Il y a d'autres façons d'assurer le besoin en mobilité, moins cher, plus souple, plus adapté et rapide à mettre en oeuvre.</p> <p>Une citoyenne qui ne vote pas pour donner un chèque en blanc aux élus.</p> <p>PJ : avis KT.pdf - La pièce jointe est le même texte déposé dans l'observation.</p>
N°356			X					X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Après lecture du dossier, j'ai avis que le rapport coût / bénéfice du tronçon Palaiseau vers Versailles n'est pas avéré et la solution alternative consistant à faire passer la ligne sur pylônes semble encore pire. Elle va défigurer définitivement le plateau...pour rien.</p> <p>Autrement:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quel est l'intérêt de desservir les champs du plateau de Saclay ou encore la camp de Satory ? - Quitte à ce que cette opération soit un gouffre (financier), autant tout enterrer non ? - N'est il pas plus censé, d'offrir des alternatives moins coûteuses et mieux adaptées ? Comme voies de bus dédiées par exemple. <p>Franchement La dimension du projet semble folle au vu du désert qui sera desservi: comme écraser un mouche avec un bazooka...</p>
N°357								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>La ligne 18 est un projet inutile et anti-écologique à contre-courant du bien commun. Pour avoir longtemps utilisé quotidiennement la ligne de train Versailles-Chantier - Massy, je sais qu'elle est très-très loin d'être saturée, nous étions en général un passager pour six places aux heures de pointe et très souvent une dizaine par wagon. Par contre, une ligne directe Saint-Quentin-en-Yvelines - Massy serait la bienvenue.</p> <p>Cordialement,</p>
N°358			X					X		X		<p>Yves C.</p> <p>J'ai 70 ans et habite à Châteaufort depuis 25 ans : un choix, presque à mi-chemin entre RER B et C, que nous n'avons jamais regretté.</p> <p>Depuis que le projet du "Grand Paris / Saclay" est né, la construction de la ligne 18 m'a laissé jusqu'à présent quelque peu indifférent, pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Scientifique de formation, l'idée d'une "Silicon vallée" française me séduit - Les politiques que nous avons élus "savent ce qu'ils font", en particulier grâce aux enquêtes publiques, et savent aussi l'imposer aux technocrates qui leur apportent les éléments techniques : enquêtes "Origine-Destination", en particulier - Les récriminations des élus et citoyens locaux portaient surtout sur l'impact strictement écologique : pollution visuelle et sonore de la ligne 18 en viaduc. Argument que j'ai du mal à partager : j'adore écumer toutes les vallées verdoyantes et boisées de la région à pied, en courant, à vélo mais bien rarement le plateau de Saclay : ce n'est, à mes yeux, qu'une petite Beauce livrée à une agriculture intensive pratiquée par de grosses exploitations, sans cachet particulier. L'argument "pas de ça chez moi" ne pesait pas lourd par rapport à ce qui me semblait être l'intérêt commun supérieur ... <p>J'AI CHANGE D'AVIS !</p> <p>J'ai changé d'avis pour trois raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les arguments avancés aujourd'hui ne tiennent pas - La crise sanitaire est passé par là , et - Mes enfants sont contre la ligne 18 <p>Les arguments avancés ne tiennent pas :</p> <p>Je n'ai pas pris le temps de lire l'ensemble du dossier, très -trop- technocratique à mon goût pour une enquête publique. C'est un dossier pour public très averti qui fort heureusement s'est prononcé - particuliers et associations - à travers nombres d'observations pertinentes et dûment</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents,

G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>étayées qui m'ont convaincues : le dossier n'est pas économiquement viable !</p> <p>La crise sanitaire est passé par là :</p> <p>Elle laissera certainement des traces comportementales durables ! Moins de présentiel et plus de distanciel professionnel : c'est d'ores et déjà un acquis pour la très grande majorité, donc moins, beaucoup moins de déplacement domicile-travail. Qui plus est, il est probable que le trafic d'Orly sera durablement affecté, en particulier en ce qui concerne les vols nationaux. Par conséquent, il convient de revoir avec ce nouvel éclairage l'ensemble du dossier ...</p> <p>Mes enfants sont contre :</p> <p>Mes 2 enfants, 25 et 26 ans, qui ont vécu leur enfance et adolescence à Châteaufort, ont tous les deux étudié la "politique environnementale" dans les meilleures "grandes écoles" de la République. Ils ont du mal à comprendre que ce qui leur a été enseigné ne s'applique pas à de grands projets comme celui-ci. C'est leur monde de demain que l'on est en train de construire ! Leur avis est pour moi bien plus important que celui de notre génération !</p>
N°359								X	X			<p>Déposant non identifié</p> <p>A quand la mise en service de cette ligne 18 utile pour ne pas passer par Paris arrêtons les changements et ces enquêtes publiques sur cette ligne qui ne font que retarder et relancer la polémique du sous terrain, l'aérien, etc</p>
N°360		X						X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>LIGNE 18</p> <p>A l'attention de Madame Marette Présidente de la commission d'enquête unique DUP de la ligne 18</p> <p>Habitant Wissous depuis 33 ans au 27 route d 'Antony, je m'oppose à la réalisation de la ligne 18 qui passera SOUS MA MAISON , je suis très inquiète des conséquences , nuisances, vibrations, affaissement de terrain.</p> <p>Par ailleurs cette ligne n'apporte rien à la population de Wissous, pas de gare prévue, pour aller à ANTONYPÖLE il faudra des bus, autant aller directement à ANTONY RER B 15 mm pou CHATELET et 6 mm ORLY VAL.</p> <p>En ce qui concerne l'indemnisation c'est une honte elle est dérisoire !!!!</p> <p>les travaux en sous-sol entraineront une dévalorisation des biens immobiliers sous lesquels elle passera ; 200 maisons sont concernées sur Wissous ces maisons vont devenir invendables!!!!</p> <p>MON AVIS EST TRES TRES DEFAVORABLES pour toutes ces raisons, je demande l'ANNULATION TOTALE de ce projet de la ligne 18 , qui aura des conséquences désastreuses et un coût exorbitant pour tout les contribuables la situation économique actuelle ne le permet pas.</p>
N°361								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>On en veut pas du métro aérien !!!!</p>
N°362								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Habitants Villiers le Bâcle, je suis résolument contre l'implantation aérienne de la ligne 18.</p> <p>Ce projet est non seulement inutile au regard du réaménagement de la RD36 et la mise en place de transports en communs routiers en site propre mais aussi nuisible en termes de nuisances visuelles et sonores ainsi qu'en terme d'emprise sur les terres agricoles.</p>
N°363				X						X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Rectificatif concernant l'avis des « Amis de la Vallée de la Bièvre » (pièce jointe de la contribution 302 du 16/07)</p> <p>Au § 5, le montant des avantages estimés par la SGP est en réalité de 100 Md€ (et non 1000 Md€).</p> <p>Il n'empêche qu'un triplement par rapport à 2016 reste énorme, toujours pas crédible, et l'aveu d'un souhait d'urbanisation massive.</p> <p>Je reste donc acquis aux conclusions de la contribution associative qui</p> <ul style="list-style-type: none"> - RÉCUSE toujours l'utilité publique de la ligne 18 ; - PRONONCE un avis défavorable sur la définition du projet modificatif ; - DÉPLORE que des solutions alternatives n'aient pas été proposées ; - DEMANDE un report du délai de clôture de l'enquête et une réunion publique d'échange
N°364				X				X		X		<p>Anne et Stéphane Caillat, Wissous</p> <p>Madame la Présidente,</p> <p>Mesdames et Messieurs les Commissaires d'enquête,</p> <p>Plusieurs remarques concernant ce dossier d'enquête publique :</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>-la rentabilité socio-économique du projet mériterait d'être réévaluée à l'aune de la croissance actuelle, avec les prévisions de la crise post-pandémie Covid 19. Par ailleurs, les incitations au télétravail, la réalité des déplacements, plus nord-sud qu'est-ouest, laissent penser que les objectifs annoncés de fréquentation de la ligne 18 sont largement surestimés.</p> <p>-Les propriétaires concernés par le passage du tunnel de la ligne 18 sous leurs habitations, dont nous sommes, n'ont pas accès à une information claire de la part de SGP sur les restrictions du droit de propriété qu'entraîne la servitude d'une part et sur les conséquences des travaux et de l'exploitation d'autre part. En effet, le tunnel passe entre les ouvrages OA 6 et OA7 sous les habitations de la ville de Wissous, à une profondeur de 15m environ(haut du tunnel), bien inférieure aux 2.5x diamètre du tunnel soit 25m, préconisés pour éviter les dommages en surface dus à l'affaissement des sols. La situation du tunnel va inmanquablement créer un phénomène de tassement dans une bande de 50m de large sur toute la longueur du tunnel. Des conséquences importantes sur le bâti (fissures, effondrements) sont à craindre. Par ailleurs, cette faible profondeur est insuffisante pour absorber les vibrations en phase d'exploitation.</p> <p>- A cela s'ajoutent les risques de phénomène de gonflement-retrait liés notamment à la présence de gypse et d'argile, particulièrement à Wissous.</p> <p>-Quelles solutions la SGP propose-t-elle pour prévenir ces risques et les dommages sur le bâti ?</p> <p>Seul un passage du tunnel plus profond ou une consolidation préalable de l'ensemble des bâtis concernés, allée à un revêtement de voies anti-vibrations renforcé pourront éviter les dommages et nuisances</p> <p>En cas de dommages aux bâtiments, comment la SGP prévoit-elle le dédommagement des riverains concernés ?</p> <p>D'une manière générale, comment les préconisations de l'Agence environnementale seront-elles suivies ?</p>
N°365								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>C'est au nom de Palaiseau Terre Solidaire, groupe de citoyenne et citoyens ayant participé aux dernière élections municipales, qui dispose d'une élué d'opposition dans le conseil.</p> <p>PJ : PTS enquête publique relative au projet de la ligne 18 du réseau de transport du-1.pdf -PTS ligne 18 Analyse J. LORTHOIS.pdf - PTS ligne 18 analyse J. LORTHOIS suite 1.pdf - PTS ligne 18 analyse J. LORTHOIS suite 2.pdf - PTS ligne 18 analyse J. LORTHOIS suite 3.pdf</p> <p>pièce joint n°1 :</p> <p>Enquête publique relative au projet de la ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express</p> <p>Cette enquête publique, est l'occasion de remettre totalement à plat le projet de la ligne 18, en prenant en compte la nécessité d'adapter les politiques publiques dans le contexte nouveau lié à l'épidémie de COVID-19, au développement du télétravail, au besoin de réduire la promiscuité dans les transports en commun.</p> <p>Il est impératif de répondre aux véritables besoins en transports en commun dans le cadre de la transition écologique, en préservant les rares terres agricoles restant en Île de France.</p> <p>Si nul ne peut nier l'urgence d'améliorer les transports en commun dans le secteur du plateau de Palaiseau et de la vallée, jamais l'utilité de la ligne 18 n'a été démontrée. Aucune étude digne de ce nom n'a pu montrer l'existence d'un besoin de transport de la zone banlieue ouest vers la banlieue sud.</p> <p>La seule étude sérieuse est celle qui démontre l'inutilité de la ligne 18, produite par Jacqueline LORTHOIS urbaniste socio-économiste, sur les circulations en Région Parisienne. Elle a présenté cette étude lors des assises sur la mobilité à SUPELEC, le 18 novembre 2017, démontrant que la ligne 18 ne se justifie absolument pas (voir document en annexe).</p> <p>La section Saclay-Versailles, notamment, ne permettrait de raccourcir que de quelques minutes la durée du trajet Orly – Saclay - Versailles. Dès 2015, le Commissariat général à l'investissement, sous l'autorité du Premier ministre, avait d'ailleurs rendu un avis défavorable à ce sujet.</p> <p>L'agrandissement des emprises pour les voies et le centre de maintenance entraînera le déclassement d'environ 2 hectares d'espaces boisés classés provoquant une coupure infranchissable de plus d'1 km (zone de transition tunnel/viaduc) au croisement de 2 corridors écologiques.</p> <p>L'enquête de 2016 affirmait pourtant que "cette transition constitue une coupure infranchissable au sein du territoire, aussi l'objectif est d'en réduire autant que possible la longueur".</p> <p>Bien des voix se sont élevées contre le coût exorbitant consacré à la construction de cette ligne de prestige au détriment de l'amélioration urgente des lignes RER B et C. Le RER B, en pleine crise, transporte quotidiennement 1 million de voyageurs dans des conditions insupportables alors que les prévisions les plus optimistes pour la ligne 18 se chiffrent au mieux à 45 000 voyageurs quotidiens.</p> <p>Un nombre croissant de grandes villes envisage la mise en place de téléphériques urbains, solution bien moins coûteuse qu'un transport lourd.</p> <p>Cette solution (ou d'autres toutes moins coûteuses) pourrait très bien être adoptée pour relier le pôle scientifique et le CEA du plateau de Saclay à la ligne B du RER.</p> <p>Rappelons aussi que la capacité du transit routier est doublée par le CD 36 en deux voies, avec un transport par car en site propre (TCSP).</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>En gaspillant d'énormes sommes d'argent public et en sacrifiant à terme un territoire à vocation agricole, ce projet de ligne 18 ne cache-t-il pas une volonté de spéculation foncière et d'urbanisation totale du plateau de Saclay ?</p> <p>En conclusion.</p> <p>Palaiseau Terre Solidaire proteste contre les conditions dans lesquelles se réalise cette enquête d'utilité publique, sans aucune réunion publique, malgré des modifications majeures et des surcoûts importants du projet.</p> <p>À l'heure où la pandémie du coronavirus nous amène à remettre en question nos modes de fonctionnement et de comportement, le temps n'est-il pas venu de revoir complètement les rapports entre ceux qui décident et ceux qui subissent ?</p> <p>À l'heure où l'urgence climatique se fait pressante, ne faut-il pas veiller à préserver les rares terres agricoles d'Île de France ?</p> <p>Face aux évolutions du projet, à ses surcoûts, aux fortes incertitudes économiques et démographiques actuelles, aux oppositions, inquiétudes et réserves exprimées par la population et les experts, nous demandons un moratoire immédiat pour une remise à plat complète de la déclaration d'utilité publique.</p> <p>Nous demandons une véritable concertation publique de grande ampleur pour redéfinir les besoins réels de notre région en matière de transports en commun et de préservation des espaces agricoles.</p> <p>Palaiseau Terre Solidaire :</p> <p>(*) Groupe de citoyennes et citoyens s'étant présenté aux dernières élections municipales à Palaiseau et ayant une élue dans l'opposition.</p> <p>Palaiseau le 17 juillet 2020.</p> <p>Pièce joint n°2 N3 n°4 analyse Jacqueline Lorthois : analyse 2016</p>
N°366			X	X				X		X		<p><u>Yohann LAVIALLE</u></p> <p>Il est présenté un projet de gare suivi par un métro aérien.</p> <p>Je trouve cette idée extrêmement dommageable pour ce secteur qui reste un atout régional de part sa diversité: terres de développement économiques et agricoles.</p> <p>Bien sûr, que de nouveaux moyens de transports sont à mettre en place, cependant il me semble plus judicieux qu'il le soit en respectant la typographie actuelle. Pourquoi ne pas imaginer ce métro enterré ou semi-enterré ?</p> <p>Je comprends que cela puisse engendrer un coût supplémentaire mais il s'agit d'une décision structurelle et non d'un simple impact à moyen terme.</p> <p>Je compte sur vous pour construire un avenir dont nous pourrions tous être fiers en en parlant avec nos enfants.</p>
N°367								X		X		<p><u>Jean-Pierre PARISOT, Habitant de Saint-Aubin</u></p> <p>En tant qu'habitant du plateau de Saclay depuis 1984, je suis inquiet des répercussions qu'aurait la ligne 18 sur notre environnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Urbanisation inéluctable au détriment de la ZPNAF, -Dégradation des paysages, nuisances sonores et lumineuses induites par les passages en viaduc. <p>Le coût de ce transport capacitaire est prohibitif en cette période de crise sanitaire et économique.</p> <p>Il est souhaitable, pour un coût largement inférieur, de renforcer et de moderniser les transports capacitaires existants : RER B et C, tram-train.</p> <p>Parallèlement, il importe de développer les moyens de transport de proximité, favorisant la vie locale vers laquelle les circonstances nous imposent de nous recentrer : bus, téléphérique, vélos, voitures zéro émission (électrique, hydrogène) en location.</p> <p>Je soutiens les demandes des conseils municipaux de Saint-Aubin et de Saclay :</p> <ul style="list-style-type: none"> - retrait du projet de réalisation de la ligne 18 dans sa section de Palaiseau à Versailles, - étude de l'utilisation des voies existantes par le renforcement de leur usage via du TCSP en bus, tramway ou véhicules alternatifs - remise en état du réseau existant : RER C entre Massy Palaiseau et Versailles et RER B sur toute la ligne. - prolongation de la présente enquête publique au-delà du 17 juillet.
N°368												Identique N°367
N°369								X		X		<p><u>Déposant non identifié</u></p> <p>Non à la construction de la ligne 18 qui aurait des effets négatifs sur l'environnement et ne serait que très peu utile pour le public.</p> <p>Le projet est largement surdimensionné et n'aurait de sens que dans le cas d'une urbanisation forcée du plateau de Saclay, l'un des derniers territoires agricoles de grande taille dans la banlieue relativement proche de Paris.</p> <p>L'argent serait beaucoup mieux investi dans</p> <ul style="list-style-type: none"> - la modernisation des lignes de RER (augmentation des fréquences – y compris aux heures creuses – et de la capacité) - un maillage intelligent de bus pour amener les voyageurs aux gares (augmentation des fréquences – y compris aux heures creuses et tard dans la soirée, au besoin avec des véhicules plus petits)

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Ligne 18 – Autres, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													- la création d'un site propre de bout en bout pour les lignes de bus entre les gares de Massy-Palaiseau et Saint-Quentin-en-Yvelines en augmentant la fréquence de ces lignes.
N°370								X			X		Déposant non identifié Avis défavorable sur le projet, pour raisons suivantes -le projet ne répond pas aux besoins réels de desserte des usagers du territoire ; -l'étude de l'évolution des réseaux de transports existants (ferrés, routiers) disposant déjà d'une emprunte, pour répondre aux besoins, est manquante - le projet détruit des terres agricoles, et des espaces naturels, intensification à terme de l'urbanisation du plateau de Saclay -Bénéfice socio - économique : * augmentation des coûts non maîtrisée, * L'évaluation présentée lors de l'enquête publique de 2016 avait été soumise à une contreexpertise du CGI qui s'était révélée défavorable,
N°371								X			X		Déposant non identifié Je partage totalement les réserves sur ce projet , émises par les AVB , pour toutes les raisons invoquées.
N°372	X			X				X			X		Michel Entat Contribution à l'enquête publique sur la ligne 18 Le projet modificatif ne tient pas compte des nombreuses remarques antérieures et arrive à un moment où les problématiques de souveraineté alimentaire, de réchauffement climatique, de développement durable et d'écologie en général sont encore plus prégnantes et évidentes qu'au lancement du projet. Il est temps que nos décideurs regardent notre avenir avec rigueur et courage en donnant un poids plus important aux critères de sécurité, de qualité de vie et non au seul PIB. Non seulement le nouveau projet ne convainc pas que les bénéfices seront supérieurs aux inconvénients mais, de plus, le budget a considérablement augmenté sans même prendre en compte l'alternative de passage en souterrain. N'est-il pas devenu déraisonnable avec les paramètres actuels, et face à la crise économique et sociale inédite qui se présente, comme le sont devenus d'autres grands projets qui ont coûté fort cher avant d'être abandonnés ? L'artificialisation des sols, la perte de biodiversité, la perte d'exploitabilité de terres agricoles, la dégradation des qualités de vie semblent majeures et justifient de mettre de tels budgets sur des projets à plus forte valeur ajoutée pour l'avenir. En conséquence, la famille Entat - RÉCUSE l'utilité publique de la ligne 18 ; - PRONONCE un avis défavorable sur la définition du projet modificatif ; - DÉPLORE que des solutions alternatives n'aient pas été proposées ; - DEMANDE un report du délai de clôture de l'enquête et une réunion publique d'échange.
N°373								X			X		Duvernier VENET Habitants de Villiers le Bâcle depuis 13 ans, y ayant choisi un cadre de vie paisible et rural pour élever nos enfants, nous saisissons l'opportunité de cette nouvelle enquête publique pour redonner avec force notre avis. L'absence de concertation avec les habitants concernés par les nuisances visuelle et sonores liées à l'implantation d'un métro en aérien nous choque depuis le début. Comment faire croire à une concertation honnête si même l'opinion de la gérante de la concertation Madame Jarry est bafoué dès la première enquête: « veiller dans l'avenir à travailler en étroite concertation avec le public et les acteurs concernés... » Le débat public justifiait en page 148 « une exigence, de passage en en souterrain des lignes , au nom de la tranquillité du voisinage , du respect de de ses potentialités de développement, et de protection des espaces agricoles et écologiques... » La aussi c'est un déni de concertation , ces 7% de lignes aériennes créés devant nos habitations ne le sont sans doute que pour servir de variable d'ajustement économique à la SGP, sachant que pour un projet de long terme tel que celui ci il est ridicule de faire une économie de « 235 à 275 millions pour un passage en tunnel » montant dérisoire par rapport aux 4457 millions projetés désormais pour le Grand Paris express... L'agriculture locale a besoin d'être défendue, la crise du covid 19 et les grands mouvements sociétaux autour des circuits courts semblent des motifs valables pour La Défense des terres agricoles, les agriculteurs locaux ne sont même pas conviés à s'exprimer sur la nature du tracé à venir , aérien ou au sol ou enterré, la SGP agit de manière unilatérale et méprise visiblement les habitants et la population locale. Enfin, les besoins, ou projections semblent bien faibles pour un tel investissement sans déserte locale pour Villiers le Bâcle, Saclay et Châteaufort, 150000 voyageurs par jour semblent optimistes et des solutions tramway en site propre bien plus économique ferait un bien meilleur consensus et

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents,

G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>permettrai de réinvestir l'argent dans des réseaux délabrés comme le RER B.</p> <p>De plus, à l'aube d'un monde nouveau ou le télétravail va se développer et les besoins en transports de masse être chamboulés, il semble indispensable de reconsidérer les priorités de transport autour de Paris.</p> <p>Nous nous opposons donc fermement à la construction en aérien d'un tracé qui défigurera les terres agricoles et polluera visuellement et de manière sonore notre cadre de vie.</p> <p>Nous souhaitons si ce projet doit se faire voir le métro enterré ou remplacé par une solution plus douce comme un tramway.</p> <p>Nous exprimons ici notre colère froide face au mépris pour la démocratie de La SGP, des avis déjà exprimés par le habitants du plateau et ses agriculteurs.</p> <p>Nous espérons que cette deuxième enquête ne sera pas un déni de démocratie et un prétexte comptable au sacrifice d'un territoire et de ses habitants pour un projet dont la variable économique bien visible et aérienne semble se situer sur notre plateau.</p> <p>UID 46681</p>
N°374				X				X			X	<p>Olivier PAREJA - Guyancourt (78)</p> <p>Nous sommes tous évidemment partisans des infrastructures de transport en commun ! Et le projet de Grand Paris Express sur ses 200 km prévus comporte des nouvelles lignes de métro, en particulier en petite couronne, tout à fait indispensables. Mais la ligne 18 est le maillon faible de l'ensemble du projet, son coût est trop élevé et son bilan socio-économique mauvais par rapport aux autres lignes.</p> <p>De plus, pour nous, cette ligne installe une infrastructure démesurée justifiant par la suite l'urbanisation des terres agricoles de plateau de Saclay au delà des limites de protection actuelles.</p> <p>Alors que maintenant la continuité urbaine parisienne s'étend en tache d'huile jusqu'au villes nouvelles, notre vision de l'aménagement du territoire n'est pas de poursuivre cet étalement en urbanisant le plateau de Saclay mais de poursuivre les constructions sur les villes existantes et de préserver la possibilité d'une agriculture peri-urbaine vivrière.</p> <p>UNE INFRASTRUCTURE DISPORTIONNEE :</p> <p>Tout d'abord, regardons la réalité en face : la ligne 18 n'a jamais été viable et le report de la toute dernière des lignes du Grand Paris Express était couru d'avance ...</p> <p>Doit-on rappeler ici les nombreuses alertes et avis pour le moins mitigés :</p> <p>En 2012, le Rapport Auzannet qui explique qu'un métro lourd permet une capacité de 44 000 voyageurs par heure quand la charge maximale du tronçon Versailles–Saclay–Orly est estimée à 4100 voyageurs à l'horizon 2025 et à 6000 en 2035.</p> <p>UN TRAJET PAS ADAPTE AUX BESOINS</p> <p>Dés février 2016 : la Cour des Comptes sur les transports franciliens qui recommande de maintenir la priorité absolue donnée à l'entretien du réseau Transilien et de procéder à une sélection rigoureuse des projets d'infrastructures de transport envisagées dans les 10 à 15 prochaines années.</p> <p>Aux Assises de la mobilité, le samedi 18 novembre 2017 à Centrale Supélec plusieurs caractéristiques du territoire ont été soulignées et interpellent quant à la pertinence de la ligne 18. Jacques de Givry, ingénieur, spécialiste des représentations du territoire souligne que les logements sont principalement dans les vallées et non sur le plateau où passerait la ligne 18. Jacqueline Lorthiois, urbaniste et socio-économiste des bassins d'emploi y a fait une intervention remarquable que l'on peut retrouver sur youtube (https://youtu.be/c6sc1aKHAVE). Elle démontre que la ligne 18 n'est pas orientée dans l'axe des principaux flux domicile-travail. Sans infrastructures adaptées aux flux dans les zones habitées, ce sont les routes de liaison resteront saturées.</p> <p>Plutôt que d'imaginer des lignes de transit permettant d'aller travailler à l'autre bout de l'Ile de France, nous devrions renforcer les lignes existantes principalement celles de déserte à l'intérieur des bassins de vie. A ce titre, Versailles-Saint-Quentin est une réussite avec presque 60% de personnes y habitant et y travaillant.</p> <p>DES ALTERNATIVES POSSIBLES :</p> <p>L'abandon de la ligne serait surtout une opportunité de repenser un projet correspondant aux réels besoins des habitants et usagers. La priorité absolue doit être donnée à l'amélioration du réseau lourd existant (RER), sur lequel s'appuieront des systèmes plus légers, peu coûteux et correspondant aux besoins réels.</p> <p>Une utilité publique jamais démontrée, des consultations toujours repoussées .. la présente sera-t-elle utile ?</p>
N°375								X			X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Au printemps 2019, j'interrogeais sur son site la Société du Grand Paris (SGP) sur les raisons qui l'ont conduit à retenir un projet de ligne aérienne en viaduc, et non un passage en fossé :</p> <p>« Pourquoi avoir retenu une ligne aérienne entre les gares de St Quentin et de Palaiseau ? N'auriez-vous pas pu envisager un passage en fossé comme l'ont été les tracés des premières lignes de RER ? Cette infrastructure va considérablement gâcher le paysage de la région. »</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												Le 20 juin 2019, la SGP m'a répondu dans les termes suivants : « La partie en viaduc de la ligne 18 est prévue de Palaiseau (au niveau de l'école Polytechnique) jusqu'au golf national à Magny-les-Hameaux. La Société du Grand Paris vient d'engager une étude de faisabilité pour une mise au sol d'une partie du viaduc, qui irait de Saclay et jusqu'au golf national. Cette étude de faisabilité se fera en concertation étroite avec les territoires et les élus. Et la décision sera prise à l'été 2020. » Force est de constater que l'étude de faisabilité ne propose aucune modification du tracé aérien entre Saclay et le Golf National. C'est profondément regrettable.
N°376								X		X		Déposant non identifié Je suis toujours contre ce projet de Ligne 18, qui plus est en aérien uniquement entre Palaiseau et Saint-Quentin-En-Yvelines. Pourquoi ne pas l'enterrer tout du long si on tenez vraiment à la construire ? Le Plateau de Saclay est un patrimoine agricole et une ressource environnementale essentielle. Pourquoi vouloir la détruire en l'urbanisant à outrance pour une poignée de passagers/jour (par rapport au nombre de passagers des lignes existantes) car qui dit gare, dit parking puis commerces, entreprises et habitations ? La création d'emplois physiques ? Pas sûre au vue de ce qui se passe avec l'actuelle épidémie de COVID. Beaucoup d'entreprises se sont tournées vers le télétravail et envisagent sérieusement d'en faire leur principale pratique à l'avenir. Donc quid de l'exploitation réelle des transports et de nouvelles lignes sont-elles si utiles ? Le Plateau a déjà bien changé du côté du Moulon à Gif. J'y ai fait mes études entre 1996 et 1999. Il n'y avait que quelques entreprises, l'IUT et la Maison de l'Ingénieur. J'ai habité Ferme du Moulon. 20 ans plus tard, je ne suis pas capable d'y retourner. Je ne reconnais plus grand chose. On dirait qu'une nouvelle ville sort de terre. Certes cela va créer un besoin de transports mais il ne faut pas que ce soit au détriment de l'environnement, de l'activité et de la population existante. D'autres solutions seraient sûrement plus faciles à mettre en oeuvre, moins coûteuse et plus exploitables comme une ligne de bus dédiée par exemple. Je pense qu'il est urgent de revoir le projet en prenant en compte les paramètres de ces derniers mois. Donnons de l'air à la Nature, elle nous le rendra. Contrainçons-la, elle trouvera le moyen de se défendre.
N°377												Identique R-PA-2
N°378								X		X		Déposant non identifié Habitante de Villiers-le-Bâcle, je m'interroge sur l'intégration d'un viaduc dans le paysage du plateau de Saclay, à l'interface entre les villages et les espaces cultivés. Qui peut garantir en outre que l'ouvrage ne sera pas rapidement dégradé par des tags comme c'est le cas de tous ceux construits dans le secteur ??? Je n'ai pas d'opposition systématique contre les tags, mais il faut bien reconnaître qu'ils sont souvent très laids et qu'aucune solution n'existe à ce jour pour les éviter. Je demande donc que soit étudiée, comme le suggère le conseil municipal de ma commune, une solution au sol ou souterraine, voire une alternative tramway à la portion aérienne du tracé sur le plateau de Saclay.
N°379			X		X					X		Association FNAUT Voici l'avis de l'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France. Par rapport au dossier de 2016, la principale évolution technique est l'ajout de la gare CEA St Aubin. Mais les observations majeures sur la ligne 18 restent valables, voire sont renforcées : Une zone de desserte avec peu d'habitants Hormis les sites de Massy-Palaiseau et Versailles-Chantiers, déjà bien desservis par les transports en commun et reliés entre eux par le RER C, les gares de la ligne 18 correspondent à des zones d'emplois et des campus où résident très peu d'habitants, comparées aux stations du réseau RATP actuel. Or les déplacements « travail / travail » ne représentent que 3% de l'usage des transports publics. Par ailleurs, les statistiques montrent que les salariés du plateau de Saclay habitent à 70% dans l'Essonne, souvent dans des villes peu denses loin de la ligne 18. Il en résultera un trafic faible, en particulier aux heures creuses, en soirée et le week-end. Il y a si peu de population à desservir qu'une interstation de 9 km est prévue entre « CEA St Aubin » et « Saint-Quentin Est », distance inédite sur un métro. Un effet de décharge et de report modal quasi-nul L'un des objectifs majeurs du réseau du Grand Paris Express est de décharger le réseau existant. S'agissant de la ligne 18, l'effet de décharge du RER B avancé par la SGP est de 5% mais IDFM indique que cette estimation « semble très élevée » et d'un intérêt très faible puisque la saturation du RER B se situe en proche couronne et dans Paris. S'agissant du report du trafic automobile vers la ligne 18, il est très modeste puisque la part modale de la voiture dans la zone d'étude ne diminuera que de 0,3% selon l'étude d'impact SGP Un cout très élevé par rapport au trafic attendu

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												Sur ce point, le dossier fait apparaître un cout de construction de la ligne 18 réévalué de +1,3 milliards d€, soit 4,4 milliards d'€, hors matériel roulant pour un trafic estimé à 55000 voyageurs par jour entre Orly et CEA selon IDFM puis 105 000 voyageurs par jour sur toute la ligne. S'y ajouteraient les couts d'exploitation (au moins 45 M€ par an). Dans ces conditions, la rentabilité socio-économique qui était déjà faible dans le dossier de 2016, devrait être négative. Ce n'est qu'au prix de soit-disant bénéfices apparus soudainement ("effet d'agglomération" notamment) que la SGP réussit à sortir du chapeau une rentabilité socio-économique positive pour la ligne 18. Chacun appréciera le sérieux de cette méthode, utilisée dans aucun autre projet francilien. En conclusion, nous considérons que, si un besoin de transport plus capacitaire est avéré pour le plateau de Saclay compte-tenu de l'emménagement de plusieurs écoles et entreprises, le choix d'un métro entre Orly et Saclay, sans même une reprise partielle d'Orlyval, est un choix technique couteux et inadapté. S'agissant de la portion Saclay / Versailles, nous réaffirmons l'inutilité de cette portion de ligne au regard des flux et soulignons l'urgence à financer d'autres investissements réellement utiles pour les transports du quotidien dans un contexte financier où des arbitrages sont inévitables
N°380								X	X			Déposant non identifié Favorable
N°381		X				X					X	Habitante de Palaiseau Aujourd'hui l'urgence écologique devrait-être la priorité (l'épidémie du covid-19 nous en montre chaque jour les retombées catastrophiques). Je m'insurge contre un tel projet quand j'apprends que dans la ville de Palaiseau 2ha supplémentaires de bois vont être coupé, et que la mise au sol de la ligne va créer une barrière infranchissable sur près d'1 km au croisement de 2 corridors écologiques. De plus la nuisance auprès des habitants va être considérable, les déblais du tunnel devaient être évacués intégralement par la RN20 (d'un site proche de l'entrée sur l'A10), maintenant pour une moitié c'est par la RD36 et l'avenue des Alliés, avec une estimation de 100 camions/ jour pour le Plateau.
N°382								X			X	Déposant non identifié La pandémie récente nous a appris l'importance d'une agriculture de proximité et des circuits courts. Le défi de la diminution de production des gaz à effets de serre pour limiter le réchauffement climatique est une urgence absolue. Les deniers de l'état sont donc fortement sollicités pour être dépensés avec efficacité pour un virage à 180° vers l'isolation des bâtiments, la souveraineté pour l'alimentation avec un but affiché de sols préservés, non bétonnés, et de techniques agricoles qui ne les épuisent plus. Quelques menus exemples de la direction que le gouvernement a indiqué prendre dorénavant. Il est temps de mettre ces idées en pratique. On ne peut accepter de maintenir un projet avec un coût extrêmement élevé, et qui augmente encore, artificialisant des sols agricoles et qui ne résoudrait pas le problème de transport quotidien de ceux qui travaillent désormais sur le plateau de Saclay (dont je fais partie). Il faut que l'argent soit affecté à la rénovation du RERB et à des modes alternatifs de liaisons vallées-plateau moins coûteux et adaptés aux besoins (tramway, bus en site propres et autre, des tas d'experts proposent d'autres solutions qui sont elles adaptées et moins onéreuses). Il est urgent également pour les chantiers en cours et à venir sur le plateau de Saclay de les convertir en chantiers de bâtiments à haute qualité énergétique. L'investissement pour des bâtiments de qualité est à terme une économie considérable. Ne gaspillons plus l'argent public, effectuons effectivement la transition énergétique qui s'impose, c'est les trajets quotidiens qu'il faut améliorer et non doubler les lignes qui existent pour la desserte d'un aéroport quand on sait tous qu'il faut changer nos modes de travail/vie et que l'utilisation des transports aériens est appeler à diminuer/population. Merci de faire désormais le choix d'actes en cohérence avec les décisions prises avec l'abandon de la ligne 18 au profit de solutions adaptées moins coûteuse et respectant un avenir possible pour la société humaine sur cette planète.
N°383								X			X	Déposant non identifié La partie aérienne du tracé est très contestable par les nuisances que cela va occasionner, les terrains que cela préempter, les paysages que cela va abîmer et le coût que cela va représenter. Un tracé souterrain permet qu'il soit plus direct (et donc plus court) et évite les dommages irréremédiables ci-dessus. De plus le coût total serait nettement inférieur au regard de la hausse indiquée dans votre dossier. Et à l'heure de la protection de notre environnement naturel, la solution de la voie enterrée serait une bonne chose. Enfin, le contexte économique se dégradant nettement à la suite du Covid, la solution la plus économique possible doit être recherchée. Pourquoi ne pas aller jusqu'à proposer des voies de bus dédiés ou un tramway longeant les routes ? Je ne suis donc pas d'accord avec ce projet et le déplore.
N°384			X	X							X	Philippe Escande - Conseiller Communautaire Communauté Paris-Saclay - Orsay La Ligne 18 encore moins adaptée au monde du Covid-19. L'enquête publique modificative sur la ligne 18 confirme le manque de pertinence du projet. L'enquête publique est justifiée par l'inclusion de la gare CEA Saint-Aubin, qui n'était pas couverte par la déclaration d'utilité publique en raison des

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												risques nucléaires liés au CEA, les évolutions du tracé et du profil en long de la section « Est », entre les gares Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin et la mise à jour des coûts et de la rentabilité socio-économique du projet du Grand Paris Express et en particulier de la ligne 18. La mise à jour de l'évaluation socio-économique démontre une nouvelle fois l'inanité du projet de ligne 18 et le niveau d'incertitude dans lequel est fait cette évaluation : -Le report de trafic sur la ligne RER existante est quasi-nul entre Massy-Palaiseau et le plateau de Saclay (pièce H, schéma §2.3, p.38 dont un extrait centré sur le plateau de Saclay est donné ci-dessous) et en contradiction avec ce qui est énoncé mais non chiffré p.86 (§4.2)
N°384 suite												<p>Mise en service du Réseau du Grand Paris Horizon 2030 Effet de charge-décharge à l'HPM</p> <ul style="list-style-type: none"> Moins de -20 000 De -20 000 à -10 000 De -10 000 à -5 000 De -5 000 à -2 500 De -2 500 à -350 De -350 à +350 De +350 à +2 500 Plus de +2 500
N°384 suite												<p>-Les chiffres fournis manque de crédibilité : si l'augmentation du nombre d'emplois attendus par le GPE est de 115000, le dossier en trouve 40% uniquement pour 5 villes situées sur la ligne 18 (Guyancourt, Gif, Orsay, Palaiseau et Versailles) avec 46000 emplois créés entre 2015 et 2030 (et monte à 126000 p.74 entre 2006 et 2030 pour les communes sur la zone du contrat de développement territorial de Saclay puis et 105700 p.93 entre 2005 et 2030 sur une « zone L18 »).</p> <p>-l'analyse des différentes solutions (pièce H. §3 p.83) montre une solution par tramway exclue car le tramway n'est pas censé dépasser 30 km/h. Ceci est faux puisque des tramways en site propre peuvent facilement aller jusqu'à 60-70 km/h, ce qui serait le cas en remplacement de la L18.</p> <p>-L'évaluation socio-économique ne traite pas sciemment des impacts sur « le paysage, l'aménagement urbain, la biodiversité , ou encore les effets de coupures » (p.21). En effet, les effets dans chacun de ces domaines sont négatifs.</p> <p>-Le scénario de base prévoit 1,5% de croissance, valeur déjà au-dessus de la valeur moyenne des 10 dernières années (descendue à 1,3% en moyenne sur les 10 dernières années) mais en plus cette valeur ne prend pas en compte évidemment la possibilité de cygne noir comme le COVID qui rend cette hypothèse intenable et rend possiblement l'hypothèse basse d'une croissance 0 optimiste.</p> <p>-Dans l'analyse coût/bénéfices, alors même que l'augmentation des coûts est de 42% passant de 3118 à 4416, ce qui aurait suffit à rendre négatif le faible bilan positif présenté en 2016, la valeur des bénéfices attendus a largement enflé (principalement grâce aux "effets d'agglomération" passés de 300MEUR à 3500 MEUR (augmentation d'un facteur 11!) et la "valorisation des nouveaux emplois" passée de 600 à 4300 MEUR (augmentation d'un facteur 7) permettant de rendre par magie le bénéfice largement positif. La variation de ces "effets" ne sont pas du tout justifiés.</p> <p>-Les frais de fonctionnement qui ne relèvent pas de la responsabilité de la SGP augmentent de 46% passant de 43MEUR à 62,9MEUR.</p> <p>Les valeurs fournies peuvent conduire avec des hypothèses différentes mais tout aussi raisonnables, à des valeurs radicalement différentes : le fait est que l'incertitude autour de l'évaluation socio-économique est telle que cela ne peut pas être un déterminant du projet.</p> <p>Par ailleurs, le reste de l'enquête publique propose d'inquiétantes explications et laisse des parts d'ombres difficilement justifiables pour une</p>

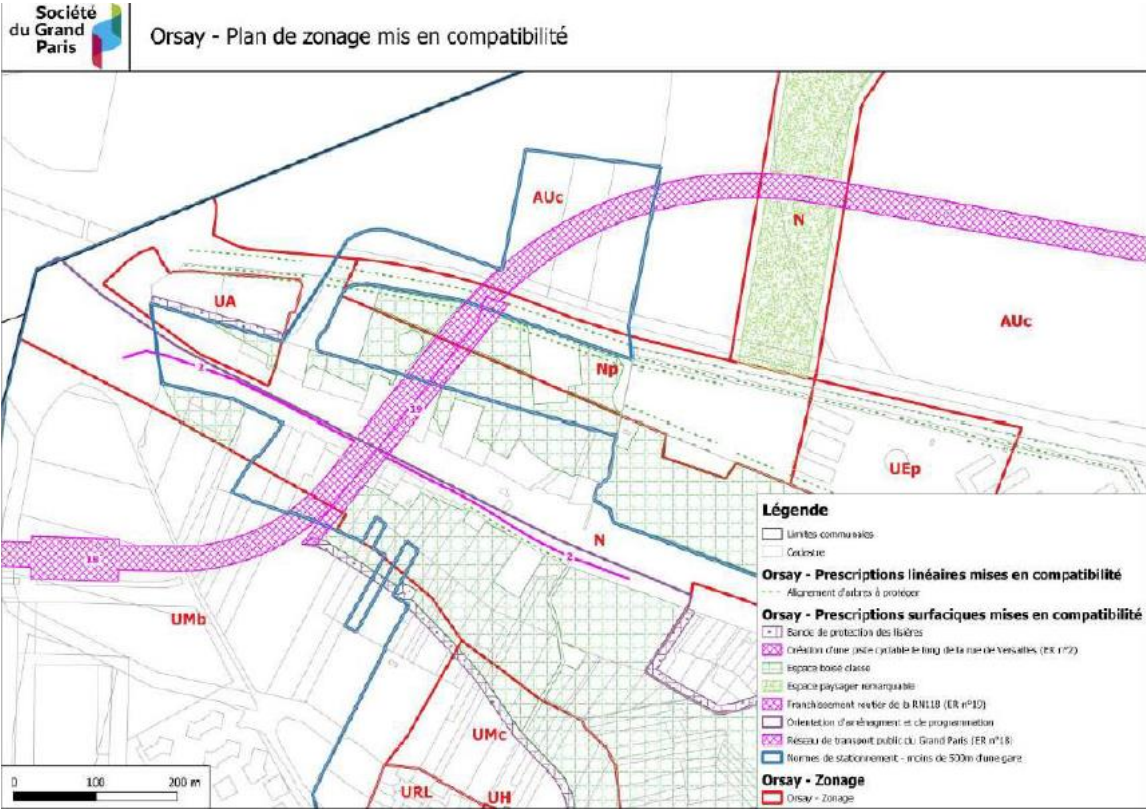
Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>mobilisation d'argent public de si grande ampleur :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Aucune contre-expertise par une structure indépendante n'a été demandée ou en tout cas n'est mentionnée. Ceci entache l'impartialité de l'étude. Seul le « conseil scientifique de la SGP » sert de caution (pièce A2, §3.3.1) -La ligne 18 connecte des territoires qui n'ont pas de points communs et ne répond que marginalement aux besoins des habitants et usages des différents bassins de vie qu'elle dessert. La priorité donnée à cet investissement met à mal les plans d'investissements pour la rénovation des lignes existantes (RER B et ligne Versailles-Massy) ainsi que leurs nécessaires rabattements. -La ligne 18 ne répond pas en terme de date de disponibilité aux besoins actuels et à 2-3 ans des usagers des nouvelles structures du Plateau de Saclay. La ligne 18 trop chère, trop tard. -La réplique de la SGP face aux critiques émises par le Secrétariat Général pour l'Investissement en 2017 sont dans la pièce J.11: la SGP apporte peu d'éléments nouveaux et se contente d'affirmer que le développements des bassins d'emploi de Versailles-Satory, Massy, Antony-Orly-Rungis, Saclay nécessite une interconnexion ce qui n'est absolument pas le cas (exemple : plus de la moitié des habitants d'un bassin d'emploi habitent dans le même territoire) -Les rapports défavorables du Cercle des Transports, de la Cour des Comptes sur la SGP ne sont pas pris en compte. Le SGPI (remplaçant le Commissariat Général à l'Investissement) très critique sur le projet n'est pas mentionnée comme expert consulté en pièce J.5b -Les gains de temps sont faibles et non durables car toujours transformés en d'autres avantages de sorte que les temps consacrés en moyenne aux déplacements restent à peu près constants. Ces gains de temps génèrent de l'étalement urbain, de la ségrégation sociale et des perturbations environnementales -Les cartes fournies sont souvent difficilement lisibles et compréhensibles comme le Plan de zonage de mise en compatibilité du PLU d'Orsay au §2.3.1 de la pièce A2.

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
N°384 suite												
N°384 suite												<p>-Les compensations prévus pour l'augmentation de l'emprise des infrastructures de la L18 (augmentation à 30 mètres de la large du couloir, centre technique à Palaiseau) sont prévues dans la plaine de Pierrelaye-Bessancourt dans le département 95, ce qui semble légal puisqu'en Ile de France mais ne concerne absolument pas l'environnement local traversé par la L18 !</p> <p>-Les réponses fournies à l'avis de l'Autorité environnementale sont souvent cavalières comme en témoigne celle sur l'organisation temporelle globale des travaux et la demande de présenter les éléments dont il disposerait quant à l'analyse des risques de retard dans leur réalisation : « Sur ce point, le maître d'ouvrage précise que le projet soumis à déclaration d'utilité publique est constitué de l'infrastructure reliant l'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers. L'ensemble de cette ligne constitue donc un projet autonome et autoportant au sens de l'article L122-1 du code de l'environnement : « Un programme de travaux, d'aménagement ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle ». Par ailleurs, la jurisprudence a eu l'occasion de préciser que « l'opération est susceptible de faire l'objet d'un programme autonome de travaux, alors même qu'elle a vocation à être prolongée » (CE, n°297537) »</p> <p>La réponse n'est donc pas sur le fond mais laisse à penser que l'on peut consciencieusement décaler les travaux soit de la L18 soit des autres infrastructures tout aussi « critiques » !</p> <p>-Les liens vers les CDT sont obsolètes (pièce J9.a §4.1 p.15) mais la coordination avec les CDT n'est probablement pas la priorité de la SGP.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												En conclusion, cette enquête est une justification pleine d'auto-satisfaction qui est complètement déconnectée de la réalité et de l'environnement de demain. Il est nécessaire de remettre à plat le projet et de proposer des solutions plus modestes mais qui rendront les services aux habitants et usagers plus rapidement et à un coût plus raisonnable. PJ : 2020-07 Contrib Enquête Publique Modificative.pdf - copie contribution illustrée
N°385		X	X							X		Antoine Simoneton Etant moi-même salarié de la société Arthesys située à Saclay je suis très favorable à la réalisation et à la construction de cette nouvelle ligne de metro avec la création d'une station située au niveau du Christ de Saclay déjà dénommée sur les plans "CEA-Saint Aubain". Cette ligne de metro est d'autant plus nécessaire pour le développement du plateau de Saclay et son accessibilité par les salariés et les étudiants. Une ligne aérienne est plus agréable au confort des voyageurs et moins coûteuse dans sa construction. Il s'agit également à mon sens d'un mode de transport plus écologique que l'emploi des automobiles individuelles et plus sécurisant que l'usage des bus et tramway.
N°386												Identique N°384
N°387	X	X	X			X					X	Association - Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay, le directoire L'Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay et des vallées limitrophes regroupe actuellement 14 associations de défense de l'environnement totalisant plus de 1200 adhérents. Notre avis général sur la ligne 18 est très défavorable pour des raisons économiques et sociales : projet trop couteux dans le contexte de crise économique ambiant et reliant entre eux des bassins d'emploi/habitat sans rapport entre eux. Des moyens de desserte locales du plateau de Saclay doivent être favorisés, appuyés sur les transports capacitaires existants. Les autres points évoqués sont : -Les erreurs du dossier d'enquête : schémas faux ou manquants, -L'urbanisation autour de la gare CEA-Saint-Aubin : visiblement prévue alors qu'aucune surface n'est disponible, à moins de remettre en cause la ZPNAF, -Les risques qui pèsent sur la gare CEA-Saint-Aubin après la réduction du périmètre de protection des installations nucléaires du CEA et CisBio, -L'absence de parking de rabattement prévu à l'origine pour cette gare, -La compensation lointaine à plus de 30 km des espaces à déboiser à Palaiseau, Nos demandes à court terme sont : -Une prolongation de l'enquête publique au-delà du 17 juillet, -Une réunion publique pour répondre aux nombreuses questions posées, -Une évaluation socio-économique du projet de ligne 18 réalisée par une entité indépendante de la SGP. PJ : EP ligne 18 complémentaire 2020 - avis de l'UASPS V4.pdf Enquête Publique complémentaire de la Ligne 18 Avis de l'UASPS Orsay, le 17 juillet 2020 L'Union de Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay et des vallées limitrophes regroupe actuellement 14 associations de défense de l'environnement totalisant plus de 1200 adhérents (cf. présentation en annexe). Elle présente ici son avis sur l'enquête publique modificative sur la ligne 18 du Grand Paris Express qui se déroule du 15 juin au 17 juillet 2020. Cette enquête publique porte sur des modifications à la Déclaration d'Utilité Publique de la ligne 18 du 28 mars 2017, concernant l'inclusion de la gare CEA Saint-Aubin, des modifications de tracé, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous, ainsi que l'évaluation des données socio-économiques. L'UASPS s'associe aux avis et demandes exprimés par : - ses associations adhérentes :ADER, ADEVE, ASEOR, GRAAL, VAB, - le Collectif OIN Saclay (COLOS) auquel l'UASPS adhère, Elle partage aussi l'essentiel des positions exprimées par les Conseils municipaux de Saint- Aubin, Saclay, Villiers-le-Bâcle et Châteaufort. 1) Rappels sur l'enquête publique de mars-avril 2016 L'enquête publique principale de 2016 a recueilli un nombre important d'avis : plus de la moitié des contributions du public sur l'ensemble des lignes du Grand Paris Express proviennent de la seule ligne 18 (4481 sur un total de 7400) . À cette occasion, de nombreuses anomalies ont été constatées.

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<ul style="list-style-type: none"> - Au cours de l'enquête, un membre de la commission d'enquête a publiquement déclaré que cette commission ne pouvait donner un avis défavorable. - 4 091 contributions ont été déposées sur le registre électronique. Mais il en manque 100 dans le tableau de synthèse qui passe directement du mail 3 785 au mail 3 886. Les mails de 3 786 à 3 885 sont donc absents du tableau sur lequel a travaillé la commission d'enquête. - 753 des 4 481 contributions (soit 17%) ont été considérées, à tort, par la commission d'enquête comme « sans avis », dont celles de la CLI (Commissions locale d'information) de Saclay et du Parc naturel régional de la haute vallée de Chevreuse. - 1 141 contributions, soit 25%, ont été « dénaturées » par la commission (c'est-à-dire classées en favorable, défavorable ou non défini alors qu'elles auraient dû être classées autrement. - La contre-expertise du CGI (Commissariat général à l'investissement, désormais nommé Secrétariat général pour l'investissement) sur l'évaluation socio-économique n'a été prise en compte que sur un seul point. Son avis défavorable sur le tronçon Saclay-Versailles et son avis favorable du bout des lèvres sur le tronçon Orly-Saclay ont été ignorés. - Des avis d'experts, tels celui du Cercle des transports et celui de l'urbaniste socio-économiste Jacqueline Lorthiois ont été totalement ignorés, de même que l'avis de COLOS. <p>Un article publié par COLOS résume les principaux avis (<i>Enquête publique sur la Ligne 18</i>, COLOS, mai 2016, www.colos.info/actualites/grand-paris/119-enquete-publique-sur-la-ligne-18). Au total, 4219 contributions (70%) contestent l'utilité publique de ce métro.</p> <p>2) Notre avis général sur la ligne 18</p> <p>Contrairement à ce que prétendent les promoteurs du projet, cette ligne n'est pas indispensable pour la desserte de Paris-Saclay : elle serait avant tout un objet de prestige et ne résoudrait qu'une faible partie du problème de cette desserte : celui du transport entre Paris et Saclay, ce qui ne concerne qu'un usager sur cinq.</p> <p>Il y a déjà des lignes de transport lourd qui passent à quelques kilomètres de Paris-Saclay : les lignes de RER B et C, qui ne sont nullement saturées dans le sens allant vers le plateau. Il suffit d'y adjoindre des solutions de rabattement. Ainsi, avec le bus en TCSP depuis Massy (débit 2000 passagers/heure) desservant principalement le quartier de Polytechnique, et une liaison par câble (téléphérique) (débit 3600 passagers/heure pour un équipement moyen-de-gamme) depuis Orsay desservant le quartier de Moulon, on créerait deux voies d'entrée parallèles depuis le RER B avec un débit horaire cumulé de 5600 passagers, ce qui excède nettement le flux maximal prévu à l'horizon 2030.</p> <p>Comme la majorité des usagers du plateau habitent le nord de l'Essonne, les principaux flux de déplacement sont orientés nord-sud et non est-ouest. Par conséquent, la ligne 18 n'a strictement aucun intérêt pour près de 80 % des usagers de Paris-Saclay.</p> <p>Elle n'a pas d'intérêt non plus pour relier entre eux les bassins d'emploi qu'elle traverse : ceux d'Orly/Rungis, d'Antony/Massy/Saclay/les Ulis et de Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines. Sur la base des statistiques de l'INSEE, l'urbaniste socio-économiste Jacqueline Lorthiois a démontré que les échanges entre ces bassins sont quasi-nuls. Il serait contre-productif de les interconnecter, puisque cela diminuerait l'autonomie de chacun de ces territoires et aggraverait inutilement l'étalement urbain.</p> <p>Il faut au contraire favoriser les déplacements de proximité à l'intérieur de ces bassins. Compte tenu de la topographie du secteur (un plateau entouré de vallées encaissées) et de la faible densité de population, cela ne peut se faire d'une façon économiquement viable qu'avec des moyens de transport légers, dont font partie les liaisons par câble. Contrairement à la ligne 18, elles seraient utiles à tous les usagers habitant au sud du plateau et ayant accès au RER B. La solution CarLina(<i>Résumé des caractéristiques saillantes de CarLina -- www.colos.info/images/doc/CarLina_caracteristiques_sailantes.pdf</i>), encore en cours de développement, est également très prometteuse pour répondre à ce besoin de déplacements de proximité dans un contexte périurbain.</p> <p>Sur le plan financier, la ligne 18 sera un gouffre financier, à l'investissement comme à l'exploitation. À ce sujet, il convient de remarquer que, pour faire face aux conséquences de la crise sanitaire, l'État est en train de contracter d'importants emprunts, que les générations futures devront rembourser dans un contexte de récession économique, exacerbée par la raréfaction des ressources naturelles et la nécessité de lutter contre le réchauffement climatique. Il serait donc particulièrement fâcheux que ces générations futures soient contraintes de rembourser la dette de la SGP dont la Cour des comptes a averti qu'elle risque d'être « perpétuelle ». Cela signifie qu'avec la SGP, l'État va se retrouver dans la même situation qu'avec SNCF Réseau récemment : l'obligation de reprendre cette dette à son compte, c'est-à-dire celui des contribuables.</p> <p>3) Défauts de présentation</p> <p>Nous avons relevé différentes cartes descriptives du tracé de la ligne 18 qui sont imprécises, illisibles et/ou fausses.</p> <p>Dans la pièce D (« Notice explicative et caractéristique principales des ouvrages les plus importants ») au Chapitre 1.3 « Le tracé »,</p> <ul style="list-style-type: none"> - La réduction des plans de grande taille au format des pages du dossier rend les libellés illisibles car trop petits. Le grossissement de

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>l'image ne fait apparaître que des libellés flous, toujours illisibles, même à la loupe. Ces cartes inexploitablement doivent être reformulées.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Figure 12 : « Vue en plan et profil en long entre l'OA14 (la zone de transition Est) et la gare Orsay-Gif » est fautive car la carte ne correspond pas au tracé de la ligne. Une connaissance précise du tracé de ce segment est impérative du fait qu'il inclut le franchissement de la RN118, qui est modifié pour cette enquête. Cette figure est à corriger impérativement. - Il manque la représentation du tracé sur la portion de la gare Orsay-Gif à la gare CEA-Saint- Aubin. La connaissance précise du tracé et de l'élévation de la voie est nécessaire pour apprécier son influence sur les cultures voisines ainsi que pour préciser l'emprise de la voie par rapport à la ZPNAF. Cette figure est à fournir. <p>Dans un avis déposé le 27 juin 2020 (n° 57), nous avons réclamé la rectification de ces défauts, ainsi que l'organisation d'une réunion publique, sans succès.</p> <p>Le tracé de la ligne 18 interfère avec le réseau des rigoles du plateau de Saclay. Les plans fournis dans le dossier sont trop imprécis pour pouvoir apprécier l'impact sur les rigoles des travaux de construction de la ligne 18. L'association des étangs et rigoles du plateau de Saclay (ADER), membre de l'UASPS, a signalé à la commission d'enquête les nombreuses pièces du dossier d'enquête concernées.</p> <p>4) L'urbanisation autour de la gare CEA-Saint-Aubin</p> <p>Dans la pièce H (« Évaluation socio-économique »), on trouve tout un éloge des bienfaits de la densification des emplois et de la population autour des gares du Grand Paris Express en général et de la ligne 18 en particulier, notamment :</p> <p>« La densification attendue autour de la L18 résultera de la très forte amélioration de l'accessibilité, qui va entraîner une forte augmentation de l'attractivité relative et des capacités élevées de développement des territoires concernés qui seront concrétisées par la politique d'aménagement poursuivie notamment par l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay comme on l'a vu dans le point 1 de ce chapitre. » (page 93)</p> <p>« Cette densification autour des gares entraîne des bénéfices environnementaux, urbains et économiques. » (page 94)</p> <p>« Dans l'ensemble, les effets bénéfiques de la densification, qui sont calculés sur la base des prévisions localisées de densification de la population et de l'emploi dans les territoires, ont été évalués à 3,5 milliards d'euros, ce qui est très probablement un minorant compte tenu du fait que la densification induite par la ligne 18 représente environ le tiers de la densification totale induite par la réalisation du Grand Paris Express. » (page 94)</p> <p>Cette théorie est infondée et repose sur une conception erronée (entièrement statique) de l'aménagement urbain : elle prend l'hypothèse que lors de l'implantation d'un nouveau moyen de transport capacitaire, tous les ménages et toutes les entreprises restent là où ils sont. La réalité est que, dans l'ensemble, ces acteurs de la ville tirent profit de la nouvelle infrastructure pour se relocaliser à leur avantage. Une gare est en fait un lieu de dispersion beaucoup plus qu'un lieu de concentration, si bien qu'il faudrait un régime autoritaire de type soviétique pour que la population s'agglutine autour des gares. C'est aussi la raison pour laquelle il est illusoire de penser que le Grand Paris Express va diminuer l'étalement urbain (Voir aussi la critique de l'évaluation socio-économique contributive par COLOS, où cette problématique est développée plus avant.).</p> <p>Concernant spécifiquement la gare CEA Saint-Aubin, dans la pièce D (« Notice explicative et caractéristique principales des ouvrages les plus importants »), nous relevons ce passage :</p> <p>« Située sur l'articulation entre le CEA et la ville, au droit de l'actuel carrefour du Christ, dans la commune de Saclay, la gare de CEA Saint-Aubin reste actuellement éloignée des axes en cours d'urbanisation. Elle est perçue comme support d'urbanisation. Elle a vocation à assurer le rabattement et le transit des employés du CEA (6 000 personnes) dans une temporalité proche mais sera peut-être au centre d'un développement urbain important dans quelques années. » (page 77)</p> <p>Il n'a jamais été prévu, à notre connaissance, de développer un « centre urbain important » à cet endroit. À quel projet la SGP fait-elle allusion ? Aucune des deux versions du Contrat de Développement Territorial n'y fait référence. Dans un avis déposé le 27 juin 2020 (n° 57), nous avons réclamé des éclaircissements sur ce point, en vain.</p> <p>En tout état de cause, cette gare n'offre aucune opportunité de densification puisqu'elle est entourée de parcelles inscrites dans la ZPNAF et/ou dans la zone de danger autour des installations nucléaires du CEA. On ne peut qu'en déduire que la SGP escompte la disparition à terme de la ZPNAF, conformément à la « vision » initiale de Christian Blanc, qui estimait que</p> <p>« le meilleur moyen d'éviter le mitage des terres agricoles du plateau, c'est d'anticiper la fin de sa vocation agricole ».</p> <p>5) La gare CEA-Saint-Aubin et les installations nucléaires de Saclay</p> <p>Le site du CEA de Saclay comporte 8 installations nucléaires de base (INB) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le réacteur Osiris (INB 40), a été arrêté fin 2015, mais dont le démantèlement n'a pas commencé et dont le combustible se trouve toujours en piscine de refroidissement sur le site ;

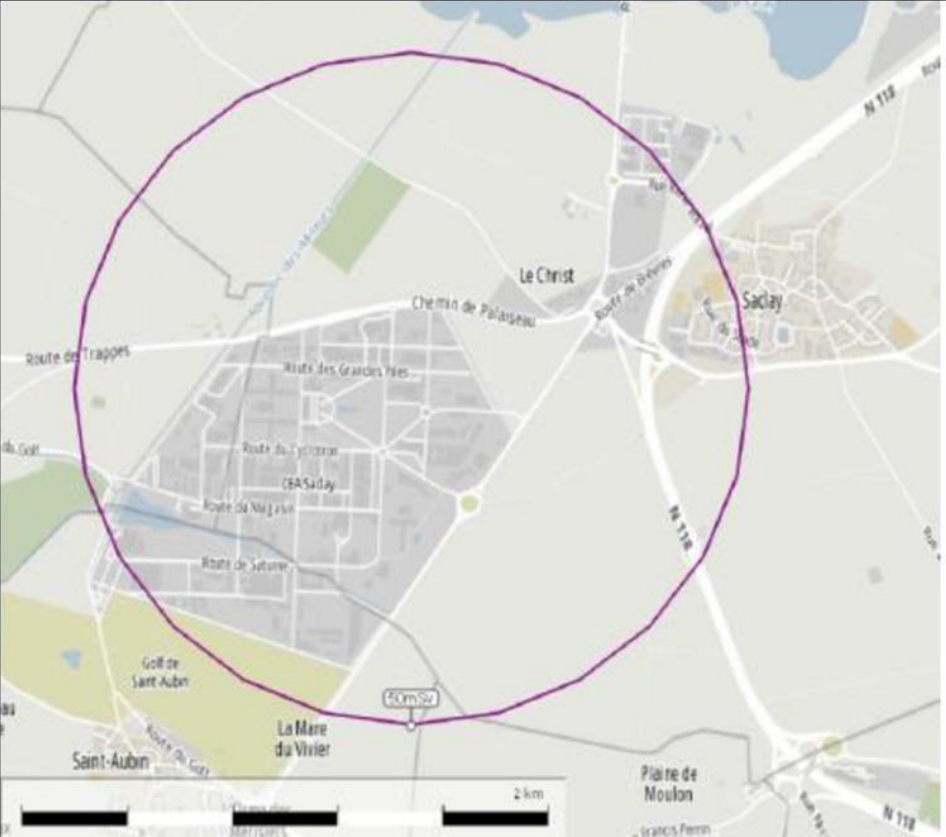
Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>- le réacteur Orphée (INB 101), arrêté le dernier jour de l'année 2019 ;</p> <p>- l'usine de production de radioéléments (INB 29) exploitée par la société CIS Bio International (indépendante du CEA) et située sur un terrain contigu au site du CEA appartenant à cette société ;</p> <p>- pas moins de 83 installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).</p> <p>Jusqu'à une date récente, l'éventuelle gare CEA Saint Aubin se trouvait dans le périmètre de deux zones de protection autour des INB :</p> <p>- La « zone de danger », protégeant des personnes dans un rayon de 1000 m autour du réacteur Osiris, instaurée par un « porter à connaissance » (PAC) édicté conjointement par la préfecture de l'Essonne et l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) en mai 2011, qui n'autorisait que la réhabilitation ou la reconstruction de bâtiments existants ; il interdisait donc d'y implanter des hôtels, des commerces, etc. et notamment des établissements recevant du public (ERP) de catégorie 5, ce qui englobait le cas d'une gare.</p> <p>- La « zone non aedificandi » (ZNA), une bande inconstructible de 500 m autour des clôtures des terrains occupés par le CEA et par CIS Bio International ; existant depuis 1947, elle avait été approuvée par le décret n° 60-857 du 6 août 1960. En 2010 Jean-Luc Lachaume, directeur adjoint de l'ASN, avait déclaré à son sujet : « Pour l'instant on ne touche pas à cette ZNA. C'est une bonne chose, qui a été mise en place pour une fois à la création du site et on n'a pas l'intention d'y toucher ».</p> <p>N°387 suite Au cours de l'enquête publique sur la ligne 18 de 2016, la commission d'enquête a rencontré le président de l'ASN et a inclus dans le rapport d'enquête un bref compte-rendu de cet entretien, indiquant en conclusion :</p> <p style="padding-left: 40px;">« En conclusion, la position actuelle de l'ASN est un NON formel. »</p> <p>En 2016, l'ASN a fait établir une étude de sûreté des installations de Saclay par les experts de l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN), qui a remis son rapport en avril 2017 (<i>Études de sûreté relative au projet de ligne de métro no 18 – Avis IRSN/2017-00127, 17 avril 2017 – www.irsn.fr/FR/expertise/avis/2017/Documents/avril/Avis-IRSN-2017-00127.pdf</i>). Ce rapport indique qu'il n'y a pas de risque d'accident provoqué par un déraillement du train de la ligne 18. Cependant, l'évaluation de trois des scénarios accidentels montre qu'on ne peut écarter le risque qu'un accident survenant au niveau des installations nucléaires impacte les passagers de la ligne 18. Résultat : (pour un des trois scénarios), la zone d'impact d'un accident au niveau des installations nucléaires dépasserait nettement le rond-point du Christ de Saclay et a fortiori l'emplacement prévu pour la gare CEA Saint-Aubin :</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
N°387 suite													
N°387 suite													<p>Dans la pièce J.16, le dossier d'enquête apporte un nouveau « porter à connaissance », signé par le préfet de l'Essonne, remplaçant celui en vigueur datant de 2011, sur la base d'un rapport de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) du 31 janvier 2020 sur les risques du site de Saclay. Curieusement, ce rapport qualifie de non prescriptive la ZNA, pourtant instaurée par le décret de 1960.</p> <p>Le rapport de l'ASN estime que, après l'arrêt d'Osiris, la réduction d'activité de CIS Bio International et le démantèlement de quelques petites INB, le danger radiologique a été réduit, notant toutefois que « après son arrêt définitif, un INB continue de présenter des risques (...) jusqu'à son déclassement qui n'est pas envisagé avant plusieurs dizaines d'années ». Sur cette base, L'ASN propose de supprimer tant la zone de danger que la ZNA et de les remplacer par une « zone de maîtrise de l'urbanisation » sur un périmètre de 250 m autour des clôtures du site de Saclay.</p> <p>Cette évolution, qui autorise l'installation de la gare CEA Saint-Aubin, est assez troublante, étant donné que l'étude de l'IRSN de 2017 n'a pas été remise en cause et qu'à l'époque de cette étude, le réacteur Osiris était déjà à l'arrêt depuis deux ans. Les évolutions intervenues depuis lors (notamment l'arrêt d'Orphée et le transfert vers les Pays-Bas de la production d'iode 131 par CIS Bio International) ne sont pas de nature à expliquer un rétrécissement aussi important de la zone de danger. C'est d'autant plus surprenant que le Plan Particulier d'Intervention (PPI) devra être révisé par la préfecture pour prendre en compte la doctrine gouvernementale durcie suite à l'accident de Fukushima.</p> <p>Nous estimons qu'une justification de la réduction du périmètre de protection est indispensable. Cette justification pourrait être apportée par</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>l'ASN, ou l'IRSN, par exemple au cours d'une réunion publique.</p> <p>6) La gare CEA-Saint-Aubin et le parking</p> <p>Lors d'une réunion publique préalable à l'enquête publique de 2016, la SGP affirmait que la gare CEA-Saint-Aubin serait pourvue d'un parking relais de 2000 places. Cela paraît en effet souhaitable, étant donné la « localisation très favorable aux rabattements de proximité » de cette gare (pièce H, page 87, où sont énumérées toutes les communes dont les habitants pourraient profiter de la présence d'un parking relais). Or, dans le dossier d'enquête, rien ne permet de confirmer que la SGP compte tenir cette promesse. De fait, dans la pièce H on laisse clairement entendre que la SGP ne prévoit nullement la construction d'un tel parking :</p> <p>« La question d'un parking-relais: <i>Il est inévitable que la question se pose. Elle se pose d'une façon générale pour les stations de la ligne 18, mais elle se pose avec une acuité particulière pour CEA-Saint-Aubin, compte tenu de sa position stratégique au carrefour du Christ de Saclay facilitant les rabattements automobiles depuis la N 118 et la vallée de Chevreuse comme le montre la carte ci-dessous. En outre, cette gare est la seule des trois gares qui desserviront le sud du plateau qui aura vocation à accueillir une gare routière importante. » (page 88)</i></p> <p>La gare étant coincée entre la RD36, la RD309 et des bretelles d'accès, il sera probablement très difficile de rajouter un tel parking après coup. Si la gare était réalisée mais pas le parking, les rue du bourg de Saclay risqueraient d'être envahies par les voitures. La réalisation de ce parking ne serait-elle pas à la charge de la SGP ? Dans ce cas, il y aurait lieu d'intégrer les coûts correspondants dans le coût total du projet.</p> <p>7) Évaluation socio-économique</p> <p>Dans la pièce J.8a, datant de 2015, l'Autorité environnementale a souligné la légèreté et les incertitudes existantes dans l'évaluation socio-économique figurant dans le dossier de l'enquête. À maintes reprises, elle a constaté que l'information fournie n'était pas au niveau attendu pour un dossier d'enquête publique. Elle a cité le dossier d'enquête : le calcul des effets socio-économiques pose « de redoutables problèmes théoriques et pratiques », et ajouté, non sans ironie : « <i>L'Etat souscrit aux remarques faites sur la complexité et les incertitudes pesant sur ces calculs</i> ».</p> <p>Ces problèmes théoriques et pratiques sont toujours aussi redoutables ! En 2016, la SGP a déjà dû recourir aux « effets économiques élargis » pour obtenir péniblement un bilan socio-économique (bénéfices-coûts) positif. Entre-temps, les coûts ont augmenté de 1,3 Md€ et le bilan serait donc passé dans le rouge, si la SGP n'avait pas rehaussé ces effets économiques élargis. Sous prétexte que les incertitudes – notamment sur la réussite de Paris-Saclay – sont désormais levées, le nouveau bilan dépasse de 10 Md€ celui de 2016 ! En fait, on ne peut attendre de la SGP qu'elle présente un bilan négatif pour un projet qu'elle a elle-même la charge de réaliser. Par conséquent, son évaluation doit être soumise à une contre-expertise indépendante, ce qui avait bien été le cas en 2016 avec le rapport du CGI cité plus haut. Rien de tel pour la présente enquête. Nous estimons que c'est une faute grave qui disqualifie le dossier, Nous renvoyons à la contribution de COLOS (n° 131) pour une analyse approfondie de ce sujet.</p> <p>8) Compensation des espaces boisés</p> <p>L'annexe G3 page 265 précise que les surfaces suivantes seront déboisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à Palaiseau au niveau de la Croix de Villebois pour le centre de maintenance et la portion au sol de la ligne 18 sur 565 m : 4,8 ha. - à Orsay pour le franchissement de la RN 118 : 0,65 ha. <p>Les mesures de compensation sont précisées ainsi page 269 :</p> <p>« <i>Les mesures de compensation seront mises en œuvre à travers la réalisation de travaux de boisement sur la forêt de Pierrelaye-Bessancourt, en partenariat avec le Syndicat Mixte d'Aménagement de la Plaine de Pierrelaye-Bessancourt</i> »</p> <p>Or la plaine de Pierrelaye-Bessancourt est une plaine agricole de maraîchage située dans le département du Val-d'Oise, située au nord-ouest de Paris, à plus de 30 km de Saclay à vol d'oiseau ! Une telle compensation est inadmissible car elle ne permet pas la préservation de l'équilibre écologique du plateau de Saclay.</p> <p>9) Nos demandes</p> <p>L'UASPS formule les demandes suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une prolongation de l'enquête publique afin qu'ait lieu une vraie concertation sur ce projet de ligne 18, que n'a pas permis l'enquête précédente de 2016 - Une évaluation socio-économique du projet par une entité indépendante de la SGP, - Une réunion publique pour répondre aux questions que nous posons. <p>Annexe : Présentation de l'UASPS</p> <p>Dans les années 1980, l'État demanda aux communes du plateau de Saclay de se regrouper et de proposer un projet d'aménagement. C'est</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>ainsi qu'a été crée le Syndicat intercommunal du plateau de Saclay, devenu en 1995 District intercommunal. Il a ensuite donné naissance à l'intercommunalité du plateau de Saclay : la CAPS.</p> <p>Les associations de protection du cadre de vie et de l'environnement de ces communes ont décidé de former entre elles une union destinée à défendre conjointement l'environnement dans tous ses aspects, aux plans notamment de l'urbanisme, du patrimoine naturel et architectural, ainsi que de la qualité de la vie – sur toute l'étendue du territoire du plateau de Saclay (de Palaiseau à Guyancourt) et des vallées limitrophes.</p> <p>Cette union, créée le 13 mai 1988, a pris le nom de : « Union des associations de sauvegarde du plateau de Saclay et des vallées limitrophes »</p> <p>L'UASPS regroupe actuellement 14 associations de protection de l'environnement totalisant plus de 1200 adhérents. Elle est :</p> <ul style="list-style-type: none"> - membre du conseil d'administration de l'union régionale FNE Île-de-France, elle-même affiliée à la fédération nationale France Nature Environnement (FNE), - membre de COLOS (Collectif OIN Saclay), - membre de la Commission Locale d'Information des Installations nucléaires du Plateau de Saclay. <p>En outre, l'UASPS est en contact permanent avec les associations de l'Essonne regroupées au sein d'Essonne Nature Environnement (ENE) et des différents collectifs et associations de défense de l'environnement des Yvelines.</p> <p>L'UASPS a été agréée pour la défense de l'environnement en 2012, puis en 2017, sur le plan régional.</p> <p>Ses principales actions</p> <p>Suivi de et contribution à tous les projets d'aménagement sur le plateau de Saclay impactant son patrimoine, son environnement et sa nature :</p> <ul style="list-style-type: none"> - schéma directeur du plateau de Saclay 1992, qu'elle a fait annuler en 2001, - schéma directeur du plateau de Saclay de 1999, - le projet de centre d'envergure européenne (33 communes) - l'OIN Paris-Saclay (49 communes), - la révision du schéma directeur de la région Ile-de-France, - l'élaboration de la zone ZPNAF - le CDT du cluster-campus scientifique et technologique projeté sur le plateau de Saclay, - le projet de métro sur le plateau de Saclay (Ligne 18 du Grand Paris Express). <p>Associations membres</p> <p>Les associations constituant l'UASPS sont les suivantes (associations agréées soulignées) :</p> <p><u>ABON</u> (Association Bures-Orsay-Nature), ACROS DES Loges (Association contre la rocade, pour la défense de l'Environnement et la sauvegarde des Loges), ADER (Association des étangs et rigoles du plateau de Saclay), ADEVE (Association de Défense des Espaces Verts de l'Environnement d'Igny), <u>ADVMC</u> (Association de Défense de la Vallée de la Mérintaise et de l'Environnement de Châteaufort), APESA (Association pour la préservation des espaces naturels et de l'environnement de Saint- Aubin), ARDY (Association des riverains de l'Yvette), <u>ASEOR</u> (Association pour la sauvegarde d'Orsay), ASEVI (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Villebon sur Yvette) Gif Environnement, <u>GRAAL</u> (Groupe de Réflexion d'Action et d'Animation de Lozère), UGAPE (Union Giffoise des Associations de Protection de l'Environnement) [regroupant : AHOC (Association des habitants du quartier de Couprière), Association du quartier des Coudraies, Association de défense des Prés Mouchards et Gif Environnement], VAB (Vivre à Bures), VIVA (Vivre à Vauhallan) .</p>
N°388		X				X					X	<p>Une habitante de Wissous</p> <p>Habitant la commune de Wissous, nous sommes directement impactés par le tracé de la ligne 18 (ouvrages OA6 & OA7) car le tunnel de 10 mètres de diamètre passera à proximité de notre habitation. Or, il apparaît que ce tunnel ne sera qu'à une profondeur de 14 mètres sous Wissous, alors</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												qu'il devrait être à au moins 25 mètres de profondeur (2,5 fois son diamètre) afin d'éviter toutes nuisances (affaissement, fissures, vibrations). Quelles solutions proposez-vous afin d'éviter ses graves conséquences pour notre habitation? Pour nous, il semble évident qu'un enfouissement plus profond du tunnel à 25 mètres permettra d'éviter tous ces désagréments irréversibles si le tunnel était construit à 14 mètres de profondeur uniquement.
N°389		X						X		X		Déposant non identifié Rejoignant les conclusions et avis des Amis de la Vallée de la Bièvre : - je récusé l'utilité publique de la ligne n° 18 ; - j'émet un avis défavorable sur la définition du projet modificatif ; - je déplore l'absence de solutions alternatives ; - je demande le report du délai de clôture de l'enquête publique, ainsi que l'organisation d'une réunion publique d'information.
N°390		X	X			X			X			Association de Bange-Houdon-Versailles et Le Chesnay-Rocquencourt, Michel Morgenthaler Président Nous donnons un avis favorable au projet de ligne 18 dans son ensemble et des 3 modifications concernées par la présente enquête. Cet avis est assorti des observations suivantes : Inclusion de la gare CEA Saint-Aubin : nous avons noté que le réacteur Osiris a été arrêté en décembre 2015 et que la nouvelle zone de danger ne s'étend plus jusqu'à l'emplacement de cette gare. Evolutions à la marge du tracé entre les gares Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin, incluant notamment une optimisation de la transition souterrain/aérien à Palaiseau, résultant de l'avancée des études techniques : les déclassements d'espaces boisés à Wissous, Palaiseau et Orsay méritent une attention particulière notamment en termes de protection de la biodiversité et de compensation. Mise à jour des coûts et de la rentabilité socioéconomique du projet du Grand Paris Express et en particulier de la ligne 18 : le projet est lancé et doit se poursuivre, nous préconisons une solution souterraine sur la totalité du tracé jusqu'à Versailles Chantiers pour éliminer les nuisances d'un viaduc, bien que le souterrain soit d'un coût supérieur ; la desserte de Satory Ouest par la ligne 18 est essentielle pour le développement de ce nouveau quartier de Versailles. PJ : 20 07 17 - EP - DUP modificative ligne 18.pdf - pièce jointe = copie de la contribution
N°391												Identique N°390
N°392								X			X	Déposant non identifié Je ne suis pas contre un projet de transport, mais je suis contre un projet de métro aérien. Nuisance sonore et visuelle, impact environnemental irréversible !
N°393												Identique N°390
N°394				X				X		X		Déposant non identifié J'avais déjà pu exprimer mon avis négatif sur l'implantation d'un métro aérien sur le plateau de Saclay lors de la précédente enquête publique comme une grande majorité des habitants du plateau de Saclay. Mais ces nombreux avis négatifs ont tout simplement été ignorés par tous les décideurs. Je répète donc ici être contre le métro aérien Ligne 18 qui va dénaturer ce dernier espace agricole en limite de Paris sans intérêt démontré par rapport à la rénovation du RER B, RER C et l'amélioration du trafic de bus sur la voie propre déjà disponible! Cela va coûter très cher sans un bénéfice limité. La crise sanitaire que nous traversons actuellement nous a montré l'intérêt de conserver des productions agricoles locales! L'implantation de ce métro va tout simplement mettre du béton sur de bonnes terres agricoles exploitées depuis des siècles! C'est tout simplement impossible! Soyons raisonnable et annulons la construction de ce métro aérien! Merci pour l'attention que vous porterez cette fois à nos avis négatifs,
N°395	X			X				X		X		Cyril de Longuépée Même si je ne me fais pas beaucoup d'illusions sur le fait que l'avis des citoyens soit entendu, comme beaucoup, je suis totalement opposé à la réalisation de cette ligne 18 pour plusieurs raisons. La raison majeure est qu'il faut tout faire pour protéger nos terres agricoles de l'artificialisation et de l'urbanisation. Nous le savions déjà avant la crise, mais la pandémie que nous venons de vivre nous a montré l'importance vitale d'une agriculture de proximité et des circuits courts. Or, cette ligne 18 va nécessairement entraîner l'artificialisation d'un certain nombre de terres agricoles et conduire à une urbanisation rampante du plateau

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													de Saclay. Qui dit gare dit parkings puis commerces, entreprises et habitations. Au regard des besoins actuels et futurs des franciliens en termes d'autonomie et de résilience alimentaire, c'est une totale aberration. Par ailleurs, le coût environnemental très important de ce chantier n'est plus acceptable. Cette ligne va entraîner de nombreuses nuisances, que ce soit pour la biodiversité ou les habitants. De plus, le coût est astronomique par rapport au trafic attendu (qui sera d'autant plus faible avec le développement du télétravail). Au regard de la crise que nous vivons, ce n'est absolument pas l'urgence et l'argent serait bien plus utile ailleurs. Il faut arrêter de gaspiller l'argent public dans des projets inutiles. Enfin, une enquête publique aussi courte à une période aussi inappropriée n'est pas sérieuse. Les habitants auraient dû être beaucoup mieux informés et consultés. Il est urgent de revoir ce projet en tenant compte de la situation actuelle. Cyril Longuépée
N°396				X					X		X		Déposant non identifié je suis contre le projet de métro aérien sur le plateau de Saclay, qui n'apportera que des nuisances aux habitants des environs et aux agriculteurs sans bénéfice. L'étude ne montre pas de façon significative le besoin d'un tel transport. Il existe des solutions beaucoup moins impactantes pour l'environnement, notamment la réalisation d'un tramway (plus facile à végétaliser, moins bruyant, moins coûteux) ou le renforcement de la ligne C du RER, la modernisation du RER B et une liaison par bus de ces gares au plateau. Un métro aérien aurait un impact irréversible sur l'environnement du Plateau de Saclay ; dans cette période où le projet peut encore être "un bon projet" pour tous, ne nous privez pas d'une vraie concertation.
N°397									X		X		Déposant non identifié Je suis contre l'implantation du métro aérien Ligne 18 sur le plateau de Saclay!!
N°398									X		X		Déposant non identifié Je ne pense pas que cette ligne soit utile. Le doublement du CD 36 et le site propre suffiront largement.... Les usagers ne peuvent pas se trouver dans 4 moyens de transports en même temps..... Vélo, bus, voiture ou métro ???????? De plus aucune étude d'un tracé plus au nord !!!! Plus droit donc plus direct donc plus rapide !..... NON À LA LIGNE 18 À VILLIERS LE BÂCLE.
N°399									X		X		Déposant non identifié J'habite la ferme de Voisins-le-Thuit, Villiers-le-BacLe. Le métro en aérien serait une catastrophe pour nous: un métro sous nos fenêtres toutes les deux minutes! Nous avons choisi cet endroit pour sa quiétude, sa beauté préservée (champs et forêt). Pas pour avoir des énormes pilons sous nos fenêtres et un bruit incessant qui serait invivable. En espérant que l'avis des personnes directement concernées sera enfin pris en compte... MERCI d'avance!
N°400									X		X		Déposant non identifié Je suis défavorable à la mise en place du projet de ligne 18 à cause de son impact sur les zones agricoles et naturelles de Saclay, une zone qui subit par ailleurs déjà beaucoup de pression.

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
N°401								X		X		<p>Isabelle Morgan Co-fondatrice de l'Amap "Les Jardins de Cérés" Présidente des jardins partagés "Les Jardins de Jesse"</p> <p>Je voudrais contribuer à mon humble niveau, à l'enquête publique concernant la ligne 18 qui, si elle voit le jour, balafra les terres fertiles agricoles du Plateau de Saclay et entrainera évidemment une densification de l'urbanisation déjà galopante.</p> <p>Je ne suis experte en rien du tout, je ne sais manipuler ni les chiffres, ni le vocabulaire technique, ni le jargon administratif.</p> <p>Je vous adresserai donc mon ressenti « de bon sens » face à cette démesure, cette frénésie, cette gabegie que constitue toute l'urbanisation du Plateau de Saclay et la dernière « folie » en date : la ligne 18.</p> <p>1° Ce projet se fait dans une opacité totale : Le citoyen lambda n'est au courant de rien. Il n'y a eu aucun débat public, aucune information. Les gens (mes voisins, mes connaissances locales) s'étonnent de voir des grues hérissées le plateau, se lamentent du bétonnage et poussent des soupirs en disant « Qu'est-ce qu'on peut y faire ? »</p> <p>Beaucoup ne sont même pas au courant de cette future ligne 18. Où ira-t-elle en traversant les champs ? A quoi servira-t-elle véritablement ? Combien ce projet coûtera-t-il ? Vu l'ampleur du projet et les sommes colossales annoncées, la moindre des choses est de prévenir les citoyens et leur expliquer à quoi sert leur argent et comment l'Etat l'utilise.</p> <p>2° Le déni et le mépris du travail et de l'énergie déployée par les associations et les citoyens localement engagés.</p> <p>De nombreuses associations et de nombreux citoyens sont engagés depuis plus de 20 ans à la protection des terres agricoles du Plateau. En 2003, un audit patrimonial porté par la Région Ile de France, auquel j'avais participé, montrait un consensus : préserver les terres agricoles, développer les ressources locales, les circuits courts, faire du plateau un territoire test pour « le monde de demain », le monde de « l'après carbone » en permettant de retrouver à l'échelle régionale une certaine autonomie alimentaire.</p> <p>Suite à cette dynamique, l'Amap des Jardins de Ceres (la plus grande d'Ile de France) a vu le jour. Une SCI constituée de citoyens a acheté des terres agricoles dans l'espoir de les préserver, des maraîchers, une ferme de volailles, se sont installés...</p> <p>Nous espérons le soutien la Région et de l'Etat pour continuer cette dynamique et transformer tout ce territoire en un espace modèle et autonome alimentaires. Pour montrer une « autre forme de développement ».</p> <p>Tout notre travail associatif et bénévole, nos milliers d'heures de réunions, nos efforts colossaux qui représentent à l'échelle individuelle un fort engagement pris sur nos temps de loisirs et de travail... Tous nos rêves d'un véritable changement de société, d'une vraie transition écologique, ont été balayés par la puissance et le jargon autoritaire de « l'Etat », une entité obscure et tentaculaire qui n'est jamais un interlocuteur clairement identifié. « L'Etat », avec ses décisions qui viennent « d'en haut », a donc balayé d'un revers de main nos années d'effort et d'espoirs en imposant autoritairement un « cluster » scientifique démodé, fait de béton et d'acier. Et pour parfaire cette vision cauchemardesque de « l'ancien monde », l'Etat veut évidemment mettre en place un « cheval de fer », qui amènera toujours plus loin la « civilisation », comme au bon vieux temps du Far West.</p> <p>Nous, citoyens engagés localement, qui essayons avec nos petits moyens de faire entendre raison aux décideurs, sommes écoeurés de cette gabegie et de ce déni du bon sens. A l'heure où tout le monde parle de transition écologique, le « cluster Paris-Saclay », le « Grand Paris Express » et tous ces titres pompeux noient dans un gâchis d'argent et de béton nos solutions locales pour réduire le CO2, utiliser les ressources en eau, préserver la biodiversité et acquérir une autonomie alimentaire...</p> <p>3° Encore plus loin dans la destruction de la nature !</p> <p>Outre l'emprise sur les terres agricoles et la quasi impossibilité à terme pour les agriculteurs de continuer à exploiter leurs terres, près de 35 000 m2 d'espaces boisés classés risquent de disparaître (par rapport à l'enquête publique de 2016).</p> <p>Où est la logique ? Malgré les affirmations qu'il faut protéger la nature, malgré les signaux dans le rouge, les projets destructeurs tels que cette ligne de métro continuent !</p> <p>4° Le mitage des terres et la mise en place d'une infrastructure de transport lourde, « cheval de Troie » d'une urbanisation à venir.</p> <p>Pourquoi dépenser tant d'argent, faire tant d'efforts pour soi-disant uniquement relier Orly au pôle St Quentin en Yvelines /Versailles ?...</p> <p>Des études d'impact économiques et sociologiques ont montré que des solutions plus légères et moins onéreuses (bus, amélioration des RER existants, téléphériques, tramways...) suffiraient amplement à la desserte de la frange sud du Plateau et au lien entre Orly et Versailles. Or, une fois le Plateau davantage « mité » et les agriculteurs de plus en plus gênés dans leurs pratiques qui risquent, à terme de partir, il sera facile d'invoquer la nécessité de construire toujours plus de logements, de bureaux, de centres de recherches, etc... pour faire venir toujours plus de monde dans cette région et rentabiliser les investissements. C'est ce qui s'est passé depuis les années 50 et jusqu'à présent en Région Parisienne, centralisant ainsi 1/5 de la population totale sur notre (petit) territoire. Il est temps d'arrêter la tendance !</p> <p>Ce projet de ligne 18 fait pour moi partie du « monde d'avant », un monde où on construisait, on gâchait, on « avançait », on centralisait, on densifiait, on privilégiait la rentabilité au détriment des impacts sur l'environnement, du bien-être des gens, de la possibilité d'une autonomie sanitaire et alimentaire... La crise récente (qui n'est pas finie) nous montre qu'il faut changer de logiciel : l'urgence n'est plus au développement des villes, à la densification, au développement des infrastructures. L'urgence absolue est à la préservation des terres agricoles et des milieux naturels</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>qui favorisent le bien-être des populations et la possibilité de reconquérir une autonomie alimentaire. Ma vision n'est pas celle de technocrates qui réfléchissent « loin du terrain » et qui jonglent avec des chiffres et des dossiers. Ma vision est celle d'une mère de famille, jardinière, citoyenne engagée qui pense à l'avenir de ses enfants et de la Terre. C'est une vision de bon sens. J'émetts donc un avis totalement défavorable à la « ligne 18 », je conteste son utilité publique et je rejette les dispositions modificatives de la présente enquête. 17 Juillet 2020</p>
N°402				X				X		X		<p><u>Marie Hur</u> Je m'oppose fermement à la mise en œuvre du projet ligne 18, et tout particulièrement avec son tracé aérien le long de la RD 36.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													Bref je dis NON. 1- tracé aérien ne permettant pas le respect de la tranquillité du voisinage, respect des potentialités de développement, protection des espaces agricoles et écologiques . 2- équation économique, rentabilité suspecte, avec un risque majeur d'urbanisation massive avec comme corollaire destruction massive des terres agricoles si nécessaire à l'agriculture locale, la disparition des zones vertes sources de régénération.
N°403								X			X		Michèle Vedel - Habitante d'Orsay, chercheur scientifique CNRS honoraire Cette nouvelle enquête publique pour les modifications apportées à la future ligne 18 pour desservir le plateau de Saclay m'oblige à écrire une fois de plus ma désapprobation sur ce projet puisque ces modifications aggravent les défauts du précédent projet. A une période où la pandémie due au CoViD 19 amène des difficultés financières, le nouveau projet augmente le prix de revient des travaux. Les modifications prévues amèneront à diminuer encore la ZPNF, ce qui piétine les promesses faites de la "sanctuariser". De toute façon, le projet ne correspond pas aux besoins de ceux qui devront travailler sur le plateau et conduira à nourrir la spéculation immobilière et à limiter les accès des agriculteurs du plateau à leurs champs. Jusqu'ici il n'a jamais été tenu compte des avis déposés pour les différentes enquêtes publiques. Mais les décideurs du Grand Paris (!) se moquent bien de l'avis des habitants de la région puisqu'ils n'habiteront jamais sur le dit plateau et n'y viendront que pour une inauguration et protégés par un service d'ordre.
N°404	X		X						X		X		Paul Sergent (Orsay) Texte énorme, et difficilement lisible et exploitable, est-il fait pour décourager un travail et des avis sérieux et constructifs ? Gare CEA- Saint Aubin -Gare mal nommée : n'est pas sur le territoire de la commune de Saint Aubin, mais sur celui de la commune de Saclay, -Gare inutile : -les prévisions de trafic montrent que au-delà de la gare de Gif-Orsay très peu de voyageurs , -le parking de rabattement de 2000 places est supprimé : c'était une (la seule ?) raison pour aider la circulation automobile sur le sud du plateau de Saclay, -les distances de la gare aux lieux de travail sont les mêmes que celles pour la gare de Gif-Orsay, -Gare difficile d'accès pour les piétons et les bus: noyée dans un enchevêtrement de voies de circulation et d'échangeurs (RN 118, RD 306, RD 36, piste cyclables, passages piétons, voies de bus TCSP), et une aire de stationnement de bus -Gare facteur d'urbanisation abusive : ce danger n'est pas fantasmé : en effet dans la pièce D4 de l'enquête publique de 2020, on trouve le passage suivant: «Située sur l'articulation entre le CEA et la ville, au droit de l'actuel carrefour du Christ, dans la commune de Saclay, la gare de CEA Saint-Aubin reste actuellement éloignée des aires en cours d'urbanisation. Elle est perçue comme support d'urbanisation. Elle a vocation à assurer le rabattement et le transit des employés du CEA (6000 personnes) dans une temporalité proche mais sera peut-être au centre d'un développement urbain important dans quelques années.» -Sachant qu'il y a peu d'espace autour de cette gare sans empiéter sur les terrains agricoles de la ZPNAF, on ne peut comprendre cela autrement que comme une affirmation de la volonté d'urbanisation massive et rapide , en faisant fi de la ZPNAF (impossibilité d'urbaniser les terres agricoles). Est-ce l'affirmation d'une volonté délibérée de modifier les lois ! Des arguments fallacieux Le Document de présentation : extraits Pourquoi une nouvelle enquête publique ? Effectuer cette enquête publique dès à présent va permettre d'avancer les travaux assez tôt pour intégrer la gare CEA Saint-Aubin dans le tronçon mis en service dès 2026. Ceci permettra de renverser la tendance de la mobilité en faveur des transports en communs sur le plateau de Saclay, alors que la majorité des déplacements s'effectue en voiture à l'heure actuelle Cet argument n'est pas réaliste : les déplacements vers et venant du plateau en voiture ne diminueront pas car ils viennent de directions différentes de celles des utilisateurs de la L18, et à cause de l'augmentation des populations travaillant et résidentes sur le plateau La présente enquête publique, qui se déroule du 15 juin au 17 juillet 2020, est préalable à une Déclaration d'Utilité Publique modificative. Elle porte sur :- l'inclusion de la gare CEA Saint-Aubin, qui n'était pas couverte par la déclaration d'utilité publique initiale en raison d'incertitudes qui ont maintenant été levées du fait de l'évolution des fonctions du CEA (Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives) ;- les évolutions à la marge du tracé entre les gares Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin, incluant notamment une optimisation de la transition souterrain/aérien à Palaiseau, résultant de l'avancée des études techniques ;- la mise à jour des coûts et de la rentabilité socio-économique du projet du Grand Paris Express et en particulier de la ligne 18.À l'issue de l'enquête et du rapport de

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Evolutions de tracé à la marge ! dommage que les terrains concernés soient (pour la plus part) des terrains EBC (Espace Boisé Classé) protégés par les communes (PLU) , et que l'on compensera peut être un jour ailleurs, très loin, et si on croit au Père Noël ! (nombreuses promesses depuis 10 ans non tenues). Le classement EBC est une protection, et non un règlement destiné à être contourné systématiquement par les représentants de l'état, garant de ces règlements !</p> <p>Mes demandes :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Réunion(s) publique(s), hors congés de l'été, pour avoir des tracés précis, des explications sur les prévisions de trafic voyageurs, et automobiles des diverses provenances -Une mise à jour des couts avec une prévision plus réaliste, et quel risque de défauts de financement -Arrêt de la L18 à la gare Gif-Orsay -Réduction des couts avec des matériels roulants identiques à ceux de la ligne 14, et la suppression du SMI SMR de Palaiseau <p>PJ : contribution PS à EP L18.pdf - pièce jointe = contenu de la contribution</p>
N°405								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Habitante de Villiers le Bac, j'ai choisi ce lieu de vie il y a 12 ans pour son calme et ses paysages non bétonnés, ses champs et ses forêts. Hors de question d'avoir un viaduc en béton sous le nez, qui défigure ce cadre de vie et va apporter de la pollution sonore et visuelle. La solution ECOLOGIQUE consiste à enterrer cette ligne de métro. C'est surréaliste qu'en 2021, on impose encore ce genre de construction... Tant pis pour le coût, notre planète vaut bien plus cher, non ?</p>
N°406								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Je suis contre le projet de la ligne 18 sur le plateau de Saclay. Comme plusieurs associations l'expriment depuis plusieurs années, il est inacceptable qu'à notre époque, avec nos connaissances scientifiques, un humain ose encore continuer à détruire des sols en considérant qu'un champ est quelque chose où il n'y a rien ! Et encore plus, quand ces destructions ont pour seul objectif: un objectif financier ! Il serait temps que nos politiques se soucient réellement de notre environnement et de sa richesse pour nous, humains, et, que les futures constructions apportent un réel plus à la société. Comment peut-on construire une nouvelle ligne de transport en commun alors qu'il en existe d'autres pour les mêmes trajets ! NON A CE PROJET !</p>
N°407								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Habitant de Villiers le Bac, j'ai choisi ce lieu de vie il y a 12 ans pour son calme et ses paysages non bétonnés, ses champs et ses forêts. Hors de question d'avoir un viaduc en béton sous le nez, qui défigure ce cadre de vie et va apporter de la pollution sonore et visuelle. La solution ECOLOGIQUE consiste à enterrer cette ligne de métro. C'est surréaliste qu'en 2021, on impose encore ce genre de construction... Tant pis pour le coût, notre planète vaut bien plus cher, non ?</p>
N°408			X	X				X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Avis totalement défavorable, car :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) cette ligne de métro automatique traversera le Plateau de Saclay en viaduc (projet envisagé) sur 14 km entre Saclay et Magny-les-Hameaux, consommant ainsi des centaines d'hectares de terres agricoles de bonne qualité nécessaires aujourd'hui plus que jamais à notre région, 2) cette ligne de métro est certes un mode de transport en commun en soi peu polluant mais dont le dimensionnement n'est aujourd'hui justifié que par une urbanisation en devenir, qui n'existe pas encore et n'est pas désirable : <ul style="list-style-type: none"> . en ce qui concerne le 1er tronçon reliant Orly à Saclay, l'urbanisation immédiate qui accompagne le projet de Ligne 18 est le campus Paris Saclay (Polytechnique, Corbeville et Moulon) qui est construit entièrement sur des terres agricoles; les travaux sont malheureusement bien avancés et un retour en arrière est quasi impossible, . en ce qui concerne le 2ème tronçon reliant Saclay à Versailles via le plateau et Guyancourt, l'urbanisation sera le quartier de SATORY et le quartier de Guyancourt (ex-THALES); là, les travaux n'ont pas commencé et IL EST ENCORE TEMPS DE S'Y OPPOSER 3) malgré l'effort de transport en commun peu polluant, le projet global est nuisible en terme d'émissions de gaz à effet de serre, en raison d'un apport de population nouvelle et de l'augmentation des transports routiers (doublement de la RD36, nouveaux flux de véhicules vers les nouveaux quartiers d'habitation et vers les gares) 4) une ligne de transport en commun plus légère, mieux dimensionnée aux besoins (relier SQY au campus Saclay) devrait se substituer au 2ème tronçon de la L18 et relier directement la gare existante de SQY. Cela aurait évité de créer d'énormes quartiers d'habitation (Guyancourt et SATORY) incompatibles avec les enjeux environnementaux d'aujourd'hui 5) la nouvelle Enquête Publique tente d'imposer une gare proche (moins de 500 m) du réacteur atomique OSIRIS du CEA à Saclay en dépit des

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>règles de construction qui interdisent tout aménagement dans un rayon de 1000 mètres autour d'un tel réacteur.</p> <p>6) l'explosion prévisionnelle du budget initial est déjà connue</p> <p>7) la gentrification prévisible des villes aux alentours n'est pas souhaitable</p> <p>En conclusion la communication s'appuie sur l'aspect écologique du projet du fait qu'il s'agit d'un transport en commun, mais en y regardant de plus près c'est totalement l'inverse, tous les indicateurs (environnementaux, budgétaires, sociaux, utilité) sont au rouge et la réalisation de ce projet serait inadmissible.</p>
N°409								X	X			<p>Conseil Départemental de l'Essonne Madame, Monsieur,</p> <p>Dans le cadre de l'enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique modificative et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous, nécessaire à la réalisation des travaux, je vous prie de trouver en pièce jointe le courrier de Monsieur F. Durovray, Président du Conseil Départemental de l'Essonne.</p> <p>PJ : image001.png -logo</p> <p>PJ : PIRPSW16-01_COPIEUR-0011_0248_001.pdf</p> <p>Dans le cadre de l'enquête publique concernant le projet de la ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express, le Département de l'Essonne se prononce favorablement à la Déclaration d'Utilité Publique modificative emportant mises en compatibilités des dossiers d'urbanisme des communes de Wissous, Palaiseau et Orsay.</p> <p>Dans ce cadre, je souhaite par ailleurs rappeler l'intérêt du maintien des mesures conservatoires permettant à terme la création d'une gare complémentaire au sein de l'éco-quartier Camille Claudel à Palaiseau, qui accueillera plus de 2 000 logements.</p> <p>Enfin, au regard de l'intensification des développements urbains et économiques sur le plateau de Saclay et des besoins croissants de mobilité engendrés, il importe que le calendrier de mise en service de la ligne 18, soit 2026 pour la section Massy-CEA Saint Aubin et 2027 pour la section Orly-Massy, soit strictement respecté.</p> <p>Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de ma considération distinguée.</p> <p>François Durovray</p>
N°410			X					X		X		<p>Laurent Roth mon avis sur le tracé de la ligne 18</p> <p>Je vous remercie de prendre en compte mon avis sur le tracé de la ligne 18.</p> <p>J'habite un village qui sera fortement impacté par le passage en aérien.</p> <p>Nuisance visuelle, sonore, écologique puisque des terres cultivables vont disparaître.</p> <p>Pas d'avantage pour la population puisque les habitants de Villiers ne bénéficient d'aucune desserte locale.</p> <p>De plus il y a un risque nucléaire puisque ce viaduc passe le long du CEA. Comment peut-on proposer un projet pareil en 2020 comme si l'on avait pastenu compte des dégâts de l'urbanisation brutale des années 60 ?</p> <p>Je ne comprends pas.</p> <p>Un tramway suffirait à répondre aux besoins de transport sur le plateau, et occuperait l'emprise réservée aux voies de bus, désertes la plupart dutemps.</p> <p>Merci de prendre en compte mon avis: je suis contre le passage en aérien de la ligne 18 le long de mon village.</p>
N°411												Identique R-PA11
N°412								X		X		<p>Déposant non identifié Je suis fermement contre le projet de la ligne 18 et notamment contre le tracé aérien prévu le long de la RD36.</p> <p>Habitant à Villiers le Bâcle, ce projet menace la quiétude et la tranquillité de ses habitants. De plus, un métro aérien menacerait l'agriculture et les nuisances sonores et visuelles sont des conséquences non négligeables.</p> <p>La commune n'aura d'ailleurs pas de gare. La gare qui serait éventuellement présente au niveau du CEA n'est accessible qu'avec un bus, ce qui entraîne une perte de temps considérable pour des déplacements quotidiens.</p>
N°413				X						X		<p>Déposant non identifié Le projet paraît extrêmement coûteux, augmente considérablement les nuisances sonores sur le plateau de Saclay, grignote un peu plus les terres agricoles et n'apporte pas de réels bénéfices en termes de temps de transport entre Versailles et Orly... pourquoi ne pas retenir le projet de TCSP,</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
N°414								X		X		<p>qui semble bien plus raisonnable et suffisant pour la desserte du plateau de Saclay ?</p> <p>Déposant non identifié Avis sur la ligne 18 du Grand Paris Express Je suis chercheuse à l'Université Paris Saclay et je réside à Gif sur Yvette. J'ai vu le projet de la ligne 18 être imposé inexorablement aux populations locales, et j'ai rapidement compris la gravité des menaces que ce projet fait peser sur les ressources nourricières et écologiques exceptionnelles du plateau de Saclay. Je tiens tout d'abord à m'élever en faux contre le discours qui voudrait faire de la Ligne 18 la condition du succès de l'Université Paris-Saclay et de sa prétendue « attractivité ». L'attractivité nationale et internationale de nos laboratoires et filières d'enseignement n'a nul besoin d'un transport de prestige surdimensionné, ni de la destruction de centaines d'hectares de terres hautement fertiles (dans un contexte de menaces graves sur notre future autonomie alimentaire) mais plutôt de crédits de fonctionnement et d'équipements à la hauteur des besoins, ainsi que d'une véritable qualité d'accueil et de vie locale pour nos visiteurs et étudiants. Cette qualité de vie ne se mesurera pas à la vitesse à laquelle on pourra rejoindre le centre de Paris ou un aéroport, mais à l'ancrage harmonieux de notre Université dans la vie du territoire. J'ai donc signé à ce titre, avec plus de 80 autres collègues scientifiques, un appel à un aménagement du plateau de Saclay plus respectueux de ses richesses et de ses habitants : http://s396981838.onlinehome.fr/Appel_Scientifiques_Defense_du_plateau_de_Saclay.pdf Je m'exprime donc à nouveau CONTRE la réalisation du projet de Ligne 18 porté par la SGP dans le cadre de la présente enquête publique COMME DES PRECEDENTES.</p>
N°415								X		X		<p>Vincent Bourdin Tel qu'il a été conçu le projet de ligne de métro 18 vise essentiellement à favoriser l'accès aux aéroports de Paris et n'est que de peu d'intérêt pour désenclaver l'université de Paris-Saclay en améliorant son accès par les transports en commun utilisés par ses salariés et ses usagers. Or le transport aérien est clairement appelé à une réduction drastique avant 2050 en raison de son incompatibilité, reconnue par toutes les personnes compétentes en matière "énergie-climat", avec les objectifs climatiques de la COP de Paris. Il est donc totalement aberrant de poursuivre un tel projet, destructeur de l'environnement local et de terres agricoles précieuses dont l'importance au voisinage de Paris ne fera que croître au fur et à mesure de l'encherissement des transports alimentaires que connaîtra la période 2020-2050, et ceci juste pour faciliter l'accès aux aéroports à quelques chercheurs ou individus privilégiés. Épargnez-nous ce nouveau grand projet inutile! Si ce projet devait être poursuivi, je vous conjure de vous assurer de la totale préservation des milieux naturels et des terres agricoles qui nourriront demain, en partie, les populations du sud-ouest parisien. Bien cordialement,</p>
N°416	X		X	X	X	X				X		<p>Association - Collectif Urgence Saclay Alors qu'une remise à plat complète de la DUP de mars 2017 s'imposerait, face aux évolutions et aux retards du projet, à ses surcoûts, aux fortes incertitudes économiques et démographiques, aux oppositions constamment exprimées non seulement par la population et par les experts, mais maintenant par une fraction grandissante du personnel des établissements du cluster Paris Saclay, et devant l'urgence d'une transition écologique affectant les principes mêmes d'aménagement du territoire (notamment avec le principe de Zéro Artificialisation Nette) et les évolutions prévisibles des modalités de déplacements quotidiens (développement du télétravail, du télé-enseignement et du co-working), c'est au contraire un bouclage accéléré du projet de ligne 18 qui est lancé. Cette enquête publique « modificative », organisée dans la précipitation au sortir de la crise sanitaire liée au COVID19, ne prévoit aucune réunion publique, alors qu'elle porte sur des évolutions majeures du projet. Notamment trois points nous semblent hautement problématiques : - la gare CEA Saint-Aubin : l'implantation de cette gare, avec son périmètre d'urbanisation associé (dans un rayon de 500 m) va, de l'aveu même de la SGP, porter atteinte aux terres de la ZPNAF normalement protégées par la loi du Grand Paris, et créer un départ d'urbanisation importante dans cette zone. Il s'agit donc d'une menace majeure sur la viabilité des activités agricoles du plateau, qui doit être examinée dès maintenant dans toutes ses conséquences environnementales et socio-économiques. - le coût estimatif du projet passe de 3.1 Mds€ à 4.45 Mds€, soit une augmentation de 42%, dans un contexte économique et une conjoncture qui ont profondément évolué depuis la DUP initiale de 2017 (Décret n°2017-425 du 28 mars 2017) - l'étude socio-économique fournie par la SGP s'appuie sur des hypothèses, des modèles et des projections très différentes de celle ayant abouti à la DUP de 2017, et sans surprise affiche un bilan (VAN) substantiellement différent (passant de 185M€ à 5900 M€). Dans un contexte économique aussi incertain (peut-on sérieusement tableur, comme le fait la SGP, sur une croissance soutenue de 1.5% de PIB dans les dix prochaines années ? comment prend-on en compte la forte récession qui va en tout état de cause affecter l'année 2020 ?), la moindre des choses serait que cette étude hautement technique soit accompagnée d'une contre-expertise indépendante, comme cela avait été le cas en 2016. Une première analyse a été proposée par le collectif d'associations COLOS, qui montre que beaucoup d'hypothèses retenues par la SGP sont fortement contestables :</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>http://www.colos.info/images/doc/Ligne-18_critique-evaluation-socio-economique-2020.pdf</p> <p>On ne peut laisser le porteur d'un projet d'aménagement être ainsi juge et partie dans l'évaluation de l'intérêt de son projet pour la collectivité. La moindre des choses serait de présenter au public et aux experts, sous une forme compréhensible et contradictoire, les différents éléments de cette évaluation socio-économique.</p> <p>Afin de permettre d'une part l'organisation de réunions publiques, et d'autre part une contre-analyse du bilan socio-économique du projet, le collectif Urgence Saclay demande à ce que la présente enquête publique soit prolongée, voire reportée à la rentrée prochaine.</p> <p>En l'état du dossier et des informations apportées par la SGP, Urgence Saclay se prononce contre la réalisation de la Ligne 18 DU GPE, un projet surdimensionné et ruineux, qui sous le prétexte de renforcer « l'attractivité » d'un territoire, vise en réalité des objectifs de pur prestige, de valorisation foncière et de développement urbain massif qui ne sont plus recevables dans le contexte de la crise environnementale et climatique que nous connaissons.</p>
N°417				X							X	<p>F. BRIDOU</p> <p>Etant en vacances jusqu'à présent, je regrette de n'avoir pas eu le temps de me plonger à nouveau dans les dossiers de cette enquête. Mais je partage entièrement l'avis du collectif Moulon 2020, notamment résumé dans ces quelques phrases qui expriment très clairement ma pensée, mieux que je ne saurais le faire moi-même:</p> <p>"Ce dossier d'enquête publique nous annonce une augmentation des coûts de la ligne 18 de 1,329 milliards d'euros, portant à 4,45 milliards son coût total (pour le moment !).</p> <p>Notre collectif donne donc un avis très défavorable à ces modifications car, pour un tel coût :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ce moyen de transport public n'arrivera qu'en 2026-2027 et même 2030 pour la partie Saclay-Saint-Quentin. Il sera parfaitement inutile pour les habitants des villages entre Saclay et Saint-Quentin puisqu'il ne s'arrêtera pas et les obligera à continuer à prendre leur voiture. - Des moyens alternatifs existent, largement étudiés et travaillés, depuis des années, par les associations (ne serait-ce qu'au cours des assises de la mobilité de 2017 : http://www.assises-mobi-saclay.fr/presentations) qui pourraient être réalisées plus vite, à un coût bien moindre et qui répondraient mieux aux besoins du territoire : bus en site propre, tramway, téléphérique pour monter du RERB (ce projet a été évoqué depuis 2011... s'il y avait eu une volonté de le mettre en place, il fonctionnerait depuis déjà des années et simplifierait énormément la vie de tous les étudiants et travailleurs de Paris-Saclay). " <p>Je vous serais donc reconnaissante de prendre en compte mon avis, même si, faute de temps, je n'ai pas pu rédiger un texte original complet.</p>
N°418				X							X	<p>Pierre Masselin - Ex expert près l'UNESCO, l'U.E. et tribunaux</p> <p>Contribution à Enquête publique Ligne 18. 170720</p> <p>Madame la Présidente de la Commission d'enquête sur la ligne 18</p> <p>Ci-joint, veuillez bien recevoir ma contribution à Enquête pblique sur le ligne 18.</p> <p>PJ : E.P. 170720.docx</p> <p>Contribution à enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative concernant le projet de la ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express reliant les gares Aéroport d'Orly (exclue) à Versailles Chantiers, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous (91)</p> <p>Sur le projet en général</p> <p>Le concept est fondé sur un rapport Auzanet de concept général, théorique, certes fondé, mais ne tenant pas compte des spécificités du terrain, où une histoire et des usages constituent des racines séculaires, qui ne sont pas à balayer d'un trait et d'une signature administrative. Tandis que la dominante de transports est nord sud et vice versa, cette ligne ouest est et vice versa ne répond pas obligatoirement aux nécessités. Sauf à balayer d'un trait tout l'existant du plateau de Saclay, comme s'il s'agissait d'une place libre, où l'imagination pourrait s'ébattre sans limites. Un rapport de Louis Dreyfus, président de la Commission d'investissement du Grand Paris, s'est opposé au projet Ligne 18. Loin de proposer de rester figé sur le passé, une frange prolongeant la faculté d'Orsay - ce qui était prévu à l'origine - est du domaine du raisonnable, mais non de faire venir 300 000 personnes - justifiant le métro - comme il a été dit. Le problème des transports est récurrent en tout projet, et que propose-t-on?</p> <p>La solution proposée</p> <p>Un métro automatique sur rail alimenté en énergie électrique par troisième rail, en souterrain, et précisément sur le plateau de Saclay, en aérien pour se montrer sans doute. Si actuellement on recourt à cette solution pour ne pas créer de vibrations parasites en tunnel, c'est à désespérer des techniques actuelles et de ce Grand pays qu'est la France, en matière de recherches et réalisations d'excellence pour éviter les vibrations. Ce que</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents,

G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>les allemands savent mettre en œuvre depuis longtemps pour les tramways, mais les français aussi, à condition de le vouloir.</p> <p>En résumé, pour desservir un lieu réputé d'excellence mondiale en matière de recherche et d'apport de commodités pour une vie humaine, paisible, et harmonieuse, est proposé un métro sur rails comme en fin de XIX^e siècle, pour le lancement de la ligne 1 sous Paris.</p> <p>La moindre des choses, eût été de proposer un métro discret, rapide et novateur. Souterrain de toute manière, qui aurait pu être une branche de l'Aérotrain, qui après avoir été massacré, reprend une certaine vigueur au niveau national. Projet d'un réseau rapide inter cités;</p> <p>Quant à l'utilisation de l'espace</p> <p>Polytechnique devait rester un lieu d'excellence, et aujourd'hui, le terrain se peuple de nombreuses constructions. Et la ligne 18, ne trouve pas mieux que d'installer le centre d'entretien de la ligne 18 à ce niveau et en surface.</p> <p>Or, cette ligne passe bien à Massy, laquelle ville offre sur les emprises SNCF-RATP, d'immenses zones encore inoccupées, véritables friches industrielles. Là pourraient être installée la zone d'entretien projetée. Seulement, il est nécessaire qu'entre administrations spécifiques, il existe un véritable dialogue et esprit de coopération. Et non d'égoïsme et de concurrence acharnée.</p> <p>Le projet en aérien et de plus cette aire d'entretien ne vont pas dans le sens d'une bonne gestion des espaces. Ci-joint, arrêtés inter préfectoraux notifiant l'obligation de respecter et préserver l'existant, et en particulier, le système hydraulique qui alimentait Versailles et drainait le plateau de Saclay contre les inondations.</p> <p>Une autre proposition</p> <p>On recherche à optimiser les composantes de l'économie, tout en dégageant des plus-values pour produire de la valeur ajoutée. C'est l'évidence. Mais dans la triste réalité, il en va tout autrement.</p> <p>Pour une économie de réalisation, l'optimisation de l'existant, des relation directes, rapides, nord-sud/sud-nord, il suffisait de prolonger la ligne B jusqu'à Bièvre (6,5 km) ou Le Christ de Saclay (11 km) en souterrain, à partie de Scaux-Robinson.</p> <p>A partir de la gare d'arrivée (Christ de Saclay ou Bièvre), des minicars avec parcours aléatoire programmé selon destination des voyageurs, desservirait en porte à porte les bâtiments de la "Zone d'excellence" projetée.</p> <p>Sans oublier d'augmenter le trafic de la ligne RER C Juvisy-Versailles et prévoir une liaison jusqu'à Orly, et supprimer le changement à Antony, avec - miracle - un changement de tarification. Pour la fluidité, la simplicité et le confort des voyageurs, on peut mieux faire.</p> <p>Ensuite, selon les besoins réels, pourrait être projetée la ligne 18.</p> <p>On ne peut pas projeter une vie correcte en concentrant - comme prévu - 85% à 90% des humains dans des mégapoles.</p> <p>Détruire l'existant pour une vie en dépendance numérique, n'est pas un avenir pour l'humanité.</p> <p>Annexes :</p> <p>copie de l'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL N°2018-DDT-SE-N°429 DU 24 OCTOBRE 2018 PORTANT DÉFINITION DES COURS D'EAU DU DÉPARTEMENT DE L'ESSONNE</p> <p>copie de l'ARRÊTÉ INTERPRÉCTORAL N°2018-PREF.DRCL/435 DU 24 AOÛT 2018 PORTANT MODIFICATION DES STATUTS DU SYNDICAT MIXTE DE L'YVETTE ET DE LA BIÈVRE POUR LA RESTAURATION ET LA GESTION DES RIGOLES ET ÉTANG DU PLATEAU DE SACLAY OU SYB</p> <p>copie de l'ARRÊTÉ INTERPRÉFECTORAL N°2018-PREF/DCPPAT/BUPPE/258 DU 20 DÉCEMBRE 2018 PORTANT AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE L'ARTICLE L.181-1 ET SUIVANTS DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT CONCERNANT LE PROJET DE CRÉATION DE LA LIGNE 18 DU RÉSEAU DE TRANSPORT DU GRAND PARIS EXPRESS RELIAN LES GARES AÉROPORT D'ORLY (EXCLUE) À VERSAILLES CHANTIERS, SOLlicitÉE PAR LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS</p> <p>définition de "site patrimonial remarquable (wikipedia)</p> <p>extraits de l'étude d'impact de l'EPA Paris Saclay du 14 janvier 2019 à propos des principaux acteurs de la gouvernance d uterritoire hydrographique du secteur de l'étude</p> <p>extraits site "GéOInformations (espace interministériel de l'information géographique) à propos des Servitudes d'Utilité Publique</p> <p>photos des grandes eaux de Versailles</p>
N°419								X		X		<p><u>Association - ADER (Association des Etangs et Rigoles du Plateau de Saclay) , Gérard Delattre Président</u></p> <p>Impact de la Ligne18 sur le réseau hydraulique du plateau de Saclay</p> <p>Notre association ADER (Association des Etangs et Rigoles du Plateau de Saclay) est très inquiète de l'impact de la ligne 18 sur le réseau des étangs et rigoles du plateau de Saclay. Réseau, créé sous Louis XIV pour alimenter les fontaines du château de Versailles, et en cours de réhabilitation.</p> <p>Pourtant, rappelons le, les rigoles sont classées en tant que cours d'eau et elles font aussi partie de la ZPNAF (Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière) imposée par la loi du Grand Paris. Or, selon le dossier de l'enquête en cours, il est même question, entre autres, de busage de la rigole des Granges.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												Etant donné que l'échelle des plans joints au dossier de l'enquête ne permet pas d'apprécier précisément l'impact du projet d'aménagement de la ligne 18, nous avons demandé communication de plans adéquats. D'abord à l'EPAPS, qui a la responsabilité d'une partie du territoire concerné. Celui-ci nous a répondu de nous adresser à la SGP. Nous avons alors demandé ces plans par le biais d'une communication à la commission d'enquête, rencontrée à Saclay le 7 juillet dernier. N'ayant toujours pas de réponse à ce jour, ADER est donc totalement opposée au projet de l'aménagement de la Ligne 18 sur le plateau de Saclay, dont la réalisation remettrait en cause l'équilibre du système hydraulique du plateau de Saclay et sa réhabilitation pour l'alimentation des fontaines du Château de Versailles.
N°420								X			X	Déposant non identifié Nous habitons à Wissous dans une zone à risque argileux. Comment pouvons nous réparer notre maison ? Si le tunnel nous empêche de mettre en place des Micro-pieux. Le problème se pose aussi car les tréfonds ne nous appartiendront plus.
N°421				X					X		X	Déposant non identifié Alors que la nouvelle réalité liée au COVID-19 a clairement mis en évidence de nouveaux modes de travail et d'organisation et la possibilité de réduire drastiquement les déplacements sur site tout en générant un travail aussi efficace pour beaucoup de métiers notamment liés à la recherche, ce projet de ligne 18 est tout à fait en dehors de cette nouvelle donne, résulte d'une vision datée ne correspondant pas aux besoins réels de demain et est donc inutile. Ce projet de ligne 18 est contraire aux dire même du Président de la République qui déclare, au salon de l'agriculture, ne plus vouloir empiéter sur les terres agricoles ; sachant que dans ce cas du plateau de Saclay, ce sont des terres très fertiles à la porte de la Capitale que l'on sacrifie ; un moyen unique de contribuer à la souveraineté alimentaire de millions de citoyens, souveraineté alimentaire dont la faiblesse a été mise en évidence durant la crise liée au COVID-19 et dont les responsables politiques nationaux et locaux doivent tenir compte. Il est incohérent voire irresponsable vis-à-vis des générations actuelles et futures de s'entêter à mettre en place une ligne 18 qui conduira à terme à l'urbanisation de ce plateau de Saclay et à la réduction des activités agricoles sur ce territoire. La ligne 18 contribuera à sur-urbaniser la région Ile de France (au détriment d'autres territoires) et à en dégrader la qualité de vie pour ses habitants. Surdimensionnée, la ligne 18 l'est lourdement et manifestement, comme le reconnaît par exemple Pascal Auzannet dans une interview en mai 2018 : « la demande à l'horizon 2030 ne devrait pas excéder les 5-6 000 (personnes/h/sens) ». Pour les Versaillais, la connexion à Massy sera toujours plus directe et rapide via le RER C. La fréquentation de la ligne 18 s'annonce donc plus que modeste au regard de ses capacités. Ce chantier du Grand Paris Express, dont le coût actualisé est passé à 4.46 Mds€ (en hausse de 40% depuis la Déclaration d'Utilité Publique de 2017) est ainsi totalement contestable. En effet, malgré l'arrivée des écoles et des entreprises, les services de bus restent désespérément sous dimensionnés et gérés par des opérateurs défaillants, le dossier de la rénovation du RER C en tram-train Massy-Versailles, et sa possible prolongation jusqu'à Saint Quentin en Yvelines, dort sagement dans les tiroirs depuis la concertation publique de 2013, et l'étude d'un téléphérique reliant le RER B au plateau de Saclay depuis les gares d'Orsay ou du Guichet (promis par Valérie Pécresse en 2015) est constamment retardée, malgré des coûts et délais de construction (60 à 80M€, 12 à 18 mois) hors de proportion avec ceux du métro. Je suis par conséquent et logiquement contre la mise en place de cette ligne 18.
N°422								X			X	Déposant non identifié La ligne 18 est censé passer en réseau terrestre "à l'air libre" juste devant la ville de Villiers le Bâcle. Charmante ville en pleine campagne, l'arrivée de ce métro qui ne s'arrêtera même pas à proximité de la ville va créer une nuisance sonore mais également visuelle en dénaturant complètement le paysage. Un métro oui, mais un métro sous-terrain !
N°423	X	X	X	X		X					X	Anne Launay, Conseillère départementale de l'Essonne à la nouvelle enquête publique de la ligne 18 - Juillet 2020 Sur la forme L'enquête publique diligentée post confinement n'a pas permis d'organiser de réunions publiques. Elle n'a permis ni d'informer correctement, ni la tenue d'un débat démocratique avec Les citoyen-nes. Des documents, très techniques, difficilement compréhensible pour un béotien. Un document de synthèse (« A2 - modifications apportées au projet de la ligne 18 ») comportant des plans avant/après sans légendes rendent incompréhensible les modifications apportées Je demande un report de l'enquête publique et l'organisation de réunions publiques dans les ville concernées par les modifications Sur le fond modification et l'implantation de la gare CEA - Saint-Aubin Cette gare est située en lisière de la zone de protection naturelle, agricole et forestière. Elle doit être exclue par un décret de l'obligation d'urbanisation dans un rayon de 500 m de la loi du Grand Paris. C'est la ZPNAF qui doit prévaloir.

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Sans ce préalable, je sollicite un avis défavorable sur ce point.</p> <p><u>Wissous</u> "Pour les travaux de construction de l'OA7, l'examen détaillé des voies d'accès existantes a fait apparaître qu'un accès des engins par la rue Paul Cézanne (à l'est) serait susceptible d'engendrer des nuisances pour les riverains, et qu'une solution consistant à viabiliser un chemin existant (à l'ouest) serait plus favorable. Cette viabilisation pouvant nécessiter l'abattage de quelques arbres dans un espace boisé classé, il convenait de demander le déclassement de 250 m2" ... "Le boisement caractérisé par un enjeu écologique faible". À l'heure du réchauffement climatique et des étés caniculaires, il est tout simplement incroyable de considérer que d'amputer un bois, à fortiori classé, soit un enjeu écologique faible, surtout en zone périurbaine et dense. Les bois sont des puits de fraîcheurs et doivent être maintenus. il est nécessaire que la partie déboisée soit remise en état après le chantier. Sans ce préalable, je sollicite un avis défavorable sur ce point.</p> <p><u>Palaiseau : Sortie en aérien</u> Le passage en aérien a été décalé et se trouve plus proche d'habitations, Il est nécessaire de faire une étude d'impact du bruit en sortie de tunnel et d'informer les populations concernées des nuisances potentielles. Sans ce préalable, je sollicite un avis défavorable sur ce point.</p> <p><u>Palaiseau : Implantation du centre de maintenance</u> Risques hydriques : Augmentation de l'imperméabilisation avec mise en place de caniveaux stockeurs en plus des noues prévues initialement sans modification des exutoires de rejets. Dans mon avis à l'enquête publique de demande d'autorisation environnementale de la ligne 18, je soulignait déjà la faiblesse des installations au regard du dérèglement climatique et de la multiplication des phénomènes météorologiques « exceptionnels », car ceux-ci n'étaient pas pris en compte ou insuffisamment, les seuils de référence étant en dessous des niveaux observés dans la région lors des orages de juin 2018 et de juillet 2017. Aujourd'hui le simple ajout de caniveaux stockeurs n'est pas de nature à corriger le sous dimensionnement de conception du projet d'origine et grossira l'impact de pluies torrentielles sur la vallée de l'Yvette et les récoltes des agriculteurs. Par ailleurs le projet acte de la disparition de 2510 M2 de zones humides. Même s'il est à noter que la surface est moindre que dans le projet initial, c'est toujours trop au regard de leur rôle dans l'absorption des pluies et la pré naturel sera plus important. 19 260 m2 de bois vont être déclassés et défrichés. Il est indispensable que les compensations soient réalisées à 100 % sur la zone Est du plateau de Saclay dans le but de préserver l'équilibre écologique du territoire. Pour l'instant, le rapport ne précise pas si l'intégralité des compensations sera réalisées localement. Sans ce préalable, je sollicite un avis défavorable sur ce point.</p> <p><u>Orsay</u> L'emprise chantier nécessaire pour la réalisation de l'ouvrage de franchissement de la RN118 dans des conditions limitant les impacts sur la RN118 empiète sur un espace boisé classé de 6 436 m2. Dans le cadre de la limitation de l'impact sur la RN118, Il serait intéressant de savoir si des solutions épargnant l'espace boisé ont été étudiées, à défaut les étudier et porter à connaissance du public le surcoût qu'entraînerait cette solution préservant la surface boisée. servation de la biodiversité. En l'état, je sollicite un avis défavorable sur ce point. Le rapport précise que l'insertion au sein du boisement et en bordure de la RD36 offrira un Impact paysager réduit : pas de visibilité depuis Polytechnique sur cette portion. Par contre il ne sera malheureusement pas masqué pour les habitants du côté nord !!! Sans la réimplantation dans la parcelle d'une lisière arborée masquant la vue et rétablissant un corridor écologique au nord du SMI-SMR, je sollicite un avis défavorable. De l'aveu même de l'aménageur, pour le SMI-SMR et la mise au sol de la ligne, l'impact sur le milieu est indispensable que les compensations soient réalisées à 100 % sur la zone Est du plateau de Saclay dans le but de préserver l'équilibre écologique du territoire. Pour l'instant, le rapport ne précise pas si l'intégralité des compensations sera réalisées localement. Sans les deux préalables pré-cités, je sollicite un avis défavorable sur le franchissement de la RN118. Sur l'évolution des coûts et de la rentabilité du projet Le coût passe de 2,86 Milliards lors de l'enquête 2016 à 4,46 Milliards, soit + 56 % ! Le coût visiblement sous estimé lors de l'enquête initiale devrait remettre en question la validité de la DUP, d'autant qu'en 2016 l'avis du CGI était défavorable. l'évolution à la hausse des coûts se justifierait par : La création d'emplois induits autour de la ligne 18, alors que cette prospective menée par la SGP ne tient compte ni du développement du télétravail, ni de l'usage de la visioconférence.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Une croissance du PIB de 1,5 sur dix ans et plus, alors qu'aujourd'hui suite à la crise du Covid-19 cette croissance est loin d'être assurée (-12% en 2020)</p> <p>Quelques données pour appréhender la rentabilité du projet :</p> <p>la ligne 18 dans le contexte du cluster Paris-Saclay ne répond pas aux besoins majoritaires de liaison Nord-Sud. la fréquentation affichée par la SGP serait donc liée à des déplacements de populations venant habiter sur le plateau, mais ne travaillant pas sur le plateau, ce qui est peu probable vu la proportion de logement familiaux.</p> <p>la liaison Est-Ouest est déjà assurée par les RER B et C,</p> <p>la rénovation attendue et nécessaire des RER B et C réduira les temps de parcours notamment entre Versailles et Massy (proche de de celui avancé par la ligne 18),</p> <p>les gares de la ligne 18 sont toutes à moins de 3 km d'une gare d'un de ces deux RER,</p> <p>la liaison rapide entre Versailles et Orly de la ligne 18 perd de son intérêt :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la multiplication des gares entre orly et Versailles a allongé le temps de parcours initial, - la fin programmées des vols intérieurs doublant un TGV et l'accroissement de l'offre de trains ne font plus d'Orly un terminus incontournable, <p>le Tram T2 à une vitesse de pointe de 70 km/h et transporte 200 000 personnes /J ce qui est bien au dessus de la charge d'exploitation de la ligne 18, cette ligne pour être rentable s'appuie sur une densification majeure du territoire, mettant en péril la ZPNAF, postulat contraire aux préconisations de la convention citoyenne pour le climat.</p> <p>Aujourd'hui les données avancées par la SGP n'ont pas été évaluées par le SGPI (ex CGI).</p> <p>je sollicite un avis défavorable sur l'évolution des coûts et de la rentabilité de la ligne 18</p> <p>En conclusion</p> <p>Les modifications apportées au projet de ligne 18 ne le rendent pas plus acceptable, bien au contraire.</p> <p>risque de densification urbaine autour de la gare de CEA - Saint-Aubin au dépens de la la zone de protection naturelle agricole et forestière (ZPNAF),</p> <p>Suppression de plus de 26 000 m2 de bois classés</p> <p>un coût d'investissement augmenté de 56%, mettant en évidence la sous-évaluation de 2016 et donc la validité de la Déclaration d'Utilité Publique.</p> <p>Pour ces raisons, je sollicite un avis défavorable sur l'ensemble du dossier porté à l'enquête publique.</p>
N°424								X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>Ce projet, disproportionné par rapport à son objectif affiché, va à contrecourant des préoccupations actuelles des citoyens en visant le développement d'une urbanisation à outrance au détriment d'espaces agricoles très riches et d'un environnement encore préservé.</p> <p>On ne peut qu'être dubitatif vis-à-vis des coûts annoncés qui sont sujets à une inflation galopante comme dans beaucoup d'autres projets.</p> <p>Je déplore, comme beaucoup d'autres personnes, le mépris dont font preuve les décideurs face aux avis des citoyens.</p> <p>Je suis fermement contre ce projet.</p>
N°425			X	X				X		X		<p>M. Vermandé de Villiers le Bâcle</p> <p>Avis sur le projet de métro ligne 18</p> <p>AVIS DÉFAVORABLE</p> <p>Ce métro lourd est un total écocide*. Les nuisances sonores, visuelles et vibratoires se rajoutent à celles : des avions de Toussus-le-Noble qui survolent les habitations toutes les 30 secondes et des véhicules terrestres de la D36 à 4 voies plus une ligne de BUS. Ces nuisances sont catastrophiques pour l'environnement humain, animal et tout l'écosystème déjà en péril.</p> <p>*Écocide : un écocide est la destruction ou l'endommagement irrémédiable d'un écosystème par un facteur anthropique, notamment par un processus d'écophagie, qui traduit la surexploitation de cet écosystème, intentionnelle ou non.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le projet de gare CEA St. Aubin rend impossible un passage en souterrain qui pourrait être décidé. - La rentabilité de la ligne n'est pas démontrée : Des économies de bouts de chandelle induiront un surcoût d'exploitation et de sécurité qui sera à la charge de nos enfants, une fois de plus. - Sur l'enquête publique de 2016 : La classification des avis récoltés semble plutôt partisanes d'un objectif « Favorable » au projet. La contestation du métro aérien équivaut à un avis favorable ! Par exemple, sur les 38 réponses déclarées venir de Villiers-le-Bâcle, seulement 5 sont attribuées comme « Défavorables » ; 25 sont attribuées comme « Favorables » toutes avec réserve « R » alors qu'elles critiquent le projet; 8 ne sont pas comptabilisées alors qu'elles critiquent également le projet ; De plus cette classification présente de nombreuses incohérences.
N°426			X					X		X		<p>Déposant non identifié</p> <p>projet métro aérien cea</p> <p>Nous sommes opposés au projet du métro aérien entre le CEA saint aubin et</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Saint Quentin et privilégions la solution tramway ou métro souterrain afin de préserver les zones cultivables locales du plateau de saclay Merci d'en tenir compte</p>
N°427								X			X	<p>Jacqueline Lorthiois, urbaniste socio-économiste, ancienne conseillère ministérielle, spécialiste des relations emploi - main-d'œuvre. Veuillez trouver en pièce jointe mon « Analyse de l'utilité d'un transport lourd Orly-Versailles de type Ligne 18 du Grand Paris Express », ainsi que les tableaux des statistiques qui sous-tendent cette analyse.</p> <p>PJ : Lorthiois L18 2020.pdf -Flux interPoles Ligne 18.pdf ANALYSE de l'UTILITE d'UN TRANSPORT LOURD ORLY-VERSAILLES DE TYPE LIGNE 18 DU GRAND-PARIS-EXPRESS <i>J'ai déjà exprimé en 2017 mes réserves sur l'utilité de la ligne 18 du GPE, lors d'une conférence le 18 novembre 2017 dans le cadre des Assise de la Mobilité visible sur le site : https://youtu.be/c6sc1aKHAVE.</i> <i>L'enquête publique modificative de la ligne 18 de juin-juillet 2020 me fournit de l'occasion d'approfondir ma réflexion et d'affiner mes données, grâce à la publication par l'INSEE des statistiques de migrations domicile-travail de 2016. Sauf précisions, les chiffres cités dans cette contribution sont issus du recensement à cette date.</i></p> <p>I. PRESENTATION DE LA PROBLEMATIQUE Le projet de ligne 18 constitue typiquement ce qu'on appelle un « axe de transit », c'est-à-dire un transport lourd en rocade traversant le territoire pour relier entre eux des grands pôles dits d'« excellence » tels que décrits par Nicolas Sarkozy présentant la loi Grand Paris. Il s'agit ici du pôle d'Orly (28 000 emplois) et de celui de Versailles (47 300), en passant par le pôle de Massy (30 000). Ces trois pôles engendrent trois bassins d'emploi déjà présentés dans ma conférence de 2017 citée plus haut, qui présente des cartes des bassins de Massy et de Versailles établies en 2013 auxquelles on peut se reporter. Comme son nom l'indique, un transport de transit est destiné à traverser rapidement le territoire d'implantation pour assurer dans les meilleures conditions la liaison entre les grands pôles. Pour atteindre l'objectif qui lui est assigné, l'axe de transit ligne 18 doit comporter peu de gares, afin de répondre au critère de vitesse de déplacement exprimé par l'adjectif « express » du réseau GPE. Cette fonction de transit n'est guère compatible avec la fonction de desserte d'un axe de transport lourd (de type RER B, C, D), qui au contraire maille son territoire d'implantation, grâce à un grand nombre de gares qui permettent de faire du cabotage entre communes et de drainer de nombreux flux de populations, notamment de travailleurs. Cet axe de desserte ne peut être structurant que s'il épouse l'organisation territoriale de l'espace traversé, qui reflète la géographie du relief, l'hydrographie, l'histoire du peuplement qui a induit l'emplacement des villes, des pôles d'activités et des réseaux de transports. Or, j'ai déjà précisé dans ma conférence de 2017 qu'il y a une incompatibilité de tracé entre la ligne 18 et les territoires qu'elle est censée structurer. En effet, les deux bassins d'Orly et de Massy sont organisés Sud-Nord, alors que la ligne 18 est prévue Est- Ouest. Par ailleurs, le bassin de Saint-Quentin-en-Yvelines/Versailles est organisé Ouest- Est, alors que la ligne 18 devient Sud-Nord !! En synthèse, nous devons répondre à deux questions : - Question n°1 : Quelle est l'utilité de la fonction de transit de la ligne 18 ? Pour y répondre, il faut examiner s'il est pertinent de relier ensemble les deux pôles d'Orly et de Versailles et au passage de Massy : existe-t-il une demande suffisante justifiant un transport lourd ? Est-il pertinent de relier ces trois pôles d'emploi ensemble et plus généralement y a-t-il des échanges nombreux entre les trois bassins d'emploi de ces pôles ? - Question n°2 : Quelle est l'importance de la fonction de desserte dans les trois bassins ? Pour y répondre, il faut identifier les flux échangés à l'intérieur de chaque bassin, afin de déterminer s'il existe une demande de desserte et laquelle ? Est-il pertinent de relier les communes à l'intérieur de chaque bassin par un transport lourd de transit ? Et dans la négative, n'est-il pas préférable d'opter pour des transports de desserte interne de type tramway, tram-train - ou encore téléphérique envisagé sur le plateau de Saclay - plutôt qu'une ligne de métro au sol ou enterrée et a fortiori en viaduc ? On trouvera annexé à ce texte un tableau basé sur les chiffres du recensement INSEE de 2016, présentant les flux domicile-travail entre les 15 communes traversées, regroupées en pôles et bassins d'emplois, à l'appui de notre analyse. Certes, les déplacements domicile-travail ne constituent pas la totalité des flux, mais ce sont les plus structurants. En Île-de-France d'après la dernière Enquête Globale des Transports (EGT 2010), les déplacements de proximité autres que le travail ne représentent que 3 à 4 km aller et ils ont tendance à se réduire par rapport à l'enquête précédente. À l'inverse, les déplacements domicile-travail liés à l'emploi et assimilés (déplacements professionnels, écoles, universités)... sont de 15 km aller et en augmentation aussi bien en distance qu'en durée. Ce sont eux qui justifient une offre de transports lourds, les autres flux pouvant être desservis par des transports plus légers.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Précisons aussi, toujours d'après l'EGT de 2010, que les liaisons entre pôles d'emplois en Ile-de-France ne représentent que 3% des besoins de transports. C'est donc la fonction de desserte entre pôles d'emplois et bassins d'habitat qui devrait être essentielle dans la conception des réseaux de transports en Ile-de-France, si on voulait répondre aux principales demandes de déplacements des populations dans notre région.</p> <p>II. ANALYSE DES RESULTATS</p> <p>Nous avons limité notre analyse aux localités traversées par le projet de ligne 18, qui constituent un bon échantillon de l'espace linéaire que peut drainer un transport lourd, dont l'attractivité est généralement estimée à partir de chaque gare, déterminant un cercle d'attraction de proximité d'un rayon de 800 m.</p> <p>Nous avons listé les 15 communes traversées dans le tableau annexé, soit un territoire représentant une population de 363.000 habitants, 180.000 actifs - dont 163.000 exerçant une activité – et 218.000 emplois. Déjà, nous constatons que la population actuelle le long de la ligne 18 projetée ne justifie pas un transport lourd de type métro (400 000 voyages/ jour en hypothèse haute, 200 000 en hypothèse basse). Les principaux besoins en transport lourd concernent la population active dite « occupée » (ayant un emploi), dont environ 40% (moyenne régionale) utilisent les transports en commun tous modes confondus (bus compris), soit 65000 personnes x 2 aller-retour = 130 000. Nous sommes loin d'atteindre les chiffres d'usagers potentiels cités plus haut.</p> <p>Sur le tableau annexé, nous avons fait figurer en colonne les trois pôles desservis par la ligne 18 prévue, auxquels nous avons donné les intitulés suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le pôle d'« Orly + » comprend la commune d'Orly, élargie aux localités de Paray-Vieille-Poste et de Wissous (<i>La ligne 18 n'est pas géographiquement implantée sur la commune d'Orly dans le Val-de-Marne, la gare de départ se trouve dans le périmètre de l'emprise aéroportuaire sur la commune de Wissous en Essonne. Nous avons néanmoins pris en compte Orly dans nos calculs.</i>) ; - le pôle de « Massy + » comprend aussi Palaiseau ; - le pôle de « Versailles + » englobe les communes de l'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines accueillant une forte densité d'activités économiques : Montigny-le-Bretonneux et Guyancourt. <p>Par ailleurs, nous avons fait figurer en ligne sur le tableau, les 15 communes traversées par l'axe de transport 18, regroupées en trois bassins d'emploi :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en 1/ les trois mêmes communes du pôle d'« Orly+ », il n'y a pas de localités du bassin d'emploi d'Orly traversées ; - en 2/ le bassin de « Massy+ » outre le binôme de Massy/Palaiseau, les localités d'Antony, Orsay, Gif-sur-Yvette, Saclay, Villiers-le-Bâcle, soit 7 communes ; - en 3/ le bassin de « Versailles+ » aux 3 communes du pôle, s'adjoignent Châteaufort et Voisins-le-Bretonneux. <p>Nous vérifions au passage une caractéristique que j'avais déjà relevée en 2017 : il existe une véritable frontière des déplacements entre le 91 et le 78, matérialisée par deux communes pourtant adjacentes l'une appartenant au bassin de Massy côté Essonne (Villiers-le-Bâcle), l'autre (Châteaufort) côté Yvelines se rattachant au bassin de Versailles/Saint-Quentin. Un argument supplémentaire qui ne plaide pas en faveur d'un métro joignant l'Essonne et les Yvelines, qui aurait traversé 10 kms de terres agricoles très peu peuplées et qui fournirait une offre de transport entre deux départements dans un contexte de demande inexistante !</p> <p>Pour justifier un axe de transit, il faut peu de déplacements de proximité et beaucoup de déplacements lointains.</p> <p>C'est exactement le contraire que nous constatons sur le territoire traversé.</p> <p><u>1/ Deux communes à la frontière 91/78 aux besoins de déplacements très faibles</u></p> <p>Parmi les communes traversées, nous en notons deux dont la taille particulièrement modeste ne justifie guère un métro, même si bien évidemment il n'est pas envisagé d'implantation de gare : Villiers le Bâcle, 1250 habitants, 608 actifs occupés, 351 emplois ; Châteaufort, 1380 habitants, 659 actifs, 7 emplois !!</p> <p><u>2/Le cas du pôle d'Orly, ultra spécialisé qui ne structure pas son territoire d'influence</u></p> <p>Une étude encore inédite que j'ai récemment effectuée sur l'attractivité du pôle d'Orly (3 communes, 35.000 emplois) montre une aire d'influence gigantesque, composée d'une myriade de petits flux de travailleurs venant en voiture depuis 700 communes et 11 départements, déterminant un espace aérolaire de plus de 100 kms de diamètre, si diffus qu'il est impossible d'y répondre par une offre linéaire de transport en commun. Ceci est dû au caractère ultra-spécialisé du pôle aéroportuaire, centré sur un éventail très étroit de filières (Transport-Logistique, Hôtellerie-Restauration, Commerce, Tourisme), nécessitant une aire de recrutement particulièrement vaste.</p> <p>Cette caractéristique est observable sur le tableau annexé, où les échanges avec le pôle de « Massy+ » ne concernent que 320 actifs ; et le nombre tombe à 75 travailleurs à destination du pôle « Versailles+ ». Et pas bien davantage (113 actifs) dans le sens « Versailles+ » ---> « Orly+ ».</p> <p><u>3/ Puisque la ligne 18 est un axe est-ouest qui traverse 3 bassins d'emplois, il s'agit de mesurer l'utilité des échanges entre bassins.</u></p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Celle-ci est extrêmement faible.</p> <p>Pour les deux autres groupes de communes des bassins de Massy et de Versailles, les déplacements (donc les besoins de transports) se situent bien davantage à l'intérieur d'un même bassin que dans le cadre d'un échange inter-bassins.</p> <p>On observe déjà une forte proportion de travailleurs « sur place » c'est-à-dire occupant un emploi dans leur commune de résidence : plus de 18.000 personnes dans chacun des deux territoires et un total général de 40500 pour l'ensemble des communes traversées, soit 25% des besoins des actifs locaux. Ces habitants-là n'ont évidemment pas besoin d'un transport lourd, ni même léger pour aller travailler. Des modes « doux » peuvent suffire.</p> <p>Ensuite, les déplacements se font beaucoup plus en interne que vers un bassin extérieur. En témoigne les 4400 travailleurs (4366) habitant le bassin de Massy et travaillant dans le pôle de « Massy+ ». Ou encore ceux du bassin de Versailles exerçant leur activité au sein de « Versailles+ » (6070). A comparer aux échanges inter-bassins entre Massy et Versailles : près de 2000 (1988) dans le sens Massy? Versailles, mais 519 dans le sens Versailles ? Massy.</p> <p>III. LE CAS SPECIFIQUE DU PLATEAU DE SACLAY</p> <p>On objectera à notre analyse qu'il y a un bassin d'emploi en formation sur le plateau de Saclay. Qu'il nous soit permis d'en douter. En effet, il s'agit d'implanter côte à côte des grandes unités d'enseignement/recherche dont on n'a nullement la garantie qu'ils travailleront ensemble. Cette proximité physique n'augure pas de futurs échanges possibles entre enseignants/chercheurs et étudiants.</p> <p>De plus, nous nous interrogeons sur la pertinence d'une proximité physique à l'heure de l'ubiquité des échanges à l'échelle planétaire. La proximité géographique de l'Ecole polytechnique et de HEC dès les années 70 n'a pas empêché ces deux grandes écoles de pratiquer un splendide isolement jusqu'à une date très récente. Rien ne prouve qu'il en sera fort différemment désormais. L'objectif d'une « Silicon Valley » à la française paraît bien démodé à l'heure de l'explosion des échanges numériques. Et la pandémie que nous venons de traverser avec la multiplication des visioconférences et autres webinaires a fait voler en éclats les besoins d'échanges présentiels quotidiens.</p> <p>Par ailleurs, on a pu le vérifier dans le cas des anciennes Villes Nouvelles avec un recul d'un demi-siècle : les étudiants sont peu mêlés à la vie locale, habitent rarement sur place malgré une offre de résidences universitaires, et repartent généralement dans leur territoire d'origine à l'issue de leurs études. On peut supposer que les futurs étudiants habiteront essentiellement en zone dense et utiliseront les transports en commun en radiales Nord-Sud (en plus dans le bon sens, Centre/Périphérie à l'aller), les usagers Est-Ouest restant minoritaires.</p> <p>Quant aux logements prévus pour la population résidente, il est probable que le caractère enclavé du plateau n'attirera que peu de cadres supérieurs travaillant dans les centres de recherche, mais surtout des populations modestes qui viendraient habiter là par défaut et ne travailleraient que marginalement sur place, en dehors des emplois d'exécution nécessaires aux activités de pointe implantées localement.</p> <p>Tous les ingrédients d'une future ville « dissociée » sont réunis pour qu'il s'agisse à la fois d'un énorme gaspillage en matière d'offre de transport, mais - bien plus grave - d'un énorme échec politique et urbain.</p> <p>***</p> <p>Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, nous exprimons un avis TRES DEFAVORABLE à la construction de la ligne 18, qui ne peut que conduire à une fuite en avant écologiquement insoutenable et à un désastre d'aménagement urbain.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
N°427 suite												<p style="text-align: center;">Flux inter-pôles ligne 18</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="12" style="text-align: center;">TRAVAILLENT A</th> </tr> <tr> <th>Habitent</th> <th>Orly</th> <th>Paray</th> <th>Wissous</th> <th>Orly 4</th> <th>Massy</th> <th>Palaiseau</th> <th>Massy</th> <th>Montigny LB</th> <th>Guyancourt</th> <th>Versailles</th> <th>Versailles 4</th> <th>TOT GENE</th> <th>Habitent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Orly</td> <td>-</td> <td>35</td> <td>60</td> <td>95</td> <td>57</td> <td>20</td> <td>77</td> <td>7</td> <td>25</td> <td>18</td> <td>50</td> <td>222</td> <td>Orly</td> </tr> <tr> <td>Paray VP</td> <td>178</td> <td>-</td> <td>39</td> <td>217</td> <td>54</td> <td>44</td> <td>98</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>315</td> <td>Paray VP</td> </tr> <tr> <td>Wissous</td> <td>69</td> <td>15</td> <td>-</td> <td>84</td> <td>120</td> <td>25</td> <td>145</td> <td>0</td> <td>20</td> <td>5</td> <td>25</td> <td>254</td> <td>Wissous</td> </tr> <tr> <td></td> <td>247</td> <td>50</td> <td>99</td> <td>396</td> <td>231</td> <td>89</td> <td>320</td> <td>7</td> <td>45</td> <td>23</td> <td>75</td> <td>791</td> <td>s/total 1</td> </tr> <tr> <td>Antony</td> <td>221</td> <td>59</td> <td>214</td> <td>494</td> <td>1051</td> <td>322</td> <td>1373</td> <td>101</td> <td>205</td> <td>117</td> <td>423</td> <td>2290</td> <td>Antony</td> </tr> <tr> <td>Massy</td> <td>182</td> <td>36</td> <td>263</td> <td>481</td> <td>-</td> <td>731</td> <td>731</td> <td>85</td> <td>208</td> <td>139</td> <td>432</td> <td>1644</td> <td>Massy</td> </tr> <tr> <td>Palaiseau</td> <td>100</td> <td>21</td> <td>113</td> <td>234</td> <td>998</td> <td>-</td> <td>998</td> <td>90</td> <td>156</td> <td>138</td> <td>384</td> <td>1616</td> <td>Palaiseau</td> </tr> <tr> <td>Orsay</td> <td>29</td> <td>8</td> <td>27</td> <td>64</td> <td>278</td> <td>301</td> <td>579</td> <td>18</td> <td>86</td> <td>60</td> <td>164</td> <td>807</td> <td>Orsay</td> </tr> <tr> <td>Gif s/ Y</td> <td>52</td> <td>5</td> <td>18</td> <td>75</td> <td>325</td> <td>236</td> <td>561</td> <td>81</td> <td>190</td> <td>101</td> <td>372</td> <td>1008</td> <td>Gif s/ Y</td> </tr> <tr> <td>Saclay</td> <td>20</td> <td>0</td> <td>15</td> <td>35</td> <td>25</td> <td>69</td> <td>94</td> <td>30</td> <td>39</td> <td>94</td> <td>163</td> <td>292</td> <td>Saclay</td> </tr> <tr> <td>Villiers L Bâ</td> <td>15</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>15</td> <td>25</td> <td>5</td> <td>30</td> <td>10</td> <td>25</td> <td>15</td> <td>50</td> <td>95</td> <td>Villiers L Bâ</td> </tr> <tr> <td></td> <td>619</td> <td>129</td> <td>650</td> <td>1398</td> <td>2702</td> <td>1664</td> <td>4366</td> <td>415</td> <td>909</td> <td>664</td> <td>1988</td> <td>7752</td> <td>s/ total 2</td> </tr> <tr> <td>Chateaufort</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>20</td> <td>15</td> <td>35</td> <td>20</td> <td>59</td> <td>25</td> <td>104</td> <td>139</td> <td>Chateaufort</td> </tr> <tr> <td>Magny les H</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>50</td> <td>40</td> <td>90</td> <td>170</td> <td>300</td> <td>250</td> <td>720</td> <td>810</td> <td>Magny les H</td> </tr> <tr> <td>Voisins LB</td> <td>6</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>9</td> <td>30</td> <td>29</td> <td>59</td> <td>453</td> <td>628</td> <td>341</td> <td>1422</td> <td>1490</td> <td>Voisins LB</td> </tr> <tr> <td>Guyancourt</td> <td>27</td> <td>6</td> <td>3</td> <td>36</td> <td>57</td> <td>39</td> <td>96</td> <td>1060</td> <td></td> <td>1152</td> <td>2212</td> <td>2344</td> <td>Guyancourt</td> </tr> <tr> <td>Versailles</td> <td>38</td> <td>14</td> <td>16</td> <td>68</td> <td>161</td> <td>78</td> <td>239</td> <td>485</td> <td>1127</td> <td>-</td> <td>1612</td> <td>1919</td> <td>Versailles</td> </tr> <tr> <td></td> <td>71</td> <td>20</td> <td>22</td> <td>113</td> <td>318</td> <td>201</td> <td>519</td> <td>2188</td> <td>2114</td> <td>1768</td> <td>6070</td> <td>6702</td> <td>S/ total 3</td> </tr> <tr> <td>TOT GENE</td> <td>937</td> <td>199</td> <td>771</td> <td>1907</td> <td>3251</td> <td>1954</td> <td>5205</td> <td>2610</td> <td>3068</td> <td>2455</td> <td>8133</td> <td>15245</td> <td>TOT GENE</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">J.LORTHIOIS - 2020 Source : INSEE 2016J.LORTHIOIS </p> <p style="text-align: right;">W s/ place : 1 Actifs totaux :</p>	TRAVAILLENT A												Habitent	Orly	Paray	Wissous	Orly 4	Massy	Palaiseau	Massy	Montigny LB	Guyancourt	Versailles	Versailles 4	TOT GENE	Habitent	Orly	-	35	60	95	57	20	77	7	25	18	50	222	Orly	Paray VP	178	-	39	217	54	44	98	0	0	0	0	315	Paray VP	Wissous	69	15	-	84	120	25	145	0	20	5	25	254	Wissous		247	50	99	396	231	89	320	7	45	23	75	791	s/total 1	Antony	221	59	214	494	1051	322	1373	101	205	117	423	2290	Antony	Massy	182	36	263	481	-	731	731	85	208	139	432	1644	Massy	Palaiseau	100	21	113	234	998	-	998	90	156	138	384	1616	Palaiseau	Orsay	29	8	27	64	278	301	579	18	86	60	164	807	Orsay	Gif s/ Y	52	5	18	75	325	236	561	81	190	101	372	1008	Gif s/ Y	Saclay	20	0	15	35	25	69	94	30	39	94	163	292	Saclay	Villiers L Bâ	15	0	0	15	25	5	30	10	25	15	50	95	Villiers L Bâ		619	129	650	1398	2702	1664	4366	415	909	664	1988	7752	s/ total 2	Chateaufort	0	0	0	0	20	15	35	20	59	25	104	139	Chateaufort	Magny les H	0	0	0	0	50	40	90	170	300	250	720	810	Magny les H	Voisins LB	6	0	3	9	30	29	59	453	628	341	1422	1490	Voisins LB	Guyancourt	27	6	3	36	57	39	96	1060		1152	2212	2344	Guyancourt	Versailles	38	14	16	68	161	78	239	485	1127	-	1612	1919	Versailles		71	20	22	113	318	201	519	2188	2114	1768	6070	6702	S/ total 3	TOT GENE	937	199	771	1907	3251	1954	5205	2610	3068	2455	8133	15245	TOT GENE
TRAVAILLENT A																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Habitent	Orly	Paray	Wissous	Orly 4	Massy	Palaiseau	Massy	Montigny LB	Guyancourt	Versailles	Versailles 4	TOT GENE	Habitent																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Orly	-	35	60	95	57	20	77	7	25	18	50	222	Orly																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Paray VP	178	-	39	217	54	44	98	0	0	0	0	315	Paray VP																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Wissous	69	15	-	84	120	25	145	0	20	5	25	254	Wissous																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
	247	50	99	396	231	89	320	7	45	23	75	791	s/total 1																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Antony	221	59	214	494	1051	322	1373	101	205	117	423	2290	Antony																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Massy	182	36	263	481	-	731	731	85	208	139	432	1644	Massy																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Palaiseau	100	21	113	234	998	-	998	90	156	138	384	1616	Palaiseau																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Orsay	29	8	27	64	278	301	579	18	86	60	164	807	Orsay																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Gif s/ Y	52	5	18	75	325	236	561	81	190	101	372	1008	Gif s/ Y																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Saclay	20	0	15	35	25	69	94	30	39	94	163	292	Saclay																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Villiers L Bâ	15	0	0	15	25	5	30	10	25	15	50	95	Villiers L Bâ																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
	619	129	650	1398	2702	1664	4366	415	909	664	1988	7752	s/ total 2																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Chateaufort	0	0	0	0	20	15	35	20	59	25	104	139	Chateaufort																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Magny les H	0	0	0	0	50	40	90	170	300	250	720	810	Magny les H																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Voisins LB	6	0	3	9	30	29	59	453	628	341	1422	1490	Voisins LB																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Guyancourt	27	6	3	36	57	39	96	1060		1152	2212	2344	Guyancourt																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Versailles	38	14	16	68	161	78	239	485	1127	-	1612	1919	Versailles																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
	71	20	22	113	318	201	519	2188	2114	1768	6070	6702	S/ total 3																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
TOT GENE	937	199	771	1907	3251	1954	5205	2610	3068	2455	8133	15245	TOT GENE																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
N°428				X								X	<p>Déposant non identifié Habitante de Villiers le Bac, je suis CONTRE le métro aérien devant nos fenêtres. Projet pharaonique économiquement, nuisance sonore et visuelle. Utilisons l'argent pour rénover les transports déjà existants Arrêtons de gaspiller l'argent public. Encore CONTRE</p>																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
N°429												X	<p>A et S Caillat, Wissous en complément de notre observation n° 364, il est bien entendu évident que nous émettons un AVIS DEFAVORABLE au projet</p>																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
N°430												X	<p>Michel Meunier habitant de Saclay En résumé de mes dépôts attachés à des points précis, je confirme mon avis global défavorable à ce projet de modification de ligne 18 de métro, pour peser sur sa non-acceptabilité politique. En ce qui concerne la consistance de mes arguments déjà exprimés, je renvoie aussi à ceux du monde associatif dont je partage l'avis : -collectif COLOS n° 31 du 09/07 -collectif Moulon 2020 n° 108, 117, 118, 197, et 248 du 16/07 -association des AVB, n° 302 du 16/07 -union UASPS, n° 387 du 17/07 -et bien d'autres encore que la commission saura retrouver dans sa compilation Comme eux, je ne crois pas en l'utilité publique de cette ligne de métro et a fortiori de ses modifications. Mme Murette, vous avez déjà fait preuve de courage en portant un avis défavorable sur le projet de CDT Territoire sud, et je n'en attends pas de moins de vous pour la présente enquête publique. Il m'apparaît indispensable d'en réactualiser le dossier en tenant compte du « monde d'après » la crise que notre société traverse. Il serait malsain de succomber au « retour à l'anormal » prôné par les obnubilés de leur confort ou subjugués par des fantasmes dépassés sur le « progrès », au</p>																																																																																																																																																																																																																																																																																																			

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													mépris du véritable intérêt général à notre époque. Que tout soit remis à plat, en écoutant les compétences du territoire, et nous pourrions parler d'un vrai projet satisfaisant à l'intérêt général.
N°431								X			X		Déposant non identifié je suis contre ce projet. Je note que cette nouvelle ligne de métro va considérablement dégrader le plateau de Saclay s'il est construit en aérien plutôt qu'enterré ou semi-enterré. Les habitants vivants sur des petites communes comme VILLIERS-LE-BÂCLE et Chateaufort sont les grands perdants de ce projet pharaonique. Nuisances visuelles et sonores... J'ai hâte de voir le métro depuis mon jardin alors que je ne vois que le ciel et des oiseaux pour l'instant...
N°432				X				X			X		Déposant non identifié je suis enseignant-chercheur sur le plateau de Saclay depuis 15 ans, j'ai habité 12 ans à Orsay centre et ensuite à Saint-Rémy. Ce projet de ligne 18 n'est absolument pas adapté ni à l'environnement naturel du plateau, ni aux besoins de transports en commun. En ce qui concerne les besoins de transports, la capacité annoncée est typiquement trois fois supérieure aux besoins quantitatifs estimés dans 10 ans. Qualitativement, le choix de quatre gares très éloignées ne résout en rien les besoins de déplacements internes au plateau ni la connexion avec la vallée de l'Yvette et le RER B. La capacité de transport ne peut se justifier (et ainsi espérer ne pas constituer un absolu gouffre financier) que si l'urbanisation du plateau se développe très largement autour des différentes gares. Cela n'est pas compatible avec l'étendue de la ZPNAF. En fait l'ordre des opérations est complètement inversé en attribuant les marchés pour la réalisation de la ligne 18 avant d'avoir fait l'enquête publique et avant de revoir le tracé de la ZPNAF. Il faut d'abord décider si toute cette urbanisation avec réduction des zones naturelles et agricoles est bien nécessaire, et si oui étudier si la ligne 18 la dessert correctement. On n'est pas au Far-West. Enfin le plan de financement apparaît complètement farfelu, avec des hypothèses de croissance irréalistes et une charge financière à venir incompatible avec un entretien correct des lignes existantes. Voir par exemple les deux déraillements en moins de deux ans du RER B sud, et la volonté de la région Île de France de réduire le financement de la RATP. En conclusion, je suis opposé à ce projet de métro. Il faut renforcer les lignes de RER existantes et développer les connexions avec ceux-ci (par exemple téléphériques à Orsay et Gif)
N°433				X				X			X		Déposant non identifié Je suis entièrement défavorable au projet de ligne 18 dans son ensemble. Sans être encarté, je joins l'avis de citoyens responsables ici https://paris-saclay.eelv.fr/ligne-18-sans-surprise-eelv-donne-un-avis-negatif-a-la-nouvelle-enquete-publique/?preview=true&_thumbnail_id=3497 Pour résumer, et éviter un avis impersonnel en me contentant seulement de citer ce lien, j'observe les points principaux à mon sens, points véritablement choquants : -doublement des lignes C et B du RER par une ligne qui circule à peine à quelques km de là; il suffit de consulter la carte, - rentabilité de cette ligne non établie à ce jour ; on ne peut considérer ces "études" comme réalisées honnêtement, mais gonflées par de fausses prévisions, - effet d'urbanisation inévitable autour des futures gares, en contradiction avec les récentes préconisations du gouvernement (éviter l'artificialisation des sols) - gouffre financier futur, épongé par les citoyens (idfM) - effet autocouiseur renforcé pour toutes les banlieues environnantes, des hectares bientôt sacrifiés et bétonnés lors des futures canicules Cette enquête est nécessairement tronquée puisqu'elle s'inscrit dans une question bien plus générale, l'urbanisation du plateau de Saclay. En résumé, les décideurs de ce Grand Programme Inutile, malheureusement non attaqué comme l'a été Gonesse, se préparent à endosser une grande responsabilité vis à vis des générations futures; il est encore temps d'admettre ses erreurs. Annuler un tel programme coûtera cher, mais infiniment moins que ce qui nous attend.
N°434	X							X			X		<u>Claudette Hallery</u> Je suis contre ce projet qui impacte encore davantage les parties vertes du plateau. Quand arrêterons nous de bétonner? Quand prendrez vous en compte les avis des habitants des quartiers qui subissent toutes les nuisances actuels déjà. Pourquoi ne peut -on pas donner un avis en ligne? pourquoi faut il se déplacer à la mairie ou à la préfecture, ce qui limite les avis que vous recevez. Je me prononce contre ce projet après avoir lu attentivement les documents.
N°435				X				X			X		<u>Hur Jeanne</u>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												Non à la ligne 18 Je m'oppose fermement à la mise en œuvre du projet ligne 18, et tout particulièrement avec son tracé aérien le long de la RD 36. Bref je dis NON. 1- tracé aérien ne permettant pas le respect de la tranquillité du voisinage, respect des potentialités de développement, protection des espaces agricoles et écologiques . 2- équation économique, rentabilité suspecte, avec un risque majeur d'urbanisation massive avec comme corollaire destruction massive des terres agricoles si nécessaire à l'agriculture locale, la disparition des zones vertes sources de régénération.
N°436				X				X		X		Hur Claire Je m'oppose fermement à la mise en œuvre du projet ligne 18, et tout particulièrement avec son tracé aérien le long de la RD 36. Bref je dis NON. 1- tracé aérien ne permettant pas le respect de la tranquillité du voisinage, respect des potentialités de développement, protection des espaces agricoles et écologiques . 2- équation économique, rentabilité suspecte, avec un risque majeur d'urbanisation massive avec comme corollaire destruction massive des terres agricoles si nécessaire à l'agriculture locale, la disparition des zones vertes sources de régénération.
N°437								X		X		Déposant non identifié Nous ne voulons pas de cette ligne le long de notre résidence pour toutes les nuisances sonores et visuelles qu'elle engendrerait sans parler du gouffre financier public qu'elle représente.
N°438								X		X		Déposant non identifié Ce projet est un scandale. Halte au bétonnage! Laissez-nous respirer!

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

II – TABLEAU DES COURRIERS ADRESSES A LA PRESIDENTE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE AU SIEGE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE DUP modificative Ligne 18

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

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
Courrier 1	X	X				X		X	R			<p><u>Membre du Collectif du côté pair de la Rue des Marchais à Antony</u> L'enquête publique de la ligne 18 du Grand Paris a eu lieu du 21 mars au 26 avril 2016 sans information préalable des habitants d'Antony sur place, ni dans le journal municipal. Pour preuve, sur les 274 pages de l'annexe 2 au rapport d'enquête ligne 18, un seul Antonien, Monsieur Meunier s'exprime en page 5. Référence de l'Annexe au rapport d'enquête : « Tableaux de synthèse des observations, courriers et courriels recueillis – Tome 2 sur 2 » Faute d'information, les habitants impactés par ce nouveau tracé qui prévoit de passer sous leur maison n'ont donc pu, à aucun moment s'exprimer. - Ils ont donc été tous très choqués de recevoir de SYSTRA, une filiale de SGP, un éco pli fin janvier 2020 les informant brutalement qu'une servitude d'environ 150 m2 (15 mètres de diamètre du tube sur les 10 m de façade) de leur propriété serait désormais acquise au profit de SGP pour une indemnité totale de l'ordre de 3 500 €, les empêchant ainsi de vendre au prix habituel de 1 100 € le m2 (en août 2019) et de 2 600 € le m2 « constructible collectif » à un promoteur !!! -sous réserve que les tréfonds soient libres de toute servitude et, si possible, de pouvoir disposer de 2 terrains contigus- - A réception de cet éco pli leur annonçant brutalement cette terrible nouvelle, les habitants concernés ont quasiment tous adressé à SGP une lettre recommandée AR, avec copie à Monsieur le Défenseur des Droits, en soulignant l'illégalité de cette manœuvre. Pour toute réponse, SGP leur a opposé verbalement que, de toutes façons, la décision de les déposséder avait déjà été prise et que c'était irréversible !!! - Pour preuve, SGP a déjà commencé depuis hier à ouvrir des chantiers du côté et en face de l'Impasse d'Orléans sur la RN20, laquelle termine le tracé de la ligne 18 qui devrait passer sous les maisons du côté pair de la rue des Marchais, se poursuivre sous celles des numéros 49, 51, 56n 58 et 60 de la rue de Bellevue à Antony, avant d'arriver à l'impasse d'Orléans à Massy. - Doit-on comprendre ici que tout aurait été décidé d'avance en ayant pris soin de ne pas informer les habitants concernés par la dépossession de leur bien, acquis le plus souvent par un emprunt de 25 années...l'aboutissement de toute une vie de travail ??? - Nous espérons néanmoins que SGP pourra enfin reconsidérer sa position en opérant désormais sur le tracé alternatif passant par la très large avenue François Sommer, et ce, même si elle aurait, aux dires de certains, écarté ce projet pour 200 mètres de plus à creuser. Ce serait une économie de bouts de chandelle comparée à toutes les nuisances, en particulier de santé, à infliger aux habitants et aux élèves du lycée Théodore Monot. (cf. blog de l'association de la ligne 15).</p> <p><u>PJ : « Collectif du côté pair de la Rue des Marchais à ANTONY »</u> Lettre recommandée avec AR adressée à la Société du Grand Paris en février 2020 30 avenue des Fruitières Immeuble Le Cézanne 93200 SAINT DENIS A l'attention, notamment, de l'Unité Infrastructures et Méthodes Constructives Demande d'abandon du passage du tunnel SGP sous les bâtis rue des Marchais Objet : Suggestion itinéraire du tunnel SGP par la rue François Sommer s/fonds inoccupés Sur Section Antony Pôle jusqu'à Massy Opéra</p> <p>Conformément à vos propositions exprimées lors des commissions, je vous demande de bien vouloir m'adresser le rapport de visite de ma propriété expertisée par VERITAS en 2016. VERITAS est en effet passé à cette époque analyser les bâtis de la propriété, mais s'est bien gardé de dire à l'ensemble des propriétaires des numéros pairs de la rue qu'il s'agissait en réalité d'un examen préalable au creusement du tunnel du métro à l'intérieur même de leur propriété. Les propriétaires de la rue ne comprennent pas plus que moi pourquoi la Société du Grand Paris a défini arbitrairement cet itinéraire sous des maisons de terrains privés et à proximité immédiate d'une série d'habitations que vous avez choisi de soumettre désormais aux bruits et aux vibrations des rames qui rouleront roues en métal sur rails-en métal ; Et ce, alors même qu'en partant de la gare d'Antony pôle, en direction sud-ouest, le tunnel arriverait directement en courbe légère et sans gêner personne, à droite de l'avenue François Sommer, puis suivrait la rue Locarno comme vous l'avez prévu, pour arriver directement, comme vous l'avez projeté, sous les terrains de sports et à la gare de Massy Opéra située justement vers le stade Pierre de Coubertin. Et cette formule non seulement ne générerait aucune habitation mais coûterait beaucoup moins cher en acquisition des tréfonds par voie judiciaire</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>compte tenu des énormes préjudices que vous causeriez aux propriétaires du côté pair de la rue des Marchais.</p> <p>Je vous signale en effet à cette occasion que toute la rue des Marchais a été approchée par des promoteurs immobiliers qui nous proposent d'acheter chacune de nos parcelles à un prix de l'ordre de 800 000 €, sous réserve, bien sûr, que les tréfonds soient libres pour leur permettre de créer des parkings souterrains.</p> <p>J'espère que vous reconsidérerez votre itinéraire, et vous adresse mes salutations.</p> <p>Membre du Collectif du côté pair de la Rue des Marchais à ANTONY;</p> <p>PJ : Gros Plan détaillé</p> <p>Copie : au Défenseur des Droits, Département Protection des Droits Affaires Publiques</p> <p>Adresse Postale : Libre Réponse 71120 - 75342 PARIS Cedex</p> <p>+ PJ Extrait du blog Noisy-le-Grand « Des nuisances aux sanctions financières suite aux nuisances du chantier SGP »</p>
Courrier 2												Identique courrier 1
Courrier 3						X		X	R			<p>Mme Nicole GERARDIN</p> <p>Je viens par ce courrier vous faire part de mes inquiétudes au sujet du tracé de la ligne 18 au niveau d'Antony. En effet le sol argileux est très instable et il faut craindre les inondations par remontées de nappe. Par ailleurs, notre commune a fait l'objet à plusieurs reprises de reconnaissance en catastrophes naturelles ce qui prouve que le terrain n'est pas stable.</p> <p>D'autre part, le bruit des roues en métal sur les rails en fer peuvent faire vibrer les murs des habitations provoquant ainsi des fissures et le bruit sera très désagréable. Aussi ne serait-il pas préférable de modifier le tracé de la ligne 18 en la faisant passer hors zone pavillonnaire, c'est-à-dire Avenue François Sommer ce qui ne nuirait à aucune habitation.</p> <p>En vous remerciant par avance de bien vouloir revoir ce sujet qui nous pose de nombreux problèmes et inquiétudes</p>
Courrier 4	X	X				X		X			X	<p>Déposant Non identifié</p> <p>GRAND PARIS à ANTONY Abus de l'expropriation sans information préalable des habitants visé :</p> <p>Silence radio pendant 4 ans, de 2016 à 2020, avant notification d'expropriation par éco-pli fin janvier 2020</p> <p>Des manœuvres qui n'obéissent à aucune règle de droit... Et, en complète contradiction avec les articles L.123.10 et R.123.9 à R.123-11 de l'Environnement qui prévoit : Publicité de l'enquête publique se réalise précisément 15 jours avant l'ouverture par l'autorité compétente. Le maire a pour obligation d'informer la population de l'organisation de l'enquête sur le territoire via un journal d'annonces légales, l'affichage et les canaux audiovisuels. En plus d'informer sur l'ouverture de l'enquête publique, le maire devra également communiquer régulièrement sur l'avancement de l'enquête et les résultats obtenus.</p> <p>1) En 2016, les enquêtes publiques se sont déroulées sans information préalable dans le journal municipal et sans affichage dans le quartier Bellevue visé par les tracés du tunnel sous les maisons. Pour preuve, sur les 274 pages de l'annexe 2 au rapport d'enquête ligne 18, un seul Antonien s'exprime en p.5. Et « aucun commentaire négatif n'est signalé à Antony ». Et, de ce fait, les habitants désignés par décision arbitraire du maire d'Antony, également vice-président de Grand Paris, en charge des finances, n'ont pas pu s'exprimer sur la servitude projetée par le grand paris (SGP) dans le sous-sol de leur maison, avec toutes les nuisances du chantier de construction notamment décrites dans le blog de l'association de la ligne 15, et celui de Villiers sur Marne alors que SGP avait assuré que tout se passerait bien. Aucune garantie non plus pour la phase exploitation de la ligne 18 mais des échos de riverains victimes à l'étranger, font état d'ondes électromagnétiques, de bruits solidiens et vibrations..., Et, en plus, Antony est déclaré en état de catastrophe naturelle pratiquement tous les ans, ...inondations et rétractation/dilatation de son sol argileux, instable et déjà propice aux fissures dans les bâtis. M. Devedjan le décrit notamment le 10.9.2013 «...sol argileux à 87 % de son terrain... taux d'imperméabilité très élevé qui monte dans certains endroits jusqu'à 100 % ».</p> <p>2) Ensuite, alors que le maire d'Antony devait informer régulièrement les habitants des maisons impactées par le tracé qu'il a choisi avec SGP en tant que vice-président de SGP, il n'a jamais communiqué non plus avec les victimes de son tracé !</p> <p>3) En juin 2020, l'affichage se fait par la mairie dans le quartier avec 18 jours de retard au lieu des 15 jours d'avance obligatoires avant la date de l'ouverture de l'enquête fixée au 15 juin 2020. L'affichage s'est fait le jeudi 18 juin 2020 au lieu du mardi 2 juin 2020, soit avec 18 jours de retard !</p> <p>4) Comment expliquer que 2 jours après l'ouverture de la commission d'enquête unique (DUP modificative), soit le 17 juin 2020, le chantier soit déjà commencé sur la RN 20 au niveau de l'Impasse d'Orléans qui termine le tracé choisi par SGP ? Sinon par le fait qu'une décision aurait déjà été prise, sans tenir compte de l'avis des victimes à qui on n'a jamais donné l'occasion de s'exprimer.</p>
Courrier 5								X			X	<p>De la part d'un habitant de Massy-Opéra</p> <p>Dans ce quartier, il y a déjà trop de voitures dans les rues...et nous avons du mal à garer les nôtres... Et si, en plus, les voitures des usagers de la ligne 18 doivent stationner sur le peu d'espace que nous avons pour garer nos propres voitures, où va-t-on ? Alors que si on installe la gare de</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													Massy Opéra, comme prévu au départ, dans l'espace en friche du Parc Georges Brassens, les usagers de la ligne 18 placent leur voiture le long de la départementale, sans gêner personne.
Courrier 6	X	X				X		X				X	<p>De la part d'un Antonien touché par l'implantation de la ligne 18</p> <p>Je dois vous signaler qu'au lieu des 15 jours obligatoires d'affichage dans le quartier avant l'ouverture de cette enquête qui devait démarrer le lundi 15 juin, c'est seulement hier, jeudi après-midi 19 juin que les panneaux ont été mis dans ce quartier.</p> <p>Il faut reconnaître que c'est quand même mieux que pour l'enquête de mars - avril 2016 où il n'y avait pas de panneau du tout.</p> <p>Eh oui, les décideurs ont choisi de nous laisser pendant 4 ans dans l'ignorance avant de nous annoncer par courrier économique qu'il faudra leur laisser une partie de notre sous-sol pour y mettre un tunnel de métro bruyant avec tous les ennuis qui vont avec. Comme sur la ligne 15 ou bien à Noisy le Grand où les gens racontent leurs malheurs. Et en plus, on nous dit qu'on va nous acheter 135 m2 du sous-sol de notre terrain pour 3 500 € !!! Mais qui pourra être intéressé par l'achat d'un terrain miné à ce point ?</p> <p>Ci-dessous, ce que la Mairie aurait dû faire pour respecter les procédures :</p> <p>Source : Articles L. 123-10 et R. 123-9 à R. 123-11 du code de l'environnement</p> <p>La publicité de l'enquête publique se réalise précisément 15 jours avant l'ouverture de l'enquête par l'autorité compétente, le maire a pour obligation d'informer la population de l'organisation de l'enquête sur le territoire via un journal d'annonces légales, l'affichage, et les canaux audiovisuels. En plus d'informer sur l'ouverture de l'enquête publique, le maire devra également communiquer régulièrement sur l'avancement de l'enquête et ses résultats obtenus. Les mentions obligatoires à faire figurer dans la publication d'une enquête publique au sein d'un journal d'annonce légale sont :</p> <p>L'objet de l'enquête - La décision qui sera prise au terme de l'enquête ra où le quartier de la clinique Jacques Cartier est déjà très encombré maintenant avec peu de possibilités</p>
Courrier 7								X				X	<p>Habitant de Massy</p> <p>J'habite à côté de la gare de Massy Opéra où le quartier de la clinique Jacques Cartier est déjà très encombré maintenant avec peu de possibilités de garer notre voiture. Alors qu'est-ce que ce serait si cette gare devait être construite à cet endroit ? Je pense qu'il vaudrait mieux la mettre au Parc Georges Brassens où les visiteurs mettent leur voiture tout au long de la voie départementale</p>
Courrier 8	X	X				X		X		R			<p>M. et Mme MATOS</p> <p>- Habitant d'Antony, je suis globalement favorable au projet de la ligne 18 et en particulier à la présence de la gare Antony Pôle. Toutefois, page 13 de la pièce A.2, retraçant les modifications apportées au projet de la ligne 18, il apparaît en comparant à gauche le "PGT soumis à enquête publique en 2016" et à droite "le PGT de la présente DUP modificative" que le tracé de la ligne a été significativement modifié entre la gare Antony Pôle et l'ouvrage de service OA8. Alors que la ligne passait avenue de l'Europe sur le PGT de 2016, elle passe dans les propriétés de la rue des Marchais sur le nouveau PGT. Je suis formellement opposé à ce nouveau tracé, du fait des nuisances engendrées pour les riverains. Plus précisément, je demande l'abandon du passage du tunnel sous les pavillons des numéros pairs de la rue des Marchais.</p> <p>- En revanche, j'approuve l'itinéraire présenté à l'origine du projet et passant par l'avenue François Sommer à l'ouest de la gare Antony Pôle. A défaut, si cet itinéraire entre les gares Antony Pôle et Massy Opéra, par l'avenue François Sommer n'est pas envisageable du fait de sa courbure trop importante, j'approuve également l'itinéraire (presque rectiligne) au Nord de la rue des Marchais, sous les parkings et autres espaces verts de la résidence Champagne (rue de Champagne) car cet itinéraire minimise le nombre de parcelles traversées et l'impact sur les riverains.</p> <p>Je suis contre le passage de la ligne 18 sous nos maisons et le lycée :</p> <p>Argument n°1 : l'instabilité du sol argileux du quartier</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'instabilité du sol argileux et les inondations par remontée de nappe... le bruit, décrits par la Ministère de la transition écologique ne permettent pas le passage de la ligne 18 en zone pavillonnaire. Cf. Document de juillet 2017 intitulé "risques et nuisances" mis à jour le 12 juin 2020- - Tous les ans, des catastrophes naturelles s'abattent sur la commune d'Antony et font l'objet de signalements sur internet, dont celui de Monsieur Patrick Devedjan lui-même, en 2013 déjà : " Antony est en effet exposé à un aléa de retrait-gonflement dû au sol argileux à 87 % de son terrain...et un taux d'imperméabilité très élevé qui monte dans certains endroits jusqu'à 100 %". - Le bruit des avions en temps normal et celui des autoroutes à certains moments s'ajoutent aux nuisances de la rue. - Cette ligne 18 présenterait donc un réel danger pour les maisons au-dessus ou à proximité immédiate : le bruit solide généré par le contact roues en métal sur rails en fer est le plus redoutable. Il ressemble à un grondement et fait vibrer les murs des habitations en aggravant les fissures existantes. Les ondes électromagnétiques et le meulage des trains la nuit perturbent le sommeil. La dispersion de la nappe phréatique dans les caves en phase de travaux ajoute aux catastrophes déjà évoquées. Voir à cet effet le blog de l'Association des riverains de la ligne 15. Toutes ces raisons rendraient invendables les maisons du Collectif Marchais en leur faisant perdre au moins 35 % de leur valeur. - L'instabilité du terrain argileux de Voisins-le-Bretonneux a d'ailleurs été le motif justifié du changement de tracé initial sous les maisons pour un tracé alternatif.

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Argument n°2 : Un tracé alternatif est possible.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La solution alternative est le passage obligé à droite de l'avenue François Sommer à partir d'Antonyville vers Massy, dans une zone inhabitée. - Ligne a priori trop peu utilisée pour être rentable à la fréquence envisagée. Mais, si elle doit être maintenue, son tracé doit impérativement passer par la zone inhabitée de l'avenue François Sommer. - Le tracé initial de la ligne 18 sous les maisons de Voisins le Bretonneux ayant été rejeté par les habitants pour les mêmes raisons qu'à Antony, la Société du Grand Paris est tenue de respecter l'égalité de traitement entre ces deux communes. Et si l'objection de SGP devait être purement comptable en arguant 200 mètres de plus à creuser, les Antoniens impactés ne comprendraient pas que l'on sacrifie leur santé et celle des élèves du lycée Théodore Monod sur l'hôtel de l'économie. <p>Dénonciation des irrégularités opérées par la la mairie d'Antony dans le quartier Bellevue Source. Articles L. 123-10 et R. 123-9 à R. 123-11 du code de l'environnement : la publicité de l'enquête publique se réalise précisément 15 jours avant l'ouverture de l'enquête par l'autorité compétente, le maire a pour obligation d'informer la population de l'organisation de l'enquête sur le territoire via un journal d'annonces légales, l'affichage, et les canaux audiovisuels. En plus d'informer sur l'ouverture de l'enquête publique, le maire devra également communiquer régulièrement sur l'avancement de l'enquête et les résultats obtenus. Ces articles du code de l'environnement n'ont pas été respectés par le maire d'Antony.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1ères irrégularités opérées par la Mairie d'Antony : En 2016, par défaut d'affichage dans leur quartier et de publicité dans le journal municipal, les habitants en particulier du côté pair de la rue des Marchais et 49 - 51 - 56 - 58 et 60 de la rue de Bellevue, n'ont pas été informés des débats sur le tracé de la ligne 18 et, de ce fait, n'ont pas pu s'exprimer sur la servitude projetée sur leur propriété par le Grand Paris. Ce qui constitue déjà un vice de procédure qui les prive de leur droit d'expression et les désigne d'office en tant que victimes des décisions arbitraires de SGP et du maire en tant que vice-président de SGP en charge des finances. - 2ème irrégularité : En 2020, l'affichage se fait par la mairie dans le quartier avec 18 jours de retard au lieu des 15 jours d'avance obligatoires avant la date du début de l'enquête. L'affichage s'est fait le jeudi 18 juin 2020 au lieu du mardi 2 juin 2020, soit avec 18 jours de retard. Ensuite, alors que le maire d'Antony devait informer régulièrement les habitants des maisons impactées par le tracé qu'il a choisi avec SGP en tant que Vice-Président de SGP, il n'a pas jamais communiqué non plus avec les victimes de son tracé. - 3ème irrégularité : Le chantier est déjà commencé depuis le 17 juin, -soit 2 jours avant l'ouverture de cette enquête- sur la RN20 au niveau de l'Impasse d'Orléans qui termine le tracé choisi par la SGP. Est-ce encore "la loi du plus fort" qui doit prévaloir ici ?
Courrier 9								X			X	<p>Madame Jacqueline NEVEU</p> <p>Je viens de m'apercevoir au coin de la rue de l'Europe, que la ligne 18 avance à grands pas, je suis soucieuse que le passage en dessous de nos pavillons m'inquiète pour ces fondations profondes, et nous amènent des fissures importantes dans nos maisons et des nuisances par le bruit des rails en fer, d'autant plus que le terrain n'est pas stable. Je pense qu'il serait préférable de modifier ce tracé et de la faire passer hors la zone pavillonnaire, de préférence avenue François Sommer, ce qui nuirait à aucune habitation. En vous remerciant à l'avance de revoir ce projet inquiétant.</p>
Courrier 10	X										X	<p>M. Mme GEORGET</p> <p>Nous tenons à vous faire part de notre très grande inquiétude par le nouveau tracé retenu pour la construction de la ligne 18 du Grand Paris. En effet celui-ci passe sous les pavillons N° pairs de la rue des Marchais à Antony, ces pavillons sont construits sur un sol extrêmement argileux qui chaque année de sécheresse cause de gros dégâts. Pour cette raison la ville d'Antony a été classée 6 fois en catastrophe naturelle. Creuser et assécher le s/sol ne va pas améliorer la situation. Le passage en zone non construite est possible avenue Sommer, qui fût le premier tracé retenu, pourquoi ce changement ? Si le but de ces travaux est de désenclaver le plateau Palaiseau-Orsay, d'autres possibilités sont envisageables beaucoup moins onéreuses, surtout dans l'état des finances actuelles après l'épidémie de la « Covid 19 ». Comment ne pas être dans le désarroi tant sur le plan moral que sanitaire, nuisances sonores, vibrations souterraines permanentes etc. ? Nous ne pouvons pas accepter que la seule chose qui nous reste d'une vie de travail et de privations pour nous assurer une fin de vie convenable puisse être anéantie sans considération.</p>
Courrier 11	X					X					X	<p>Déposant non identifié</p> <p>Ligne 18 grand paris à Antony - Tentative d'expropriation sauvage p violation du Code de l'Environnement</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Le Code de l'Environnement fait partie intégrante de notre Constitution avec la publication au Journal officiel de la République française du 2 mars 2005, de la loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1° mars 2005 relative à la Charte de l'environnement.</p> <p>Or, ce Code de l'Environnement stipule, au moyen de ses articles L. 123.10 et R. 123.9 à 123.11</p> <p>-la publicité de l'enquête publique se réalise précisément 15 jours avant l'ouverture par l'autorité compétente,</p> <p>-le maire a pour obligation d'informer la population de l'organisation de l'enquête sur le territoire via un journal d'annonces légales, l'affichage et les canaux audiovisuels,</p> <p>-En plus d'informer sur l'ouverture de l'enquête publique, le maire devra également communiquer régulièrement sur l'avancement de l'enquête et les résultats obtenus. Or ces articles n'ont pas été respectés, tant lors de la première enquête dite "préalable" de mars/avril 2016, qu'à celle dite "unique" du 15 juin au 17 juillet 2020.</p> <p>Quatre irrégularités majeures se dégagent et qui ont eu pour effet</p> <p>-de nuire à l'information de l'ensemble des personnes intéressées par l'opération,</p> <p>-d'avoir été de nature à exercer une influence sur les résultats de l'enquête dite préalable et, par suite, sur la décision de l'autorité administrative.</p> <p>1. En 2016, les enquêtes publiques se sont déroulées sans information préalable dans le journal municipal et sans affichage dans le quartier Bellevue visé par les tracés du tunnel sous les maisons.</p> <p>Pour preuve, sur les 274 pages de l'annexe 2 au rapport d'enquête ligne 18, un seul Antonien s'exprime en p.5, et les rapports d'enquête spécifient « aucun commentaire négatif n'est signalé à Antony ».</p> <p>En témoigne également un acte d'achat/vente signé fin août 2019, pour une maison située au n° 32 de la rue des Marchais, lequel ne fait aucune mention de la future servitude décidée par SGP sur son sous-sol...</p> <p>Donc ici, faute d'avoir été informés, les habitants désignés par décision arbitraire de SGP dont le maire d'Antony est également vice-président en charge des finances, n'ont pas pu s'exprimer sur la servitude projetée dans le sous-sol de leur maison, avec toutes les nuisances du chantier de construction notamment décrites dans le blog de l'association de la ligne 15, celui de Villiers-sur-Marne, alors que SGP avait assuré que tout se passerait bien.</p> <p>Aucune garantie non plus pour la phase exploitation de la ligne 18 mais des échos de riverains victimes (notamment du "Léman"), font surtout état de bruits solidiens ... les plus redoutables ils sont générés toutes les 90 secondes, en particulier, par le frottement des roues en acier sur des rails en métal. Ils ressemblent à des grondements et font vibrer les murs des habitations en aggravant les fissures existantes du fait qu'Antony est déjà déclarée en état de catastrophe naturelle pratiquement tous les ans, inondations et rétractation/dilatation de son sol argileux, instable et déjà propice aux fissures dans les bâtis. M. Patrick Devedjan le décrit notamment via le Journal Officiel du 10.9.2013 page 9412 « ...sol argileux à 87 % de son terrain... taux d'imperméabilité très élevé qui monte dans certains endroits jusqu'à 100 % ». Constat confirmé pour Antony par le Ministère de la Transition Ecologique dans son document intitulé "Risques et Nuisances" édité par le Préfet d'Ile de France, et mis à jour le 12.6.2020.</p> <p>Des nuisances matérielles qui dévaluent des terrains devenus invendables.... de nombreuses pathologies causées aux résidents par les bruits et vibrations,...</p> <p>D'ailleurs, c'est bien pour ces motifs que Madame le Maire de Voisins le Bretonneux a dû se battre pour que le tracé de cette ligne 18 passe ailleurs que sous les maisons de La Bretonnière. 11 est donc légitime qu'Antony puisse bénéficier de la même égalité de traitement.</p> <p>2. Ensuite, alors que le maire d'Antony devait informer régulièrement les habitants des maisons impactées par le tracé qu'il a choisi avec SGP en tant que vice-président de SGP, il n'a jamais communiqué non plus avec les victimes potentielles de ce tracé de la ligne 18.</p> <p>3. En juin 2020, l'affichage se fait par la mairie dans le quartier avec 18 jours de retard au lieu des 15 jours d'avance obligatoires avant la date de l'ouverture de l'enquête fixée au 15 juin 2020. L'affichage s'est fait le jeudi 18 juin 2020 au lieu du mardi 2 juin 2020, soit avec 18 jours de retard</p> <p>Comment expliquer que 2 jours après l'ouverture de la commission d'enquête unique (DUP modificative), soit le 17 juin 2020, le chantier soit déjà commencé sur la RN 20 au niveau de l'Impasse if Orléans qui termine le tracé choisi par SGP ? Sinon par le fait qu'une décision aurait déjà été prise sur ce tracé, sans tenir compte de l'avis des victimes à qui on n'a jamais donné l'occasion de s'exprimer, ?</p> <p>Toutes ces irrégularités ont un impact négatif majeur, non seulement lié au manque d'information aux victimes potentielles du tracé SGP à Antony, mais ont eu par ailleurs une influence sur les résultats de l'enquête dite préalable et, par suite, sur la décision de l'autorité administrative.</p> <p>Il s'agit donc bien là d'une double peine générée par cet ensemble de vices de procédures.</p> <p>La seule solution alternative acceptable est de faire passer par la très large avenue François Sommer, dans un terrain inhabité, même si, aux dires de SGP, il y aurait 180 mètres de plus à creuser. C'est un argument moralement indéfendable comparé à toutes les nuisances, en particulier de santé, à vouloir infliger aux habitants des maisons pour une indemnité dérisoire de l'ordre de 3 000 €, les empêchant ainsi de vendre à des</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>promoteurs pour "construction collectif" à 2 000€ le m2. C'est le prix actuel proposé pour toute la ville d'Antony, (Cf Le Bon Coin)</p> <p>En tout état de cause, décider arbitrairement de miner ainsi des terrains privés, déjà fragilisés par un sol instable, reviendrait à ne pas respecter la Constitution française qui doit protéger les citoyens contre ce type de mesures abusives qui les priverait ainsi de leur droit de propriété, pilier des droits de l'Homme de 1789.</p> <p>Ce serait aussi ignorer l'article 1 de la charte de l'environnement qui reconnaît à chacun "le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de sa santé".</p> <p>Ici s'impose également l'article 5 de la charte, relatif au principe de précaution.</p>
Courrier 12		X									X	<p>M. Yvon POULIGUEN</p> <p>Objet : Demande d'abandon du passage du tunnel SGP sous les bâtis rue de Bellevue et des Marchais Suggestion d'itinéraire du tunnel SGP par la rue François Sommer sur la section : gare d'Antony Pôle jusqu'à Massy Opéra. Nous sommes opposés au passage de la Ligne 18 sous nos maisons, alors qu'un tracé alternatif est possible. 1er argument : l'instabilité du sol argileux L'instabilité du sol argileux et les inondations par remontée de nappe, le bruit, décrits par le Ministère de la transition écologique ne permettent pas le passage de la ligne 18 en zone pavillonnaire. - Document de juillet 2017 intitulé "risques et nuisances" mis à jour le 12 juin 2020- Tous les ans, des catastrophes naturelles s'abattent sur la commune d'Antony et font l'objet de signalements sur Internet, dont celui de Monsieur Patrick Devedjian lui-même, en 2013 déjà : Antony est en effet exposé à un aléa de retrait-gonflement dû au sol argileux à 87 % de son terrain... et un taux d'imperméabilité très élevé qui monte dans certains endroits jusqu'à 100 %. Le bruit des avions en temps normal et celui des autoroutes à certains moments s'ajoutent aux nuisances de la rue. Cette ligne 18 présenterait donc un réel danger pour les maisons au-dessus ou à proximité immédiate : le bruit solide généré par le contact roues en métal sur rails en fer est le plus redoutable. Il ressemble à un grondement et fait vibrer les murs des habitations en aggravant les fissures existantes. Les ondes électromagnétiques et le meulage des voies par train la nuit perturbent le sommeil. La dispersion de la nappe phréatique dans les caves en phase de travaux ajoute aux catastrophes déjà évoquées. Voir à cet effet le blog de l'Association des riverains de la ligne 15. Toutes ces raisons rendraient invendables les maisons du Collectif Marchais et l'Association Bellevue, en leur faisant perdre au moins 35 % de leur valeur. Nous avons déjà reçu un courrier d'un promoteur immobilier pour notre parcelle, achat qui se fait à un prix supérieur des transactions habituelles. Également un courrier pour l'achat du tréfond par la Société du Grand Paris, notre bien devient invendable. Ce n'est pas le rachat du tréfond qui compensera les pertes 2ème argument : un tracé alternatif est possible La solution alternative est le passage obligé à droite de l'avenue François Sommer à partir d'Antony pôle vers Massy, dans une zone inhabitée. 3ème argument : un tracé alternatif est possible Ligne a priori trop peu utilisée pour être rentable à la fréquence envisagée. Mais, si elle doit être maintenue, son tracé doit impérativement passer par la zone inhabitée de l'avenue François Sommer. Le tracé initial de la ligne 18 sous les maisons de Voisins le Bretonneux ayant été rejeté par les habitants pour les mêmes raisons qu'à Antony, la Société du Grand Paris est tenue de respecter l'égalité de traitement entre ces deux communes. Et si l'objection de SGP devait être purement comptable en arguant 200 mètres de plus à creuser, les Antoniens impactés ne comprendraient pas que l'on sacrifie leur santé et celle des élèves du lycée Théodore Monod sur l'hôtel de l'économie.</p>
Courrier 13					X						X	<p>M. Patrice BARROCHE pour la société TOTAL, département Droit public, environnement et immobilier</p> <p>Nous vous adressons ce courrier dans le cadre de l'enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique modificative concernant le projet de réseau de transport du Grand Paris Express reliant les gares Aéroport d'Orly (exclue) à Versailles chantier emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous (91). La société TOTAL MARKETING FRANCE est propriétaire d'un terrain sis sur la parcelle cadastrée section ZV n°57 d'une superficie de 12.427,00 m2 située au Petit Saclay F18 - Voie express sur le territoire de la commune de Saclay. Le relais de Saclay fait partie des 10 plus importantes stations-services de notre réseau avec un volume de carburant distribué de 16000 m3/an, un chiffre d'affaire annuel pour les ventes annexes de 700 000 €, et emploie 8 salariés, ce qui justifie de la pertinence de cet emplacement dans les besoins d'approvisionnement des usagers de la RN118 et des communes avoisinantes. Afin de permettre la réalisation de la ligne 18, une bande de terrain fait l'objet d'une négociation de cession de gré à gré avec la Société du Grand Paris (SGP). A ce titre, conjointement avec la SGP et l'Etablissement Public d'Aménagement Paris-Saclay (EPAPS), nous avons travaillé le projet de recul de notre point de vente dans l'emprise restante de notre parcelle sans impact majeur de la Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière du Plateau de Saclay (ZPNAF). Toutefois, l'article L. 123-31 du code de l'urbanisme relatif à la ZPNAF de Saclay prévoit que « L'interdiction d'urbaniser dans la zone de protection vaut servitude d'utilité publique et est annexée aux plans locaux d'urbanisme ou aux cartes communales des communes intéressées. » L'article 2 de la charte de la ZPNAF précise qu'« une attention particulière sera donc portée, lors de la rédaction des documents d'urbanisme, afin de garantir la mise en œuvre de cette interdiction, tout en offrant un cadre réglementaire adapté permettant des constructions et installations nécessaires à l'activité agricole ». Au regard de notre station-service, la modification du décret d'utilité publique du 28 mars 2017 portant sur le projet de liaison en métro automatique entre les gares Aéroport d'Orly et Versailles Chantiers appelle les commentaires suivants de notre part. La gare CEA Saint-Aubin réalisée sur la friche dite « La Mare au Cuvier » située à Saclay n'est pas exclue du périmètre du présent</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													dossier d'enquête publique. Il s'avère que la réalisation de cette gare est rendue possible par la réalisation du Viaduc dont le projet impacte la parcelle ZV 57 dont nous sommes propriétaire. A ce jour, le projet de restructuration de la station envisagé, en concertation avec la SGP et l'EPAPS, n'est plus réalisable. - Le dossier d'enquête publique prévoit qu' « Une attention spéciale sera ainsi portée aux riverains professionnels de la Ligne 18, le long du tracé en viaduc sur le plateau de Saclay, notamment les exploitants agricoles et les laboratoires de pointe ». Nous tenons à attirer votre attention sur la pérennité de notre station-service existante qui est remise en cause, alors même que les usagers de la RN 118 et des communes avoisinantes y ont un réel besoin d'approvisionnement. La non-réalisation du projet de restructuration de la station-service conformément aux travaux envisagés avec la SGP et l'EPAPS générerait des contraintes liées au non-respect des distances réglementaires auxquelles est soumise notre activité. Dans ces conditions, nous ne pourrions poursuivre l'exploitation actuelle de la station-service ainsi que tout développement d'activité économique sur notre parcelle. Dès lors, nous vous demandons de préconiser d'envisager différemment ladite interdiction de construire, imposée par l'article 2 de la charte de la ZPNAF susvisé, au regard de l'imbrication des projets.
Courrier 14			X	X						X			<u>M. François Durovray, président du Conseil départemental de l'Essonne</u> Dans le cadre de l'enquête publique concernant le projet de la ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express, le Département de l'Essonne se prononce favorablement à la Déclaration d'Utilité Publique modificative emportant mises en compatibilités des dossiers d'urbanisme des communes de Wissous, Palaiseau et Orsay. Dans ce cadre, je souhaite par ailleurs rappeler l'intérêt du maintien des mesures conservatoires permettant à terme la création d'une gare complémentaire au sein de l'éco-quartier Camille Claudel à Palaiseau, qui accueillera plus de 2 000 logements. Enfin, au regard de l'intensification des développements urbains et économiques sur le plateau de Saclay et des besoins croissants de mobilité engendrés, il importe que le calendrier de mise en service de la ligne 18, soit 2026 pour la section Massy-CEA Saint Aubin et 2027 pour la section Orly- Massy, soit strictement respecté.

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

LISTE DES COURRIERS REÇUS HORS DES DÉLAIS DE L'ENQUÊTE (L'enquête s'est terminée le 17 juillet 2020)

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

Auteur du courrier	Date réception Préfecture IDF	Contenu (résumé succinct)
Agence des Espaces Verts – Région Île-de-France	Néant Cachet de La Poste du 21/07/20	Avis sur les impacts du tracé de la ligne 18 sur deux périmètres régionaux d'intervention foncière : le PRIF du plateau de Saclay et le PRIF de Montjean.
Cabinet du maire de Voisins-le-Bretonneux	Néant Cachet de La Poste du 29/07/20	Analyse du projet d'aménagement autour de la future gare Saint-Quentin Est de la ligne 18 : se pose des questions quant à l'intérêt du dévoiement de la D91, s'oppose au pincement de la RD91 et à la suppression du mini-tunnel permettant un écoulement fluide des flux entre Guyancourt et Voisins.

III – TABLEAU DES OBSERVATIONS ET LETTRES RECUEILLIES SUR LES REGISTRES DES LIEUX D'ENQUÊTE publique DUP modificative Ligne 18
NB : Les thèmes retenus figurent en abscisse et les observations figurent en ordonnée. Une croix est portée au regard de chaque courrier lorsque le thème retenu y est évoqué

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
MAIRIE DE SACLAY Premier registre : R1												
R1-SA-1	X							X			X	Jean-Pierre BLONDOT Généralités : tryptique clair ainsi que l'ensemble des documents. Questions : je pensais que la partie aérienne avait été remise au sol ? Je pense également qu'il faut revenir à un métro à pneu.
R1-SA-2	X		X								X	Alain BONNENFANT- résident Saclay-Val d'Albian C'est un peu plus clair pour moi- Merci - Gare CEA-Saint-Aubin : c'est assez curieux.
R1-SA-3	X							X	R			Mme ML BLONDOT J'ai constaté que le souhait des habitants du plateau de Saclay, qui après avoir suivi très assidument TOUTES les réunions depuis le début du projet n'ont été en rien retenus. Ils demandent que le tronçon Palaiseau...Châteaufort ...soit enterré comme le reste de la ligne, mais rien n'y fait, peu importe les nuisances sonores et visuelles de ce projet, et surtout que maintenant contrairement à ce qui avait été annoncé, nous aurons un métro aérien avec des roues métalliques, beaucoup plus bruyantes que les pneus...et située n plein dans l'axe des vents dominants, ce qui veut dire que nous serons exposés aux bruits en permanence... En fait, pardonnez-moi mais je crois que toutes ces enquêtes ne servant absolument à rien sauf à donner bonne conscience au gouvernement qui en réalité ne fera que ce qu'il veut faire depuis le début. Mais quel gâchis de temps perdu et d'argent dilapidé pour rien...en conclusion, pour moi si l'on veut préserver la beauté de ce plateau et sa douceur de vivre il n'existe qu'une solution ...LIGNE ENTERREE.
R1-SA-4			X								X	Jean-Pierre SCHWEITZER Pas de remarque particulière pour voir l'emplacement des gares CEA et Orsay-Gif.
R1-SA-5	X		X			X				R		Guillaume COCHARD, président de l'ASB et Jean-Marc GUIBOURG Dépose une contribution au nom de l'Association Saclay Bourg (ASB) Vous soumettez à Enquête publique le projet de ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express. Dans ce cadre, l'Association Saclay Bourg (ASB), association regroupant des résidents du Bourg de Saclay, souhaite vous faire part de ses observations. Il ne s'agit plus pour nous, à ce stade, de vous rappeler les multiples bonnes raisons de ne pas mener à bien ce projet aux bénéfices socio-économiques contestables et aux alternatives multiples, mais d'en réduire les impacts environnementaux et d'en améliorer les aspects positifs pour les riverains d'aujourd'hui et de demain. Réduction des nuisances sonores L'impact acoustique de la ligne 18 à proximité de Saclay bourg doit être maîtrisé. Notre village subit déjà les nuisances sonores de la N118, de la RD36, du trafic aérien de l'aérodrome de Toussus-le-Noble et des lignes d'hélicoptères à basse altitude. Cette maîtrise pourrait prendre la forme de : 1- Compensations à travers la réduction des nuisances sonores déjà présentes sur le territoire : réduction de la vitesse sur la N118 (de 110km/h à 90), pose d'asphaltes antibruit, végétalisation des axes de transport, abandon du projet de doublement de la RD36 en privilégiant les TCSP (Transports collectifs en en site propre), déviation des lignes aériennes ou augmentation des altitudes minimales de survol... 2- La mise en souterrain de la ligne 18 ou d'investissements dans des matériels roulants et des rails visant à réduire leur empreinte sonore. Réduction des nuisances environnementales Les terres du plateau de Saclay sont particulièrement fertiles et leur présence au sein d'un grand pôle urbain pourraient se montrer cruciale face aux crises futures. Nous demandons à ce que toutes artificialisations nouvelles de terres non bâties fassent l'objet de compensations. Ces compensations pourraient prendre la forme de dépollution et de réhabilitations de friches industrielles en espaces verts, de remise à la nature de surface au moins équivalente ou d'annulation de projets immobiliers artificialisants des surfaces foncières non encore urbanisées. Réduction des nuisances visuelles L'impact visuel de la ligne 18 doit être le plus faible possible afin de respecter l'harmonie de nos paysages naturels. Ceci doit se faire prioritairement en enterrant ce tronçon de ligne ou, si ce n'est pas possible, en la mettant au sol ou si ce n'est pas possible en travaillant : à minimiser les hauteurs, améliorer les designs, choisir des matériaux harmonieux ainsi que sur les contrats d'entretien et de propreté qui devront concourir à réduire les effets indésirables du projet (tags, détritus...). Nom de la gare La gare doit se nommer « CEA-Saclay » dans la mesure où celle-ci se trouverait sur la commune de Saclay et que le centre CEA qu'elle desservirait se nomme « CEA Saclay ». Connecter la gare à Saclay La gare doit être connectée à Saclay par des aménagements appropriés. Passerelles piétons, pistes cyclables, garages à vélos sécurisés sur site, parkings gratuits et en nombre suffisants, éclairage (quand cela est nécessaire) et surveillance. PS. Cette contribution a été élaborée avec la

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents,
G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres
Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													participation des sympathisants de l'Association Saclay Bourg suite à plusieurs concertations. http://assosaclaybourg.fr - Information@assosaclaybourg.fr
R1-SA-6			X			X		X				X	<p>Laurence Gille Jouaneau</p> <p>Beaucoup de questions/ alertes concernant ce sujet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nuisances en termes de sécurité (des individus pourront aller et venir très facilement d'où larcins, vols...) - Il est nécessaire de prévoir des parkings conséquents correctement intégrés au paysage - Risques d'embouteillages liés à la proximité de la gare - Le nom de la gare doit intégrer le nom de Saclay - Prévoir des murs anti-bruit - Enterrez la ligne.
R1-SA-7	X							X			X		<p>Michèle DEFFOIS – Villiers-le-Bâcle</p> <p>Sauf erreur, le plateau de Saclay est classé en Zone Agricole Protégée</p> <p>En 2018, il a été défini une charte et un programme d'action pour cette zone de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers (ZPNAF) signée par 36 intervenants dont la préfecture d'Île-de-France, celle de l'Essonne et des Yvelines, et de très nombreuses autres entités.</p> <p>Les proximités du château de Versailles et de la Haute Vallée de Chevreuse induisent également de nombreuses réglementations. (pour refaire une dizaine de mètres de clôture, j'ai dû faire une demande d'autorisation en bonne et due forme, avec dossier technique étayé de photos et croquis de l'évolution).</p> <p>Le plateau de Saclay est reconnu pour avoir des terres de qualité exceptionnelle. Détruire cet écosystème serait irréversible et impardonnable. Il est par ailleurs producteur biologique, et rapproche les producteurs des consommateurs, d'où une réduction conséquente des émissions de gaz à effet de serre correspondant aux transports. Notre contribution locale. Les dernières catastrophes écologiques l'ont mis en valeur : plus les terres sont bétonnées, plus les conséquences sont graves. Et je ne parle pas de la pollution induite en matière de bruit, d'esthétique, de la destruction de toute la vie alentours...</p> <p>La précédente enquête publique a mis en relief que la grande majorité de la population était contre ce projet de métro, qui de plus a été reconnu non rentable et inefficace pour soulager les circulations.</p> <p>Ce projet et la première enquête publique apparaissent être le résultat d'une étude mal menée, ou conduite de façon intéressée. On espère que cette seconde sera mieux traitée. Il serait plus logique, plus simple, beaucoup moins onéreux et moins dommageable, d'utiliser le site propre prévu avec l'élargissement du RD36 pour y faire passer un tramway qui répondrait à la demande de beaucoup. NON au métro... OUI au tramway. Les paysages du plateau de Saclay, dernières richesses de la région parisienne, seraient ainsi réservées et nos enfants pourront avoir la chance de continuer à profiter des couchers de soleil somptueux, si rares au milieu des verrues immobilières qui grandissent sans respect n'importe où et engendrent stress et incivilités.</p>
R1-SA-8	X			X				X			X		<p>Bernard GUILLAUMET- Villiers-le-Bâcle</p> <p>Beaucoup de battage sur ce sujet et peu d'attention des décideurs. Une première enquête dont le résultats (70% de contre) s'est conclue par un avis favorable !</p> <p>Un métro sur le plateau ? La réalisation de l'élargissement du RD36 avec 2x2 voies pour les voitures, piste cyclable, trottoirs piétonniers, 2 voies de circulation pour bus "propres" ... C'est déjà une belle emprise sur des terres agricoles classées comme zone de protection naturelle, agricole et forestière (décret n°2013-1298 du 27 décembre 2013 Publication au JO le 31 décembre 2013). Sans parler du respect de la proximité du Château de Versailles et de la Vallée de Chevreuse qui étaient, jusqu'à présent, incontournables.</p> <p>Un métro, aérien ? peu d'arrêts sur le plateau mais beaucoup de nuisances pour les riverains ! Projet monstrueux. A quoi va-t-il servir puisqu'il est reconnu d'avance comme très coûteux non rentable, et inefficace. Qu'est-ce que cela signifie ? de qui se moque-t-on ? Pourquoi ne pas conjuguer site-propre et métro en réalisant un tramway ? Plusieurs grandes communes l'ont testé avec succès et résultats très positifs. Le projet de métro enterré a été repoussé parce qu'il reviendrait trop cher. Le tramway coûterait beaucoup moins cher et permettrait de rendre service à tous les riverains !</p> <p>Toutes ces zones bétonnées à outrance sans respect de l'environnement ont montré leurs limites avec des catastrophes à la clé. Les décideurs ne pourraient-ils pas ouvrir les yeux et réfléchir sagement, à long terme, à moins qu'ils ne soient "intéressés" ? c'est la seule justification que je trouve. NON au métro ... OUI au tramway.</p>
R1-SA-9	X	X	X	X		X					X		<p>Commune de Villiers-le-Bâcle</p> <p>Conseil municipal du 30 juin - Extrait du registre des délibérations</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Pour faire suite aux nombreuses actions menées par la commune depuis la genèse de ce projet de métro, les membres du conseil municipal ont souhaité voter une motion qui sera publiée dans le registre d'enquête afin de faire connaître leur position.</p> <p>1. La concertation</p> <p>Les inquiétudes en matière environnementale notamment l'atteinte aux zones cultivables du plateau de Saclay concernant cette ligne 18 initialement appelée ligne verte ne datent pas d'aujourd'hui. Elles ont été mentionnées très tôt, dès 2011, lors du débat public sur le Réseau de transport public du Grand Paris puis ignorées depuis par une Société du Grand Paris (SGP) arc boutée sur ses positions et sourde à tout argument pendant plusieurs années au cours d'un simulacre de concertation.</p> <p>Et pourtant, les conclusions de la Commission d'enquête sur le dossier de demande d'autorisation environnementale de la ligne 18 du Grand Paris Express sont sans appel pour ce qui concerne la section aérienne entre Saclay et Magny les Hameaux : « La SGP se doit de mettre à profit le délai important d'ici la mise en service de la ligne depuis la gare aéroport d'Orly jusqu'à Saclay et le décalage de trois ans pour la mise en service de la partie ouest de la ligne de Saclay à Versailles chantiers, pour étudier la mise en souterrain de la partie aérienne prévue entre Saclay et Magny-les-Hameaux afin d'en améliorer l'impact environnemental et d'en examiner l'acceptabilité des conditions économiques en vue de modifier cette partie du tracé. » Tout comme la préconisation de Madame Isabelle Jarry, garante de la concertation désignée par la commission nationale de débat public (CNDP) pour l'enquête publique de 2016, demandant à la SGP de « veiller dans l'avenir à travailler en étroite concertation avec le public et les acteurs concernés lors de la phase de conception du viaduc, objet particulier d'inquiétudes » et de « poursuivre le dialogue avec ceux qui en ont fortement exprimé le désir lors de la concertation renforcée, que ce soit les agriculteurs, les associations, les élus, les entreprises >> qui n'a pas été suivie d'acte. Au contraire, après avoir lancé le bruit de l'étude d'une option de tracé au sol, la SGP a décidé unilatéralement de rejeter l'option, prétextant des difficultés pour le déplacement des engins agricoles aux dimensions imposantes, reportant ainsi la responsabilité d'abandon de cette option sur les agriculteurs sans les avoir consultés.</p> <p>Le défaut de publicité et d'information sur les deux recours en Conseil d'état déposés par des communes et associations du plateau de Saclay contre la déclaration d'utilité publique (DUP) initiale de la ligne 18, dont la seule référence « le Conseil d'Etat a confirmé au contentieux l'utilité publique du projet » (page 17 de la Pièce H - Evaluation socio-économique) ne peut être appréciée en dehors de tout contexte sans le rapport d'analyse ni les arguments ayant mené à cette conclusion, ne fait qu'accentuer cette absence de concertation.</p> <p>2. Le tracé aérien et le viaduc</p> <p>Le compte-rendu du débat public de la commission parlementaire de débat public (CPDP) spécifiait clairement en page 148 « une préférence, voire une exigence, de passage en souterrain des lignes, au nom de la tranquillité du voisinage, du respect de ses potentialités de développement, et de la protection des espaces agricoles et écologiques. Concernant le Plateau de Saclay plusieurs associations manifestent leur opposition à une solution aérienne. ». C'est pourtant le contraire qui arrive aujourd'hui avec une DUP portant sur une ligne 18 dont 38% de son trajet est en viaduc. Certes, les laboratoires de recherche préfèrent la solution en viaduc entre Palaiseau et la gare CEA Saint-Aubin pour limiter les vibrations mais rien ne s'oppose à un passage souterrain sur la partie ouest entre les gares CEA Saint-Aubin et Saint-Quentin Est.</p> <p>N'en déplaise à messieurs les poètes de la SGP, jamais un tablier en béton de 8 mètres de large et 6 mètres de haut élevé à 12 mètres du sol par des piliers de béton tous les 35 mètres ne préservera « le dialogue entre les terres agricoles et la lisière du parc du château de Villiers au Sud » ni une « protection paysagère entre l'intimité villageoise et les ouvrages » n'abolira les nuisances sonores et visuelles pour les riverains.</p> <p>Les habitants du plateau de Saclay refusent d'être les grands sacrifiés du Métro Grand Paris Express avec ses 14 km de métro aérien (ou 12,1 km ou 13,5 km au gré des pages et documents, la SGP semblant ne pas trop savoir) qui vont porter atteinte au quotidien à leur environnement et leur santé. Ces 14km ne représentent que 7% des linéaires créés (14/185) mais au moins 70% (14/20) des passages aériens. On peut donc légitimement s'interroger sur les motivations qui conduisent à ne pouvoir envisager un passage en souterrain et sacrifier les habitants et les terres agricoles du plateau de Saclay.</p> <p>D'autant que, comme indiqué en page 163 de la pièce « G.2 - Présentation projet et des variantes », le surcoût de 235 à 275 millions d'euros pour un passage en tunnel entre les gares CEA Saint-Aubin et Saint-Quentin Est paraît bien dérisoire comparé au coût du projet en euros constants qui a quasi augmenté de 50% depuis l'estimation de 2016, passant de 3 128 à 4 457 millions d'euros (valeur 2012).</p> <p>3. Impact environnemental et humain</p> <p>Cette nouvelle DUP fait apparaître des ajustements apportés au projet sur les communes de Wissous, Palaiseau et Orsay pour répondre aux recommandations formulées par la commission d'enquête après l'enquête publique de 2016 afin d'assurer une meilleure acceptabilité sociale et de réduire les nuisances pour les riverains mais aussi pour les usagers de la RN 118 pendant la phase de travaux (donc sur une durée très limitée). Mais que penser de l'absence d'ajustement sur les communes de Villiers-le-Bâcle et Châteaufort qui subiront les nuisances sonores et visuelles du métro sur viaduc pendant la phase d'exploitation, donc sans aucune limite dans le temps.</p> <p>Par ailleurs, percevoir la gare CEA Saint-Aubin « comme attractive pour le rabattement automobile » et comme « support d'un développement urbain important dans quelques années » ne peut que mettre à risque les terres agricoles existantes qu'une modification de la ZPNAF pourrait</p>


Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>sacrifier par décret mais augmente également, pour les communes du plateau et de la vallée, le risque d'inondation par la création de nouvelles zones imperméables (bâtiments, parkings, routes) modifiant l'équilibre hydraulique du plateau.</p> <p>4. Risque nucléaire Pour les installations du CEA, les niveaux guide (10mSv pour la mise à l'abri, 50mSv pour l'évacuation et 50mSv à la thyroïde pour la prise d'iode) ne sont pas atteints en dehors des limites du site selon l'exploitant mais l'IRSN considère que le seuil de mise à l'abri peut être atteint au niveau des clôtures. Pour Cisbio international, second exploitant de la zone, il est rapporté que l'expertise de l'IRSN conclut à la possibilité d'atteindre le seuil de mise à l'abri au-delà des limites du site, sans que l'on sache si cela est possible à une distance supérieure à 250 mètres qui est la zone de danger retenue au final. Le risque nucléaire n'est pas aussi clairement écarté que veut bien l'affirmer la SGP dans son dossier d'enquête compte tenu de la proximité entre Cisbio international et le projet d'implantation de la gare.</p> <p>5. Trafic et rentabilité Les 150 000 voyageurs jour attendus et la fréquentation maximum de 20 000 passagers à l'heure de pointe du matin font douter de la rentabilité de la ligne. C'est un risque majeur d'urbanisation massive qui pèse sur des terres agricoles fertiles du plateau alors que plus que jamais les besoins d'une agriculture locale sont démontrés. Un tramway sur site propre coûterait bien moins cher et permettrait d'écouler le flux de passagers tout en assurant une meilleure desserte locale sur l'ensemble du tracé. Plus besoin de doubler le métro par des bus en site propre. L'économie ainsi réalisée permettrait d'investir massivement dans la rénovation du RER B à la plus grande satisfaction du 1 000 000 de voyageurs jours transportés. Couplé à des solutions locales de transport vallée / plateau, un RER B rénové et fiable, serait à même de répondre aux besoins de desserte des entreprises et écoles du plateau.</p> <p>Conclusion : Avis du conseil municipal Le conseil municipal se prononce donc contre le projet de gare CEA Saint-Aubin tel que présenté dans le dossier, à savoir en aérien à hauteur du viaduc. En effet, cette configuration risque de rendre impossible toute évolution du tracé vers une solution sol ou souterraine entre les gares CEA Saint-Aubin et Saint-Quentin Est qu'une concertation effective pourrait faire naître.</p> <p>Dans ce contexte, le conseil municipal se prononce également contre le projet de métro aérien notamment entre les gares CEA Saint-Aubin et Saint-Quentin Est et demande la mise en place de la concertation évoquée dans les différents documents du dossier d'enquête afin de trouver un remplacement à la solution viaduc, solution inacceptable pour les riverains et l'environnement alors qu'une solution tramway serait compatible avec le nombre de passagers et plus en adéquation avec la desserte locale.</p> <p>Par ailleurs, le conseil municipal n'est pas convaincu de la manière dont est traité le risque nucléaire et demande un complément d'avis notamment sur l'absence de tout risque au-delà des 250 mètres de la clôture, là où la gare CEA Saint-Aubin est envisagée.</p>
R1-SA-10	X		X	X							X	<p><u>Michèle LOEBER, pour l'ASEVI (Association de sauvegarde de l'environnement à Villebon/Yvette)</u> L'ASEVI, en tant que membre de l'UASPS, s'associe à l'analyse jointe au dossier d'enquête, déposée le 27 juin 2020 intitulée « Première réaction de l'UASPS à l'enquête publique complémentaire de la ligne 18 » Elle soutient notamment les points évoqués aux § suivants : - cartes descriptives du tracé (à fournir ou à corriger) - projet d'urbanisation autour de la gare CEA-Saint-Aubin (projet de centre urbain inexistant au Contrat de Développement Territorial) - absence du projet de « parking relais » pourtant évoqué dans les réunions publiques. - nous faisons confiance à l'UASPS pour le chiffrage de l'évaluation socio-économique. Par ailleurs, l'ASEVI souhaite attirer l'attention de M. le Commissaire Enquêteur, ainsi que celle des décideurs sur l'engrenage sans fin que représente la création d'une ligne de transport nouvelle qui incite à une forte spéculation foncière à proximité des gares et constitue un appel à construire encore davantage pour une nouvelle densification. On est de ce fait en droit de se poser la question : à quoi bon tenter d'améliorer la mobilité des franciliens, alors que la vraie solution serait de réduire leur besoin de mobilité (en délocalisant les emplois dans les régions par exemple) c'est à dire en s'attaquant vraiment au problème du « toujours plus » en région parisienne, au lieu de chercher à remplir ce « tonneau des Danaïdes » ?</p>
R1-SA-11	X										X	<p><u>Michel SENOT, maire de Saclay</u> Madame la commissaire Je vous confirme notre entretien de ce jour concernant le déroulement de l'enquête référencée en marge. Compte tenu de l'épisode COVID 19, des réunions préalablement fixées n'ont pu se tenir à la suite du confinement. J'attire votre attention sur les risques potentiels de recours eu égard aux difficultés du public de consulter l'ensemble des documents à disposition et</p>

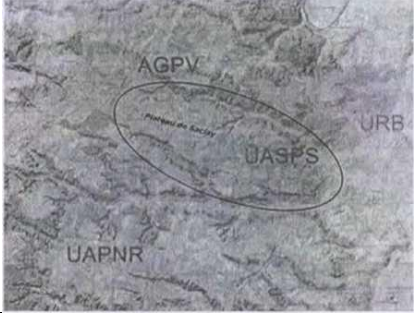
Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													de déposer des observations sur ladite enquête, s'agissant d'une forme partiellement dématérialisée. C'est pourquoi, il semblerait opportun de mettre en place une réunion publique d'information afin que les éléments complexes de ce futur projet puissent être appréhendés et présentés au public. Ne doutant pas de votre compréhension, je vous prie de croire, Madame La commissaire, à mes respectueuses salutations. Copie : M. le Préfet de l'Essonne – Mme la Présidente de la Région Île-de-France
R1-SA-12									X			X	Mme Marie BERIN ROTIVAL Merci pour la présentation en présentiel. Ma question : pourquoi une ligne aérienne à Saclay ? Je reviendrai pour préciser ma question.
R1-SA-13	X											X	Mme Héléne LYONNET Merci d'avoir tenu la permanence. C'est un moyen exceptionnel d'AVOIR des informations et de comprendre ce projet complexe. J'aimerais que l'aménagement autour de la gare du CEA soit pensé pour un parking gratuit pour les voitures, un parking sécurisé pour les vélos, l'aménagement de la zone commerciale autour qui aujourd'hui est une zone « fantômes à l'abandon », alors qu'elle a un énorme potentiel. De plus, je pense qu'il faut penser à l'accès du Val de Bièvres de Jouy-en-Josas. Transports en commun (fréquents) et surtout liaisons douces en vélo, qui aujourd'hui sont Rock'Roll : partage de vélo, traversée de routes à fortes circulation, traversée d'une bretelle de sortie de la RN118, etc. Je regrette que l'on duplique la branche du RERC de Massy à Versailles. Pour nous Saclaysiens, il n'y a pas toujours d'accès directe à Paris. Encore merci d'avoir organisé cette rencontre, qui m'a permis de me faire une opinion, et merci de votre écoute.
R1-SA-14	X											X	M. Gérard DELATTRE, président d'ADER (Association des étangs et rigoles de Saclay) cf. bulletin joint ADER est très inquiète de l'emprise du projet sur le réseau hydraulique des étangs et rigoles qui est en cours de réhabilitation. L'échelle des plans de l'enquête ne permet pas d'évaluer l'impact du projet de l'enquête. ADER souhaite que des plans à l'échelle correcte, sachant que la largeur de l'emprise est en moyenne de l'ordre de 10 mètres.
													 <p>Plan Général des étangs et rigoles - 1812</p> <p>Il y a plus de cent ans, à la fin du XVIII^e siècle, Louis XV, l'abbé de Mailly et le comte de Ségur ont imaginé un plan de Saclay qui a permis de créer un réseau de canaux et de rigoles pour irriguer les terres de la région. Ce plan a été révisé et complété au fil des siècles, notamment par le comte de Ségur.</p> <p>Ce réseau hydraulique a permis de développer l'agriculture et de protéger les terres contre les inondations. Il a également permis de créer des étangs et des rigoles qui ont servi de réservoirs d'eau et de lieux de pêche.</p> <p>Mais ce réseau, conçu par l'abbé de Mailly et le comte de Ségur, a été progressivement abandonné et a aujourd'hui disparu en grande partie. ADER souhaite que ce réseau soit réhabilité et que les étangs et rigoles soient entretenus.</p> <p>ADDER est une association sans but lucratif qui a pour but de protéger et de réhabiliter ce patrimoine hydraulique. Elle organise des ateliers de concertation et des actions de sensibilisation.</p> <p>ADDER est membre de l'association française pour le développement durable (AFDD) et de l'association française pour l'étude et la défense de l'environnement (AFED).</p>
R1-SA-15	X		X		X			X				X	M. Harm SMIT, coordinateur de COLOS Remets à la commission d'enquête : - PJ 1 : lettre d'accompagnement - PJ 2 : document COLOS sur l'évaluation socio-économique de la ligne 18 (60 pages) - PJ 3 : extraits commentés de la contre-expertise du CGI (7 pages) Ces pièces sont également exposées sur le site de l'enquête. Nous estimons que l'évaluation socio-économique est à refaire et doit être soumise à une contre-expertise.
													<p>PJ.1 : Lettre d'accompagnement Notre Collectif OIN Saclay (COLOS) - créé en 2006 sous l'égide de FNE Ile-de-France, la fédération des associations franciliennes de protection de l'environnement - fédère les unions d'associations implantées sur et autour du plateau de Saclay : l'Union des associations de sauvegarde du plateau de Saclay (UASPS), qui regroupe les associations implantées sur et autour du plateau, l'Union départementale Essonne Nature Environnement (ENE), l'Union des amis du Parc naturel régional de la haute vallée de Chevreuse (UAPNR), l'association des Amis du Grand Parc de Versailles (AGPV), l'Union des associations pour la Renaissance de la Bièvre (URB). Comme illustré schématiquement par la figure ci-dessous, COLOS couvre la totalité du territoire de l'opération d'intérêt national (OIN Paris-Saclay) décidée par l'État fin 2005, centré sur le plateau de Saclay et comprenant 49 communes.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
Suite R1-SA-15												
Suite R1-SA-15												<p>Nous vous faisons parvenir ci-joint un document contribué par COLOS à l'enquête publique complémentaire sur la Ligne 18 du Grand Paris Express actuellement en cours. Ce document se focalise sur l'évaluation socio-économique (pièce H du dossier d'enquête), mettant notamment en avant que le chiffrage de la nouvelle évaluation socio-économique - dont le maître d'ouvrage du projet, la Société du Grand Paris, est à la fois juge et partie est très opaque et, de fait, n'est pas crédible, et que cette nouvelle évaluation, contrairement à celle de l'enquête publique principale de 2016, n'a pas été soumise à une contre-expertise indépendante, ce qui est à notre avis inadmissible compte tenu de l'importance des enjeux et de l'ampleur des évolutions entre l'évaluation de 2016 et celle d'aujourd'hui.</p> <p>Par conséquent, nous estimons que cette évaluation socio-économique est à refaire, de préférence par un organisme autre que le maître d'ouvrage, et que, en tout état de cause, ses résultats doivent faire l'objet d'une contre-expertise indépendante.</p> <p>Nous joignons également un document contenant une série d'extraits commentés de la contre-expertise effectuée en 2015 sous l'autorité du Commissariat général à l'investissement (pièce J. 10 du dossier d'enquête, identique en 2016 et en 2020), d'où il ressort clairement l'avis très sceptique et partiellement défavorable exprimé par les experts indépendants.</p> <p>Veuillez noter que la plupart des arguments contenus dans notre critique de l'évaluation socio-économique ont déjà été cités dans l'avis que nous avons contribué à l'enquête publique de 2016, mais cet avis a été superbement ignoré par la Commission d'enquête de l'époque.</p> <p>Nous attirons par ailleurs votre attention sur le fait que, conformément à notre domaine d'intervention, notre analyse porte uniquement sur l'évaluation « à l'échelle du projet » (chapitre H.4 de la pièce H), mais la pièce H comporte également une nouvelle évaluation « à l'échelle du Grand Paris Express » (chapitre H.3), dont c'est à notre connaissance la première publication et qui présente sans doute des défauts similaires à ceux que nous avons relevés. Il est à notre avis parfaitement anormal que cette mise à jour importante au niveau global soit introduite « par la petite porte » d'une enquête complémentaire portant sur des aspects locaux d'une seule ligne du réseau.</p> <p>Quant aux pièces du dossier d'enquête autres que la pièce H, nous nous associons aux avis exprimés par les unions membres de notre collectif. Souhaitant votre intervention pour exiger une évaluation socio-économique objective et sincère, nous restons à votre disposition et vous prions d'agréer, Madame la présidente, l'expression de nos sentiments distingués.</p> <p>PJ.4 : document rédigé par l'association POLVI (15 pages) Extrait ci-dessous A l'attention de Monsieur Michel Cadot Préfet de la Région Ile-de-France Réf. : POLVI/2019-008 Objet : Alerte de l'Association POLVI sur la sur-fréquentation et la fragilité des transports en commun publics du Plateau de Saclay : proposition d'actions d'urgence.</p> <p>L'Association POLVI qui regroupe la quasi-totalité des établissements actuellement implantés, ou en voie d'installation, du plateau de Saclay a pour mission principale d'exprimer leurs attentes auprès des acteurs de l'aménagement du cluster Paris- Saclay, et ceci afin de : permettre la croissance et le rayonnement de l'activité économique du territoire au sein d'un riche terroir de recherche et d'innovation, pérenniser les emplois actuels et favoriser le développement des emplois du futur, offrir à nos salariés et collaborateurs, nos visiteurs, nos sous-traitants et nos clients, des bonnes conditions de déplacement, d'accueil, et de qualité de vie.</p> <p>Intégrées au Plan De Mobilité Inter-Entreprises du plateau de Saclay, en cours de construction par 18 grands établissements* du Plateau, pour la partie dévolue aux transports en commun publics, deux Lignes de bus forment aujourd'hui l'épine dorsale de la desserte du Plateau : l'Express 91-06 au départ de la gare RER de Massy-Palaiseau, et la Ligne 9 au départ de la gare RER du Guichet</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Comme vous le savez, des perturbations importantes et insupportables pour les usagers habituels de la Ligne 91-06, ont été constatées durant la semaine du 14 au 18 octobre 2019, du fait de l'occupation illicite par les gens du voyage, de la raquette de retournement, située au niveau de la ferme de Moulon. Cette aire dédiée au retournement des cars 91-06 afin d'assurer un retour rapide des bus vers la gare de Massy-Palaiseau, permet de garantir un départ toutes les 4'. le matin, aux heures de pointe. Cette fréquence de 4' est aujourd'hui tout juste suffisante pour transporter l'ensemble des usagers du Plateau : toute perturbation génère immédiatement une sur-fréquentation de la Ligne aboutissant à des risques passagers graves, et des conditions de transport inacceptables.</p> <p>Demande 1 : protection des voies du TCSP.</p> <p>L'Association POLVI demande qu'une protection efficace de la voie TCSP soit mise en place tout au long de son parcours, incluant les zones de retournement, afin de garantir le fonctionnement correct permanent de ce service public. La Ligne 91-06 étant aujourd'hui en limite de capacité, et étant donné la poursuite de l'ouverture des nouvelles implantations au rythme du calendrier de l'Opération d'intérêt National engagé sur le Plateau de Saclay, il est nécessaire de développer correctement au plus vite le second point d'entrée principal du Plateau constitué par la gare RER du Guichet Le fonctionnement du système de bus publics Ligne 9 en gare du Guichet, n'est pas adapté aujourd'hui à la demande : la fréquence et la taille des bus sont insuffisantes, les départs ne sont pas corrélés avec l'arrivée des trains entraînant des départs de bus vides ; les trains venant de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, qui ont un arrêt programmé au Guichet, déchargent un nombre d'usagers important sans possibilité de lissage de la charge en vue de la liaison en bus ; les chauffeurs se conforment à leurs consignes de n'ouvrir que la porte avant, ce qui induit des taux de remplissages insuffisants des bus (les passagers s'arrêtent au niveau des premières portes en vue de leur future sortie) et des bousculades garanties à la montée.</p> <p>Les conditions de transport de la Ligne 9 ne sont ainsi pas conformes aux attentes des usagers souhaitant se rendre quotidiennement sur leur lieu de travail.</p> <p>Demande 2 : amélioration du couplage RERJ Bus au Guichet.</p> <p>L'association POLVI demande la mise en place des actions suivantes : arrêt de tous les RER en gare du Guichet dans le sens de la pointe, à l'instar de ce qui a été mis en place fin 2018 pour la contre-pointe, augmentation de la fréquence des bus et mise en place systématique de bus articulés aux heures de pointe, pour les bus dont le trajet débute au Guichet, rendre l'horaire de départ tributaire d'un taux de remplissage minimum qui doit être prioritaire par rapport au strict respect des grilles horaires, permettre l'ouverture de toutes les portes du bus par la mise en place de composteurs à chaque porte ou sur le quai.</p> <p>Néanmoins, l'augmentation du nombre de bus 91-06 et 9 ne pourra pas être sans limite, et va se heurter rapidement à la saturation de la voie dédiée du TCSP, qui est déjà quasiment atteinte aujourd'hui. Il est donc nécessaire de prévoir un équipement capacitif complémentaire, qui permettra de résoudre une grande partie des problèmes principaux de mobilité, jusqu'à la mise en service de la ligne de métro n° 18.</p> <p>A cet effet, sous l'impulsion d'un Groupe de Travail piloté par la Mairie d'Orsay, comprenant les Associations de défense de l'environnement et POLVI, une solution par câble a été proposée pour deux liaisons, dont une temporaire entre la gare du Guichet et la ZAC de Corbeville, et une autre pérenne entre la gare RER d'Orsay- Ville et le Moulon. La fiche de synthèse de ce groupe de travail, ainsi que la contribution de POLVI à l'enquête publique de la ZAC de Corbeville, sont jointes en annexe.</p> <p>Concernant le téléphérique entre le Guichet et Corbeville. nous estimons que cette liaison permettrait de desservir, en quelques minutes de trajet en cabine suivi d'un court déplacement à pied, la zone actuelle du Quartier Ouest de l'Ecole Polytechnique (AgroParisTech, INRA, EDF Campus et EDF Lab, Nano-Innov, le C2N, Horiba, l'IPVF, Danone, Thales, Inria. Mines-Télécom, les nouveaux logements étudiants), ainsi que le futur Quartier « Central » et la future ZAC de Corbeville dont le nouvel hôpital départemental.</p> <p>L'autre intérêt tout aussi important de cette liaison, serait de pouvoir remplir une seconde fois les bus 91-06 venant de Massy-Palaiseau, car ces derniers sont aux 2/3 vides lorsqu'ils arrivent à la gare d'arrivée envisagée du téléphérique. L'effet sur le désengorgement des gares de Massy-Palaiseau et du Guichet serait immédiat, avec une amélioration de la qualité des transports indéniable pour les usagers</p> <p>Une infrastructure provisoire légère, éventuellement démontable après l'arrivée de la Ligne 18, telle que conçue, par exemple, pour la ville de Coblenz au cœur d'un site classé au Patrimoine Mondial de l'UNESCO. aurait tout son intérêt sur le Campus de Paris-Saclay Cette proposition a d'ailleurs retenu l'attention du Commissaire Enquêteur dans ses conclusions sur l'aménagement de la ZAC de Corbeville</p> <p>Ce téléphérique servira par ailleurs de démonstrateur industriel pour la liaison pérenne envisagée entre la gare RER d'Orsay-Ville et l'IUT d'Orsay, via le cœur du campus-vallée et le quartier du Belvédère, et qui permettra d'unifier à terme l'Université Paris-Saclay entre le plateau et la vallée.</p> <p>Demande 3 : réalisation d'une étude technico-économique de la liaison par câble entre le Guichet et Corbeville.</p> <p>L'Association POLVI demande que soit enclenchée l'étude de la liaison par câble entre la gare RER du Guichet et la ZAC de Corbeville, en concertation avec le Groupe de Travail créé par la Mairie d'Orsay, l'EPA Paris-Saclay, et Ile-de-France Mobilités, telle que mentionnée dans les conclusions de l'enquête publique sur l'aménagement de la ZAC de Corbeville</p> <p>Pour résumer, l'association POLVI demande la mise en place de moyens importants et rapides pour sécuriser et renforcer spécifiquement les lignes</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													de bus 91-06 et 9, et pour mettre en place une liaison par câble plateau-vallée. Ces trois liaisons structurantes n'excluent pas bien entendu le développement de transports complémentaires (bus, vélos, navettes autonomes...), et l'amélioration des conditions de circulation et de stationnement des véhicules particuliers. La réussite de l'Opération d'intérêt National étant grandement tributaire des solutions de mobilité qui seront mises en place sur le Cluster Paris-Saclay, notamment pour couvrir la période critique jusqu'à l'arrivée de la ligne de métro n° 18, nous restons à votre entière disposition pour poursuivre les échanges sur ce sujet. * Etablissements actuellement engagés dans le PDMIE du Plateau de Saclay : AgroParisTech, CEA Fontenay-aux-Roses, CEA Saclay / Orme-des-Merisiers / Nano-Innov, CentraleSupélec, Danone Research, DGA EP, Ecole Polytechnique, EDF Lab, ENS Paris-Saclay. ENSTA Paris, INRA, IPSEN Innovations, Institut MinesTelecom / Télécom Paris / Télécom SudParis, IRSN Fontenay-aux-Roses, ONERA, Synchrotron SOLEIL, Thales R&T, et Université Paris-Sud.
MAIRIE DE SACLAY Second registre : R2													
R2-SA-1									X			X	Mme Nadine CENAC, M. Mme GUYOL, M. Patrice CERAC Nous pensons que la Société du Grand Paris se fiche complètement des élus et des habitants des petites communes concernées par la ligne 18 car nous avons déjà exprimé plusieurs fois, même manifesté notre mécontentement vis-à-vis du projet de voie aérienne entre Saclay et Magny-les-Hameaux. Des études ont même montré qu'un tramway coûterait bien moins cher et permettrait d'écouler le flux de passagers tout en assurant une meilleure desserte locale sur l'ensemble du tracé. Les travaux d'amélioration du RERB en direction de Paris sont aussi d'une très grande priorité, certainement plus pressante que le tronçon de la ligne 18 entre Saclay et Versailles. Habitants de Villiers-le-Bâcle, en particulier, nous cumulerons tous els inconvénients de ces travaux, pendant leurs réalisations, bien sûr, et surtout après, sans aucun avantage. De plus dans le contexte actuel de risque croissant d'épidémies diverses, la sagesse serait de protéger les terres agricoles proches de Paris (il en reste si peu) car il ne faut pas se leurrer, une fois que le métro sera là, les 2300 hectares de terres agricoles ne résisteront pas !
R2-SA-2	X	X				X						X	Benoît MAHERAULT, président de l'Amap des Jardins de Cérés Notre association est engagée au quotidien, depuis 2003, au côté des agriculteurs, pour promouvoir au travers de partenariats entre citoyens et agriculteurs une agriculture de proximité, respectueuse de l'environnement. Nos statuts indiquent que l'association doit : Veiller et agir pour préserver et défendre les terres agricoles du plateau de Saclay. La préservation des terres agricoles est, pour nous, un enjeu majeur, surtout quand elles sont d'excellente qualité et très fertiles comme le sont celles du plateau de Saclay. Notre association, avec d'autres, a été engagée, depuis plusieurs années, dans de nombreux recours contre les projets d'aménagements qui artificialisent, et donc détruisent, les terres agricoles de ce territoire du plateau de Saclay. Nous contestons résolument le caractère d'« utilité publique » de ce projet. Nous considérons que cette ligne de métro, qui devrait traverser un espace aujourd'hui encore majoritairement agricole, est un vecteur d'urbanisation qui, à terme, condamnera l'activité agricole de ce plateau : les terres, et les agriculteurs qui y sont installés depuis plusieurs générations Pour cette nouvelle enquête publique, modificative, sur la ligne 18, nous reprendrons ci-dessous des éléments de notre recours devant le Conseil d'Etat de 2017 qui établissent, très clairement les motifs de notre opposition à ce projet, et en particulier sur ce que nous considérons comme les faiblesses de ce projet : une « utilité publique » jamais démontrée et une étude d'impact négligée, le déni de démocratie, constaté par les acteurs de ce territoire lors des consultations réalisées, que nos associations connaissent bien ce sujet des transports et pourraient être « force de proposition » si on voulait bien enfin les écouter ; Tout l'argumentaire, remis ci-dessous, montre l'investissement des associations, dont notre Amap, sur ce dossier de la ligne 18 et témoigne clairement, pour nous, du manque d'écoute de l'Etat envers les citoyens. Dans le contexte des enjeux climatiques et écologiques que nous connaissons tous, nous redisons avec force notre incompréhension et désormais notre sentiment de révolte de voir l'Etat continuer à soutenir et pousser un projet du passé, inadapté aux véritables enjeux de notre époque, funeste pour ce territoire agricole et conduisant à un « écocide » à cette échelle locale . (un écocide est la destruction ou l'endommagement irrémédiable d'un écosystème par un facteur anthropique.) Une « utilité publique » jamais démontrée (les éléments font référence au dossier initial de DUP de 2017) « Premièrement, le décret est entaché d'une insuffisance de sa motivation.

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>1. En droit, le principe a longtemps été celui selon lequel les déclarations d'utilité publique n'avaient pas à être motivées (CE, 11 février 1983, Guidel, n° 41233, Rec. ; CE, 25 avril 2007, Commune de Beaugard-de-Terrascon, n° 283016, Rec. T. p. 895). Néanmoins, et depuis la loi n° 2002-276 du 27 février 2002, il est désormais prévu que : « L'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité ». (Ane. Art. L. 11-1-1, aujourd'hui codifié à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).</p> <p>Si les mots ont un sens, « exposer les motifs » est le synonyme exact de « motiver ».</p> <p>On ne voit pas en effet quelle autre signification leur accorder alors que les motifs d'une décision comme d'un jugement sont l'exposé des raisons de fait et/ou de droit qui justifient la décision considérée.</p> <p>Par voie de conséquence, c'est bien une exigence de motivation qui est posée par la loi, même si celle-ci, sur le plan formel, ne doit figurer que dans un document annexe. Or, l'insuffisance de cette motivation doit entraîner l'irrégularité de l'acte déclaratif d'utilité publique et emporter, par suite, son annulation.</p> <p>Certes, la jurisprudence a eu tendance à interpréter de manière restrictive cette exigence, en considérant que l'absence de visa de ce document dans l'acte déclaratif, ou son absence de publicité, étaient en principe sans incidence sur la légalité de la DUP (CE, 15 novembre 2006, Sté Placoplâtre et Commune de Vandière, n°285658, Rec. T. p. 908).</p> <p>Mais une telle position revient à ne conférer à ce document qu'une fonction d'information purement facultative et, partant, à vider de tout leur sens les dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation.</p> <p>L'exacte portée à l'article L. 122-1 doit donc conduire à annuler les déclarations d'utilité publique qui, non seulement, ne sont accompagnées d'aucune motivation, mais également celles dont « les motifs et considérations justifiant son utilité publique » auraient été exposés de manière insuffisante.</p> <p>Certaines juridictions du fond sont d'ores et déjà allées dans cette direction, logique au regard des termes et de la portée de la disposition précitée (TA Pau, 6 février 2003, Association SEPANSO Landes, n° 011046, 011124, 011125 ; TA Versailles, 6 juin 2006, Commune de Courdimanche-sur-Essonne, n° 0404711). Or, les exigences inhérentes à l'article L. 122-1 du code de l'environnement sont ainsi doubles : d'une part, il faut que le document exposant les motifs et justifications de l'utilité du projet et qui « accompagne » la déclaration d'utilité publique soit publié selon les mêmes modalités que l'acte lui-même, et d'autre part, il faut que ce document ne se contente pas de contenir un exposé cursif de ces motifs, mais délivre une réelle motivation.</p> <p>2. Au cas présent, le document exposant les motifs et considérations justifiant de l'utilité publique du projet [Production n° 13 : Annexe n° 2) ne peut en aucun cas être regardé comme satisfaisant aux exigences de l'alinéa 5 l'article L. 122-1 du code de l'environnement.</p> <p>2.1 D'une part, cette annexe n'a fait l'objet d'aucune publication, ni même d'un visa dans le décret attaqué du 28 mars 2017.</p> <p>Il est simplement indiqué qu'il peut être « pris connaissance » de ce document « auprès du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, direction des services de transports, tour Séquoia, 95055 Paris La Défense Cedex, auprès des préfectures de Paris, de l'Essonne, des Hauts-de-Seine et des Yvelines et auprès de la Société du Grand Paris ».</p> <p>Ce mode de « mise à disposition » du public ne peut pas être considéré comme suffisant au regard de l'exigence posée à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation.</p> <p>2.2 D'autre part, et en tout état de cause, l'annexe 2 du décret indique de manière manifestement insuffisante les motifs et considérations justifiant l'utilité publique du projet.</p> <p>En effet, ce document d'à peine trois pages et demi - ce qui est fort peu pour un projet d'une telle ampleur - se borne à renvoyer au dossier de l'enquête publique.</p> <p>Selon ses termes mêmes, il « reprend pour l'essentiel les éléments figurant dans le dossier soumis à enquête, auquel il ne saurait se substituer. En tant que de besoin il conviendra de se reporter systématiquement à ces documents afin de qualifier le caractère d'utilité publique du projet ».</p> <p>Le document expose donc d'emblée sa propre inutilité sur le plan de l'information du public quant aux motifs et aux justifications de l'utilité publique de l'opération. On n'y trouve aucune information précise et/ou complète, tant relative à la description même du projet, qu'à ses avantages ou à ses inconvénients.</p> <p>La description du projet, tout d'abord, tient en 7 lignes, desquelles il ne ressort même pas de quel type de transport il est question. Il est simplement évoqué un « tronçon », de « 35 kilomètres » du « réseau de transport public du Grand Paris », sans que l'on sache s'il s'agit d'un train, d'un tramway, ou d'un métro [automatique ou non].</p> <p>La circonstance, pourtant largement discutée au cours de l'enquête, qu'une partie importante de ce « tronçon » soit constituée d'un viaduc aérien n'est même pas évoquée. Dire que cette description est lacunaire est un euphémisme...</p> <p>La description du caractère d'utilité publique du projet, ensuite, n'est pas beaucoup plus aboutie. Elle se borne à reprendre, un par un, les objectifs</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>qui étaient assignés à ce projet, en supposant que ces objectifs seront atteints par la seule réalisation de la ligne 18, sans expliquer ni pourquoi ni comment.</p> <p>La description des inconvénients, enfin et surtout, s'avère quant à elle parfaitement inexistante. Aucun des inconvénients du projet n'est évoqué ni même cité. Le document se contente, de manière purement péremptoire, d'affirmer que ces « inconvénients » [qui demeurent inconnus] ont fait l'objet de « réponses » et « d'engagements » de la part du maître d'ouvrage et feront ensuite l'objet « de mesures prises en vue d'éviter, de réduire de compenser voire de supprimer » ces effets défavorables. Le seul inconvénient explicitement évoqué est le fait « qu'il sera inévitable de recourir à l'expropriation et donc de porter atteinte à la propriété privée, sans toutefois que cette atteinte soit excessive ». Faute d'exposer, ne serait-ce que succinctement, les inconvénients du projet, en y répondant même brièvement, l'annexe 2 ne peut être considérée comme justifiant de l'utilité publique de la construction de la ligne 18.</p> <p>En aucun cas l'annexe 2 du décret du 30 mars 2017 ne peut être considérée comme exposant de manière suffisante les motifs et les considérations justifiant l'utilité publique du projet de création de la ligne 18 du Grand Paris Express.</p> <p>L'insuffisance de la motivation est patente. »</p> <p>Une étude d'impact négligée « En ce qui concerne les insuffisances de l'étude d'impact, le contenu de l'étude d'impact prévue à l'article L. 122-1 du code de l'environnement est précisé à l'article R. 122-5 du même code. Ce dernier dispose que : (.../...)</p> <p>La jurisprudence a eu l'occasion de préciser les implications de ces articles. De manière générale, les inexactitudes, omissions ou insuffisances de l'étude d'impact entraînent l'illégalité de la décision prise au vu de cette étude « si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative » (CE, 14 octobre 2011, Société Ocréal, n°323257). L'étude doit reposer sur des informations actuelles et précises (CE, 4 mai 1988, Sauveur-Cardoso, n° 65867; CE, 23 juillet 1993, Sté FranceTerre, n° 93356 ; CE, 23 mai 1997, Sté Redland, Rec. T. p. 944) Au cas présent, l'étude d'impact est affectée de nombreuses insuffisances qui ont nui à la bonne information de la population. Ces insuffisances - et leurs incidences sur l'information du public - ont été pointées par l'Autorité environnementale dans son avis en date du 21 octobre 2015 (Production n° 5). De manière parfaitement explicite, l'Autorité environnementale souligne : « Dans plusieurs domaines, [l'étude d'impact] ne se situe pas au niveau de précision habituel pour des dossiers d'enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique (DUP) qui lui sont soumis. Cette observation vaut particulièrement pour la partie aérienne du tracé (justification du choix de cette variante, implantation et articulation avec les autres aménagements, impacts sur le paysage, la biodiversité etc.). Dans ces conditions, pour cette partie, l'Ae s'interroge sur la capacité du dossier à donner tout son sens à l'enquête publique de DUP » (Production n° 5 : page 3). Ainsi, l'Ae poursuit en affirmant que : « Concernant la nécessité d'une bonne information du public, la présente étude d'impact ne peut pas la garantir à elle seule » (page 4). On peut également lire, plus loin, que : « Ce peu de précision quant à l'implantation précise du tracé aérien contraste avec les dossiers auxquels l'Ae est habituée, en matière d'infrastructure de transport en surface. Il pourrait soulever la question de la capacité du présent dossier, tel que soumis à l'Ae, à servir de support à une enquête de DUP suffisamment informée » (page 16). L'imprécision de l'étude d'impact est, toujours selon l'Ae, d'autant plus préjudiciable à la bonne information du public que les imprécisions et incomplétudes soulignées « pourront affecter le coût global du projet, et sa rentabilité économique telle qu'évaluée dans le dossier » (page 4). Ainsi, c'est bien l'un des éléments centraux permettant d'évaluer l'utilité publique du projet - son coût global et sa rentabilité ! - qui, à la lecture de l'étude d'impact, demeure encore dans une grande incertitude... Il va sans dire que le maintien de tels aléas sur ces variables aussi essentielles à l'appréciation du projet, et de ses effets, par la population, ne peut que nuire à sa bonne information. L'étude d'impact souffre ainsi de nombreuses insuffisances dans l'évaluation des différents types de nuisances générales par le projet de ligne 18. Premièrement, les nuisances sonores ne sont pas précisément identifiées, et sous-évaluées. Dans la phase chantier, les zones les plus bruyantes n'ont pas été précisément localisées, ne permettant pas à la population de savoir quelles nuisances ils devront subir, ni pendant combien de temps. Or, comme le précise l'Autorité environnementale, « il serait souhaitable d'identifier les points noirs de bruit (PNB) existants du fait des réseaux routiers et ferroviaires », car « la seule cartographie des abords d'infrastructure où le bruit dépasse certains seuils n'y suffit pas : elle ne permet pas de faire la différence entre les endroits où des habitations ou établissements sensibles sont réellement exposés, et ceux où aucun n'est présent »</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>(Production n° 5 : page 29).</p> <p>Par ailleurs, une fois la ligne en service, la modélisation de la propagation du bruit, tout particulièrement dans la partie aérienne, ne prend pas en compte l'urbanisation future connexe, et donc les renforcements du bruit par réflexion que cela pourra induire.</p> <p>Enfin, l'étude d'impact repose sur une analyse erronée du bruit généré par le système de roulement choisi pour les rames du métro de la ligne 18. En effet, l'étude d'impact propose de mettre en place une mesure de réduction du bruit consistant en une « action sur le matériel roulant avec le choix de freins à disques ou à semelle en matériau composite et d'un matériel roulant sur roue en fer moins bruyant que sur pneu » (Production n° 18 : Pièce G.I du dossier d'enquête publique - Étude d'impact - État initial, page 448), alors qu'il est reconnu que les métros pneumatiques génèrent bien moins de bruit que les roulements fer 1.</p> <p>Deuxièmement, les atteintes aux paysages, aux milieux naturels, à la faune et à la flore - tout particulièrement sur la partie aérienne - ne sont pas identifiées avec une précision suffisante. En ce qui concerne les atteintes aux paysages, l'étude d'impact s'avère elle aussi grandement lacunaire, tout particulièrement dans sa description des incidences du tracé aérien sur l'environnement non urbanisé que le viaduc va traverser. À cet égard, l'Autorité environnementale a longuement souligné les carences de l'étude d'impact dans la description de la future ligne 18 avec les autres voies existantes dans ce secteur : « les informations contenues dans le dossier ne permettent pas de comprendre les modalités d'implantation précise du viaduc le long de la RD36 (...), elles ne permettent pas de comprendre son positionnement par rapport aux infrastructures actuelles » (Production n° 5 : page 16) En conséquence : « l'Ae recommande de préciser substantiellement la description du projet dans sa partie aérienne » (page 16). Rappelons que le projet prévoit que la ligne de métro traversera, en viaduc aérien, plusieurs kilomètres d'espaces actuellement non urbanisés. Il faut donc bien avoir à l'esprit l'image d'un métro aérien, surplombant les champs sur plusieurs kilomètres.</p> <p>L'autorité environnementale conteste ainsi la légèreté avec laquelle sont traités l'intégration paysagère de la ligne 18 et ses impacts sur l'émission des gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique.</p> <p>Le tronçon aérien entre Saclay et Magny-les-Hameaux défigurerait le paysage aux abords des villages, serpentant le long de la ZPNAF et dans le périmètre du Parc naturel de la haute vallée de Chevreuse. Même Pierre Veltz, alors encore PDG de l'EPPS, a reconnu publiquement, lors de l'événement « Terre en fête » organisé par l'association Terre & Cité le 30 septembre 2015 à Saint Aubin, que cette perspective lui était insupportable.</p> <p>Par ailleurs, le bilan carbone de la ligne 18 est mauvais, ce que l'étude d'impact ne révèle que très imparfaitement : contrairement à ce qu'avance la SGP, la ligne ne diminuera guère la circulation routière - qui se trouvera de fait augmentée par l'afflux des nouveaux usagers qui s'installeront à proximité du plateau de Saclay - et induira une consommation électrique nouvelle, tournant ainsi décidément le dos à la perspective inexorable de la transition énergétique. Ces éléments, bien connus, ne sont cependant pas identifiés dans l'étude d'impact, révélant en tant que de besoins ses insuffisances.</p> <p>Surtout, l'étude d'impact est très insuffisante sur l'évaluation des consommations énergétiques résultant, à la fois, des travaux et de l'exploitation du projet.</p> <p>S'agissant de la phase chantier, l'étude d'impact se borne à indiquer, dans des termes très généraux, que ceux-ci vont « nécessiter des quantités très importantes d'énergie » (Production n° 19 : Pièce G.2 du dossier d'enquête publique - Étude d'impact - Présentation du projet, des impacts et des mesures d'accompagnement, page 387), sans autre forme de précisions...</p> <p>- S'agissant de la phase d'exploitation, l'étude d'impact est purement et simplement erronée puisqu'elle affirme que « le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun induit par le projet devrait permettre, en phase de fonctionnement, une diminution des consommations énergétiques en Île-de-France » (Production n° 19 : page 387), alors que cela ne sera manifestement pas le cas.</p> <p>En effet, le projet de ligne 18 contribuera, tout au contraire, à faire augmenter la population transitant dans cette partie du territoire, pour y résider ou y travailler, et par voie de conséquence, fera augmenter le volume total des trajets en voiture. Et si la part de la voiture dans l'ensemble des modes de transports aura tendance à baisser très légèrement, la mise en service de la ligne 18 ne conduira pas à une baisse de l'usage global de la voiture, bien au contraire.</p> <p>Cela a été démontré par la Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) d'Île-de-France dans un rapport d'août 2012 intitulé Études de trafic du Grand Paris Express : quels enseignements ? : « la forte croissance du nombre de déplacements est directement liée à des hypothèses de croissance démographique et d'emploi très ambitieuses. Ces hypothèses se traduisent par un accroissement du trafic assuré par la route. Le projet de transport du Grand Paris ne permet pas d'éviter cette augmentation du nombre de déplacements routiers par rapport à la situation actuelle. La saturation du réseau routier risque donc de s'aggraver entraînant une diminution de l'accessibilité routière ainsi qu'une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants » (Production n° 20 : Rapport de la DRIEA Île-de-France sur le trafic du Grand Paris Express, août 2012).</p> <p>Cette contradiction a été soulignée par l'Autorité environnementale qui relève que : « la seule prise en compte des émissions évitées grâce au report modal induit par le projet ne permet pas de compenser, sauf peut-être à un horizon extrêmement lointain, les émissions associées à la</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>construction » (Production n° 5 : page 37).</p> <p>Comme l'Autorité le constate, l'essentiel de la baisse d'émission de gaz à effet de serre promise par l'étude d'impact de la ligne 18 provient de ce qui est dénommé « développement territorial », à savoir : l'amélioration des formes urbaines et du bâti, de la performance énergétique des bâtiments, et une meilleure utilisation des sols.</p> <p>Or, ce poste semble ici traité de la même manière que pour les autres lignes du GPE alors que le contexte urbain est totalement différent ! En effet, « l'amélioration du bâti ou de ses performances n'est pas évidente là où il n'y avait pas de bâti préexistant ; de même que la "meilleure utilisation des sols" est difficile à percevoir quand les sols en question étaient antérieurement non urbanisés ».</p> <p>Une fois encore, la SGP semble postuler purement et simplement les bienfaits « écologiques » de la construction d'une ligne de métro, au mépris d'une évaluation sérieuse de ses incidences en termes de consommation énergétiques et d'émission de gaz à effets de serre, dans le contexte particulier de la construction de la ligne 18 dans une zone jusqu'ici non urbanisée.</p> <p>L'étude d'impact repose donc sur des postulats erronés, sur un point pourtant souvent avancé comme constituant l'un des atouts majeurs du projet. (.../...)</p> <p>Troisièmement, les impacts de la construction de la ligne 18 sur l'activité agricole sont minimisés de manière particulièrement contestable dans l'étude d'impact.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alors que les parcelles agricoles sont présentées comme étant « les plus impactées par le projet en phases chantier et exploitation » (Production n° 16 : page 100-101), l'étude d'impact croit pouvoir affirmer que ces effets négatifs pourront être cantonnés au seul effet d'emprise durant la phase de chantier (Production n° 16 : page 108). - Pendant la phase de chantier, les travaux vont générer des nuisances pour les exploitations agricoles qui vont bien au-delà des seuls désagréments causés par l'emprise des travaux. <p>En effet, les travaux vont diminuer la fonctionnalité des exploitations en coupant certains chemins agricoles ; ils vont entraîner des conséquences néfastes sur le drainage des terres agricoles ; et surtout, ils vont provoquer la dispersion dans l'air de particules fines de béton, de métaux, de silice, d'adjuvants, d'huiles, de peinture, de divers autres produits chimiques de nature à polluer les terres, voire de priver certaines à une éligibilité aux labels Bio ou AB. Ces effets, pourtant bien connus et prévisibles - et d'importance non négligeable pour les exploitants agricoles voisins - sont purement et simplement tus par l'étude d'impact.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pendant la phase d'exploitation, il est faux d'affirmer, comme le prétend la SGP, que « la remise en état des terres agricoles sera effective après la phase chantier ». - Non seulement les dispersions de polluants vont perdurer, mais elles seront aggravées par l'usage de la technologie de roulement sur fer, qui va nécessairement conduire à des rejets de particules de métal et de rouille. - La rentabilité des terres sera affectée par la perte d'ensoleillement, par la réduction d'hygrométrie et par l'effet courant d'air sous le métro (problématiques réelles, pourtant largement ignorées, voir méprisées, par la SGP dans l'étude d'impact). <p>Quatrièmement, les effets sur l'urbanisation de la construction de la ligne 18 sont manifestement sous-évalués.</p> <p>Comme cela a d'ores et déjà été souligné, le projet de ligne 18, déclaré d'utilité publique par le décret attaqué comporte une spécificité forte : c'est la seule et unique ligne qui traverse et dessert des territoires qui ne font pas, ou pas encore, l'objet d'une urbanisation continue !</p> <p>À cet égard, l'Autorité environnementale souligne que « les enjeux environnementaux d'ensemble, indirects ou induits par le projet portent principalement sur ses conséquences en matière d'urbanisme, en lien avec les développements urbains en cours et projetés sur le plateau de Saclay, d'étalement urbain et d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre » (Production n° 5 : page 15).</p> <p>Et, sur ce point, précisément, « il est surprenant que l'analyse en matière de "développement urbain" soit semblable à celle déjà fournie par les précédentes lignes du GPE, alors que le contexte de la ligne 18 est très spécifique » (page 15), alors même que l'étude d'impact précise que « pour la ligne 18 les enjeux sont en partie d'une autre nature » que ceux analysés pour les autres lignes du GPE (Production n° 5).</p> <p>Pourtant, alors qu'il s'agit d'un des enjeux les plus importants de la construction de cette nouvelle ligne de métro, les effets de sa mise en service sur l'urbanisation sont décrits de manière très lacunaire dans l'étude d'impact (Production n° 21 : Pièce G.4.3 du dossier d'enquête publique - Étude d'impact - Annexe - Effets sur l'urbanisation), au moyen d'outils imprécis et, pour certains, périmés.</p> <p>Il en va ainsi, tout d'abord, de l'utilisation du mode d'occupation des sols (MOS) datant de 2008, alors qu'une version datée de 2012 était d'ores et déjà disponible</p> <p>Il en va également de même, ensuite, de l'usage du concept « d'effets induits sur l'urbanisation ». Pour l'Autorité environnementale, « Ce concept est pertinent dans le cas d'une infrastructure construite principalement pour ses effets en matière de transport, mais néanmoins susceptible d'infléchir de manière non planifiée les évolutions de long terme de l'urbanisation. Dans le cas présent, la ligne de métro est conçue pour participer à une urbanisation planifiée et de grande ampleur. Ceci renforce la nécessité de présenter des éléments quantifiés quant à cette urbanisation. Le dossier indique qu'il ne doit pas revenir au seul maître d'ouvrage de la ligne de métro de présenter ces éléments et que l'échelle pertinente est</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>vraisemblablement celle de la planification globale. L'Ae considère que cette présentation n'exonère pas le maître d'ouvrage de l'appréciation globale des effets du projet » (Production n° 5 : page 18).</p> <p>Plus encore, l'étude d'impact ne présente aucune analyse des effets cumulés de la ligne 18, des Contrats de développement territorial et des autres projets connus comme la ZAC de l'École polytechnique, la ZAC du plateau de Moulon et la réfection de la RD36.</p> <p>Par voie de conséquence, la description, dans l'étude d'impact, des effets de la ligne 18 sur l'urbanisation est très imparfaite et incomplète. Elle ne prend véritablement en compte que la part planifiée de cette urbanisation.</p> <p>Pourtant, comme le souligne encore une fois l'Ae, « en plus de l'urbanisation planifiée mentionnée ci-dessus, il ne peut être exclu que le projet aura des effets de long terme non planifiés, par densification de tissus existants ou par urbanisation nouvelle de terrains autres que ceux sur lesquels l'urbanisation est souhaitée aujourd'hui. Il est donc en tous les cas, nécessaire de produire une évaluation de ces effets faisant appel aux méthodes de quantification que la SGP peut avoir à sa disposition, même si cela doit conduire à présenter des marges d'incertitudes conséquentes » (Production n° 5 : page 20).</p> <p>Sur de très nombreux points, on le voit, l'étude d'impact n'identifie pas avec suffisamment de rigueur, de pertinence et de précision l'ensemble des effets négatifs du projet. Ces multiples insuffisances ont manifestement nui à la bonne information du public et exercé une influence sur la décision de l'autorité compétence, nécessairement induite en erreur par les carences de l'étude d'impact. L'annulation s'impose de plus fort.</p> <p>Un déni de démocratie « EN CE QUI CONCERNE, ENSUITE, LE RAPPORT PROPREMENT DIT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE, CELUI-CI RÉVÈLE QUE CETTE DERNIÈRE N'A PAS PRIS EN COMPTE DE MANIÈRE FIDÈLE ET OBJECTIVE LES OBSERVATIONS ET CONTRIBUTIONS DES CITOYENS. » « 1. En droit, l'article R. 123-19 du code de l'environnement dispose que : « La commissaire enquêteur ou la commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Le rapport comporte (...) une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet, plan ou programme en réponse aux observations du public ».</p> <p>Certes, il est vrai qu'en matière d'enquête publique menée en application du code de l'environnement, la commission d'enquête n'est généralement pas liée par les avis et opinions dominants (CE, 10 juillet 1968, Consorts Troussier et Sté d'achat de terrains et constructions, Rec. T. p. 971, AJDA 1969, p. 109, note A. Homont; CE, 3 novembre 1976, Raisch et autres, RDP 1977, p. 891 ; CAA Douai, 22 juillet 2003, n° 00DAO0381).</p> <p>Néanmoins, la motivation adoptée dans le rapport d'enquête publique doit révéler une analyse sérieuse du dossier et des observations du public. En effet, l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête doit s'appuyer sur un examen précis et détaillé du dossier et sur une juste mesure dans la prise en compte des observations du public. (.../...)</p> <p>Le rapport de la commission d'enquête doit donc être regardé comme insuffisamment motivé au regard des observations formulées par le public, entraînant l'annulation de la déclaration d'utilité publique en date du 28 mars 2017.</p> <p>Le travail intense des associations pour faire des propositions Au cas présent, il existe des alternatives crédibles à la ligne 18, dont le bilan coûts- avantages s'avère bien plus positif, qui n'ont pas été sérieusement envisagées au cours de l'enquête publique. Ces solutions correspondent bien mieux aux objectifs poursuivis, rendent un meilleur service à un coût nettement inférieur, dans des délais mieux en phase avec l'arrivée des établissements sur le plateau de Saclay et qui ne seront pas obsolètes une fois achevées.</p> <p>Ces alternatives n'ont cependant pas été suffisamment étudiées, ni par la SGP au stade de l'étude d'impact, ni par la Commission d'enquête au stade de l'enquête publique - alors même que ces alternatives ont bien été mises en avant par le public -, ni par l'autorité compétente au stade de la déclaration d'utilité publique.</p> <p>En combinant les différentes solutions de transports existantes et envisageables, il est possible de dresser un schéma de desserte du plateau de Saclay, en le reliant à la fois à l'Aéroport d'Orly et à Versailles, qui soit à la fois plus simple, moins onéreux et au moins tout aussi efficace.</p> <p>À titre liminaire, on doit noter qu'il existe des solutions permettant une amélioration de la desserte du plateau de Saclay à plus brève échéance que la construction de la ligne 18, et que le recours à une autre solution que le métro automatique n'est pas contraire au schéma d'ensemble d'août2011.</p> <p>En ce sens, dans une présentation sur le rapport du Cercle des Transports de décembre 2014, l'expert Claude Gressier explique que l'expérience montre qu'en France un grand projet de transports ne peut guère se réaliser en moins de 12 ans⁵. Si elle se réalisait, la ligne 18 aurait donc peu de chances de voir le jour avant 2028 sur sa partie est et six ans plus tard sur sa partie ouest. En revanche, si on décidait de mobiliser toutes les ressources financières disponibles sur la régénération du réseau existant jusqu'en 2025, comme le préconise le Cercle des Transports, ne fut-ce</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>que pour sécuriser l'accueil des Jeux olympiques en 2024 et/ou l'Exposition universelle en 2025, l'éventuelle mise en service de la ligne 18 serait reportée à 2035 pour la partie est et à 2041 pour la partie ouest.</p> <p>Par conséquent, si l'accessibilité du plateau depuis Paris est jugée indispensable pour l'attractivité du campus-cluster, il est nécessaire de trouver des solutions qui puissent se réaliser dans des délais compatibles avec le planning d'implantation des établissements, pour l'essentiel : de 2016 à 2020.</p> <p>Jusqu'à l'été 2015, la desserte du plateau de Saclay par la ligne 18 était en quelque sorte « bloquée » par le « schéma d'ensemble » du Grand Paris Express adopté en août 2011, en application de la loi du Grand Paris de juin 2010 et suite aux négociations entre l'État et la Région. Ce schéma d'ensemble définit avec précision le tracé et l'emplacement des gares pour chacune des lignes du Grand Paris Express et la loi du Grand Paris n'avait pas prévu la possibilité de modifier ce schéma.</p> <p>Le schéma d'ensemble autorisait toutefois d'envisager comme mode de transport le tram- train plutôt que le métro. La SGP n'a jamais sérieusement étudié cette alternative, qui avait pourtant les faveurs du ministère de l'Égalité des territoires et du Logement - qui était alors en charge du Grand Paris - à l'époque de l'élaboration du « Nouveau Grand Paris », suite à la remise du rapport Auzannet (Production n° 31)6.</p> <p>Le blocage par le schéma d'ensemble a été levé par l'adoption de la loi NOTRe du 7 août 2015, dont l'article 58 définit les modalités de modification du schéma d'ensemble « lorsque les évolutions envisagées en remettent en cause les caractéristiques principales ». Il est donc désormais possible de remettre en cause le projet de la ligne 18, tot</p>
R2-SA-3								X			X	<p>Claude FARDOCET NON à la LIGNE 18</p> <p>A 10 Km de PARIS, serait la mort du Plateau de Saclay dans 10 ou 20 ans, qui serait alors entièrement bétonné par la faute de nos politiques qui n'ont que l'ambition, par l'implantation de celle-ci, de s'en mettre plein les poches en urbanisant le plateau. Qui peut prétendre le contraire ? Compte tenu que c'est le Peuple qui décide - Article 3, titre 1er de la Constitution - alors exigeons un référendum de la population du plateau sur ce projet. STOP à l'urbanisation du plateau de Saclay, c'est stopper sa population au chiffre actuel et démontrer, de cette façon (et même si cela n'est pas glorieux, ne souriez pas) l'inutilité de la ligne 18 sur celui-ci : sachant (pie l'actuel réseau de transports en commun en sites propres et les lignes RER-B et RER-C, desservies par ces derniers, satisfont, à ce jour, à la fois les populations du plateau et celles qui y vient travailler.</p> <p>NON à la ligne 18, c'est aussi préserver les 2310 ha de terres agricoles et le maintien, et non la disparition, de nos agriculteurs sur le plateau. A l'heure de l'écologie si largement réclamée et démontrée par les populations aux dernières municipales et ne serait être un vain mot : pensons à la nappe phréatique sous le plateau de Saclay si une solution enterrée du projet devait être envisagée, à la fois pour les cultures, nos agriculteurs mais également la population. Très IMPORTANT</p>
R2-SA-4												Identique R1-SA-9
R2-SA-5								X			X	<p>M. Patrice GILBON Dépose au nom de M. Daniel Denis actuellement en province, sa contribution à l'enquête publique de la ligne 18.</p> <p>P.J. 1 : « Le plateau de Saclay en quelques mots » (12 pages) Mesdames et messieurs les commissaires, je vous prie de trouver ci-après une contribution à l'enquête publique différente de celle que j'imaginai faire à l'origine. Ce changement doit beaucoup au confinement qui, en favorisant une prise de recul m'a permis d'effectuer un retour critique vers une époque personnellement vécue (la fin des années 70), où l'avenir du plateau de Saclay suscitait déjà des controverses très élaborées Je crois qu'elles méritent de sortir de l'oubli car elles permettent de situer l'enquête qui nous réunit aujourd'hui, dans une durée historique qui peut en éclairer le sens, voire • sait-on jamais 7 - favoriser une proposition qui serait bénéfique à toutes et tous.</p> <p>NB. Le texte intégral de ce rapport peut être consulté sur le site de COLOS.</p> <p>P.J.2 : « Faire-Surseoir », journal Inter-Association Plateau de Saclay, Vallées voisines, février 1980 La copie numérisée du journal est consultable sur le site de COLOS.</p>
R2-SA-6			X	X		X					X	<p>Colette LECUYER, présidente, pour l'Association « Qualité de Vie du Pays de Limours et de l'Hurepoix »</p> <p>Alors qu'une remise à plat complète de la Déclaration d'Utilité Publique de mars 2017 s'imposerait, au regard des évolutions, retards du projet, surcoûts confrontés aux incertitudes économiques et démographiques, aux oppositions des experts et de la population s'y ajoutant dues personnels des établissements du cluster. Il est Indispensable de prendre en considération l'urgence d'une transition écologique qui remettent en cause les principes actuels d'aménagement du territoire (dont Zéro Artificialisation Nette). IL n'est pas pris en cause dans révolution des besoins le développement du télétravail, du télé-enseignement, au moment où il est indispensable de repenser la réponse aux transports en commun. Ce projet et son enquête semble mettre l'utilisateur et les habitants devant le fait accompli dans l'hypothèse d'enrayer la réflexion sur une solution</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents,



G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres





Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>alternative</p> <p>En effet, cette enquête s'ouvre après que des modifications majeures soient déjà intervenues (nouvelle gare du CEA-St Aubin, impliquant une atteinte grave à la Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière protégée par la loi. augmentation du coût de 40%...)</p> <p>Modifications substantielles au projet initial qui accroissent les Impacts.</p> <p>- l'impact négatif sur l'environnement et un espace vert classé avec la modification de la sortie du tunnel sur Palaiseau et l'implantation du centre d'entretien</p> <p>-sur le maintien de la ZPNAF, puisque impactée par l'implantation de la gare du CEA-Saclay, et menacée d'amputation supplémentaire de plusieurs dizaines d'hectares si la règle de densification dans un rayon de 500m s'appliquait autour des gares, selon la loi du Grand Paris,</p> <p>-les difficultés pour le maintien d'une agriculture efficace sur le Plateau en ajoutant, des pylônes pour soutenir le viaduc, d'une emprise routière « de service » accentuant la coupure de l'espace agricole et les difficultés d'exploitation,</p> <p>-la future urbanisation dont le rapport se félicite de l'accélération et de l'amplification qui, en « améliorant » les retombées positives pour la collectivité en matière d'emploi notamment, assureraient le maintien de la « rentabilité » du projet dont le coût est très fortement réévalué (passant de 2.86 milliards enquête de 2016 à 4,46 milliards dans le présent dossier +56 % I)</p> <p>-le coût très important d'un investissement pourtant inutile car pouvant être remplacé par des solutions de moindre impact et beaucoup moins coûteuses, à l'heure où les difficultés financières d'ite de France Mobilités dues à l'accroissement des charges d'exploitation du réseau de transports franciliens, à la baisse de fréquentation potentiellement générée par le recours accru et durable au télétravail, devraient plutôt entraîner une « frugalité » pour de nouveaux équipements et la concentration des moyens sur l'amélioration et l'entretien de l'existant, des mobilités du quotidien comme le souligne l'avis de la cour des comptes.</p>
R2-SA-7						X					X	<p><u>Avis du Comité des usagers du RERB en Vallée de Chevreuse (COURB)</u></p> <p>1/ Priorité au RER B</p> <p>Les investissements ainsi que la mobilisation des moyens humains et techniques pour mener à bien les travaux de modernisation du RER B, 2ème ligne la plus chargée d'Europe, doivent être la priorité absolue.</p> <p>Cette ligne vétuste bien que stratégique et épine dorsale de l'Île-de-France, doit absolument être modernisée de toute urgence, et ne pas subir d'éventuels retards ou reports liés à d'autres chantiers. Toute nouvelle connexion y amène son flot de voyageurs, comme à Cité Universitaire, (+30% avec le Tramway), à Croix de Berny, et à Massy Palaiseau avec les bus en site propre,...</p> <p>Le Grand Paris Express s'appuie sur le réseau existant, et le maillage ainsi proposé ne pourra fonctionner que si le réseau existant peut absorber les échanges ainsi induits par les nouveaux hubs. En l'occurrence ce ne sera pas le cas du RER B tant que celui-ci ne sera pas modernisé, tel que prévu depuis 2013, avec des nouvelles rames plus capacitaires et le système Nextéo pour optimiser les convergences RERB /RER D dans le tronçon central parisien.</p> <p>La ligne 18 ne doit donc pas être réalisée au détriment du RER B et son calendrier de réalisation doit être mis en cohérence avec les chantiers nécessaires pour la modernisation du RER B et la sécurisation de ses voyageurs (cf. point 3 ci-après).</p> <p>2/ Impacts des perturbations annoncées sur les accès aux zones de service RER B ?</p> <p>Par ailleurs, concernant les Impacts sur le RER B, ceux-ci ne doivent en aucun cas aggraver la situation actuelle.</p> <p>Il conviendrait donc d'explicitier la mention située page 115 du document "Pièce D - Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants.pdf : Massy - Palaiseau -> Réalisation en tranchée couverte => Perturbation de l'activité fret et des accès aux zones de service côté RER B.</p> <p>Quelles seront ces perturbations ? Quel sera leur impact sur les usagers ? Existe-t-il des alternatives moins perturbantes pour les usagers du RER B, et sinon, que sera-t-il mis en place pour limiter ces perturbations ?</p> <p>3/ Vigilance sur la sécurité en gare de Massy des voyageurs avec l'interconnexion L18</p> <p>Quelles sont les mesures prévues pour sécuriser la gare de Massy avec l'interconnexion L18/RERB, notamment au niveau du dimensionnement des quais du RERB déjà insuffisants lors des fortes affluences ?</p> <p>Dans le document « J.5b – Contribution inter-administrative – synthèse des avis reçus-DUP modificative », en page 14, la RATP s'inquiète également des possibles perturbations sur les circulations du RERB et sur le dimensionnement des quais pour accueillir le flux de voyageurs de la ligne 18.../... »</p> <p>4/ Restitution de l'emprise Cemex pour la création de nouvelles voies de garage RERB comme initialement prévu</p> <p>Cf. 7 PJ ci-dessous :</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
Suite R2-SA-7												<p>1</p> <p>2</p> <p>Enquête publique Ligne 18 en 2017</p> <p>Installations de chantier OA12</p> <p>Besoin d'une large emprise de chantier pour:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Assembler le tunnelier qui devait creuser à partir de cet ouvrage, - Stocker les voussoirs de soutènement, - Approvisionner en fluides le tunnelier, - Créer bureaux et vestiaires pour des équipes travaillant 24h/24h - etc <p>➔ Toute la zone dite CEMEX 2 était monopolisée, suivant le schéma ci-après, pour au minimum toute la durée du creusement du tunnel</p>  <p>Emprise de chantier</p>
Suite R2-SA-7												<p>3</p> <p>4</p> <p>Enquête publique Ligne 18 en 2020</p> <p>Installations de chantier OA12</p> <p>Le tunnelier ne creuse plus à partir de l'OA12 mais à partir de la zone d'entrée de L'école Polytechnique. Il traversera l'OA12 en fond de puits.</p> <p>➔ Aucun stockage de voussoir n'est à prévoir dans la zone. Les bureaux et vestiaires sont limités aux besoins de la réalisation de l'OA12.</p> <p>La zone dite CEMEX2 n'a plus à être monopolisée</p> <p>Des voies de garage pour les rames du RER B peuvent être réalisées sur cette emprise comme cela était prévu dans le schéma directeur de 2013</p>  <p>Emprise de chantier Nouvelles voies de garage RER B</p>

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
R2-SA-7													   
R2-SA-8	X		X								X	<p>Mme Renée DELATTRE, membre de la CLI de Saclay J'interviens en tant que membre de la Commission Locale d'information (CLI) de Saclay, représentante de l'Institut Français des Formateurs Risques Majeurs et Protection de l'Environnement (IFFO-RME). La réunion plénière de la CLI de Saclay prévue début juillet a été remise à une date ultérieure, et de ce fait ses membres n'ont pas pu avoir les réponses à leurs questions concernant cette enquête publique. De plus la réunion publique évoquée par la SGP n'a pas eu lieu, empêchant d'avoir une juste appréciation des risques et risques résiduels eu égard, en particulier à la Zone non aedificandi (ZNA) et au Plan Particulier d'intervention (PPI) du 26 avril 2013 Le nouveau Porter à Connaissance (PAC) du 11 février 2020 explique que la nouvelle zone de danger de 1 km à partir du réacteur Osiris est réduite à 250 m à partir des clôtures de CEA et Cis Bio international pour la maîtrise de l'urbanisation. Par contre, il n'explique pas pourquoi le périmètre identifié dans ce PAC se substitue à tous les périmètres de danger et non aedificandi ayant existé ou existant.</p> <p>Comme le montre l'historique présentée par l'IFFO-RME lors de la précédente enquête publique, cette ZNA de 1947 avait été instituée dès l'installation du CEA, au titre, avant l'heure, du principe de précaution, indépendamment des futures études réelles de danger. Les Ministères de la</p>	

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Construction puis de l'Industrie et de la Recherche ont maintenu cette ZNA, annonçant de plus entre 500 et 1000 m autour de CEA l'urbanisation devra être modérée. Or dans le dossier d'EP pièce D- Notice explicative et caractéristique principales des ouvrages les plus importants, page 77, la gare CEA Saint- Aubin est perçue comme support d'urbanisation avec page 79 la prévision d'un programme important de stationnement.</p> <p>Dans la pièce G4- Résumé non technique Chapitre Etude d'impact - Risques nucléaires, il est surprenant de lire que la SGP sous- entend page 54, que c'est à tort que lors du PAC de 2013, la ZNA n'a pas été supprimée, en écrivant Autrement formulé, le PAC avait vocation à se substituer à la ZNA.</p> <p>Rappelons que M. Jean- Luc Lachaume, Directeur adjoint de l'ASN, lors de la 22eTM Conférence des CLI le 8 décembre 2010, avait répondu à une question sur la ZNA autour de CEA, la ZNA est une bonne chose qui a été mise en place pour une fois à la création du site et on n'a pas l'intention d'y toucher.</p> <p>Une question se pose : le PAC du 11 février 2020 peut- il supprimer la ZNA, servitude d'utilité publique sans enquête publique ni même information du public ?</p> <p>De plus, le dossier d'enquête montre que l'affichage de l'arrêté no 63/2020 du Maire de Saclay du 9 avril 2020 pour 1 mois donc jusqu'au 9 mai, en plein confinement n'a pas pu Jouer son rôle d'information du public.</p> <p>Dans l'état actuel des informations je ne peux donner qu'un avis négatif à cette DUP modificative.</p> <p>PJ N°1 : Zone non aedificandi (ZNA) de 500mètres autour des clôtures du CEA (Historique remis lors de la DUP 2016) 15 mars 1947 une décision du Comité d'Aménagement de la région parisienne stipule « une zone non aedificandi de 500 mètres de largeur sera réservée autour des terrains occupés par le C.E.A» 26 février 1960, le même comité, après consultation du Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France, confirme une zone non aedificandi de 500 mètres de profondeur 6 août 1960 le décret no 60.857 du Ministère de la Construction approuvant le PADOG (Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale de la Région Parisienne) fait mention par un plan joint au décret, de cette zone non aedificandi. 25 février 1966 le C.S.H.P.F réaffirme cette ZNA Mars 1970, la largeur de cette ZNA est même portée de 500 à 1000 mètres par le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme du Plateau de Saclay, selon les recommandations du District de la Région Parisienne 23 août 1974, par lettre au maire de Saint-Aubin. Le Ministre de l'Industrie et de la Recherche par le canal du chef du Service Central de Sûreté des Installations Nucléaires se réfère aux recommandations émises par le CS.H.P.F pour limiter l'urbanisation autour du centre. Cette servitude est justifiée par des raisons impératives de sécurité et constitue une servitude d'urbanisme. Depuis 1979 cette servitude est reprise dans les documents d'urbanisme successifs des communes d'implantation du centre « Le périmètre de protection de 500 mètres autour du CEA interdit toute construction Par contre, à l'intérieur du périmètre compris entre 500m et 1000m, autour du CEA, l'urbanisation devra être modérée » Cette servitude avait été reprise dans le Schéma Directeur du Plateau de Saclay de 1999 élaboré par le District du Plateau de Saclay. Cette servitude ZNA était présentée par le Conseil Général de l'Essonne lors de l'enquête publique de requalification de la D36 en 2010. D'où la réponse du 10 août 2010 de Thierry Mandon Président délégué du Conseil Général "il n'est pas possible d'envisager ce type d'aménagement dans la Zone Non Aedificandi autour du site CEA de Saclay dès lors qu'elle est reprise dans les documents d'urbanisme" Mr Jean-Luc Lachaume, Directeur adjoint de l'Autorité de Sûreté Nucléaire (ASN), lors de la 22eTM Conférence des CLI le 8 décembre 201 (l avait répondu à une question sur la ZNA du CEA de Saclay « Pour l'instant on ne touche pas à cette ZNA. C'est une bonne chose qui a été mise en place pour une fois à la création du site et on n 'a pas l'intention J'y loucher » L'étude d'impact de la ZAC du Moulon de juin 2013 présente le " plan de situation des installations du CFA (PLU de St Aubin 2012) avec le périmètre de ZNA de 500 mètres autour du CEA. Dans les servitudes du PLU de Saclay, approuvé le 3 septembre 2013, se trouve une carte CEA Saclay-zone de danger (1 km-PAC mai 2011) et Zone non aedificandi (500m). Dans les dossiers des dernières enquêtes publiques du CDT Sud l'Autorité environnementale signalait que la ZNA n'était pas respectée. La fiche 21 sur la gare et les parkings au Christ de Saclay a été enlevée du CDT Sud pour non-conformité à la Zone de Danger Le dossier d'étude d'impact (pages 349 à 341) de l'enquête préalable à l'utilité publique de la Ligne 18 indique la ZNA autour du CFA, mais sans aucune explication, l'assimilant à tort à la ZNA RD 36. Rappelons que selon la jurisprudence " la servitude non adificandi doit s'entendre comme l'interdiction de toute construction, que celle-ci se situe sur le soi en surplomb du terrain ou en sous-sol. Actuellement les PLU des communes concernées interdisent tout aménagement dans la ZNA autour du CEA, et les propositions de mise en compatibilité des PLU sont inacceptables. Voir également l'avis CLI Saclay N°268.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Suite à notre discussion avec M. Gilbon en mairie de Saclay, il semblerait que la ZNA autour de Saclay ne soit pas supprimée sur Villiers-le-Bâcle et Saint-Aubin ?</p> <p>PJ N°2 Plaquette d'information IFFO-RME</p>
R2-SA-9		X									X	<p><u>M. Frédéric VILLAY</u></p> <p>C'est le tracé même de la ligne 18 qui est aberrant. Il ne faut pas confondre la protection de l'agriculture avec l'intérêt privé de certains agriculteurs. Depuis le début du projet on pouvait se douter qu'on n'entererait pas le métro en zone rurale. L'Etat a profité de la naïveté des élus et des habitants pour faire passer son projet de ligne 18. La juxtaposition avec la RD 36 n'est pas justifiée. Je suis contre tout projet qui apporte des nuisances aux habitants de Villiers-le-Bâcle.</p>
R2-SA-10				X							X	<p><u>Mme Patricia KASPERET</u></p> <p>Je m'associe totalement aux textes déposés par le groupe Europe Ecologie Les Verts- groupe local Plateau de Saclay, ainsi que les associations ou collectifs « Jardins de Cérès, cf. COLOS, Urgence Saclay, etc.</p> <p>Quel bien trop vieux projet de 30 ans, incapable de tenir compte des 10 dernières années, avec l'explosion du numérique. Et mieux encore, les 6 derniers mois COVID qui nous ont tous fait mûrir, réfléchir, revenir à des fondamentaux de qualité de vie. Ce métro lourd, salement impactant de précieux sols, dernière ceinture maraîchère de Paris, ce jouet LEGO de mauvais joueurs attardés est extrêmement cher pour très peu de résultats. Il dépasse la ligne blanche concernant l'environnement, notre environnement et celui de tous. Pourquoi accepter de dépenser ce prix pharaonique pour si peu de kms utiles ? Il oublie que les déplacements se font Sud-Nord et que la population souffre depuis des années en attendant la rénovation du RERB, C, etc. Nous sommes dans un véhicule qui a perdu ses freins. Ne sait-on pas faire marche arrière sans passer pour des idiots ?</p> <p>Le COVID a changé la donne, les avions ne sillonneront plus comme avant ! Qui rêve encore de s'agglutiner dans des transports lourds et se rassembler sur un si triste plateau bétonné ? Ce projet n'a pas d'âme. Restaurer, remettre en circulation de vieux trains sur l'ensemble du territoire, offrir des vélos à chaque écolier, etc. Tout est à repenser, imaginer tranquillement, sereinement avec nos enfants, pour les générations futures.</p>
R2-SA-11				X							X	<p><u>M. Pierre MASSELIN</u></p> <p>Dépose une contribution (2 pages + 14 pages d'annexes)</p> <p>PJ.1 : Contribution</p> <p>Sur le projet en général</p> <p>Le concept est fondé sur un rapport Auzanet de concept général, théorique, certes fondé, mais ne tenant pas compte des spécificités du terrain, où une histoire et des usages constituent des racines séculaires, qui ne sont pas à balayer d'un trait et d'une signature administrative.</p> <p>Tandis que la dominante de transports est nord sud et vice versa, cette ligne ouest est ET vice versa ne répond pas obligatoirement aux nécessités. Sauf à balayer d'un trait tout l'existant du plateau de Saclay, comme s'il s'agissait d'une place libre, où l'imagination pourrait s'ébattre sans limites.</p> <p>Un rapport de Louis Dreyfus, président de la Commission d'investissement du Grand Paris, s'est opposé au projet Ligne 18. Loin de proposer de rester figé sur le passé, une frange prolongeant la faculté d'Orsay - ce qui était prévu à l'origine - est du domaine du raisonnable, mais non de faire venir 300 000 personnes - justifiant le métro - comme il a été dit. Le problème des transports est récurrent en tout projet, et que propose-t-on ?</p> <p>La solution proposée</p> <p>Un métro automatique sur rail alimenté en énergie électrique par troisième rail, en souterrain, précisément sur le plateau de Saclay, en aérien pour se montrer sans doute. Si actuellement on recourt à cette solution pour ne pas créer de vibrations parasites en tunnel, c'est à désespérer des techniques actuelles et de ce Grand pays qu'est la France, en matière de recherches et réalisations d'excellence pour éviter les vibrations. Ce que les Allemands savent mettre en œuvre depuis longtemps pour les tramways, mais les Français aussi, à condition de le vouloir. En résumé, pour desservir un lieu réputé d'excellence mondiale en matière de recherche et d'apport de commodités pour une vie humaine, paisible, et harmonieuse, est proposé un métro sur rails comme en fin de XIX siècle, pour le lancement de la ligne 1 sous Paris.</p> <p>La moindre des choses, eût été de proposer un métro discret, rapide et novateur. Souterrain de toute manière, qui aurait pu être une branche de l'Aérotain, qui après avoir été massacré, reprend une certaine vigueur au niveau national. Projet d'un réseau rapide inter cités.</p> <p>Quant à l'utilisation de l'espace</p> <p>Polytechnique devait rester un lieu d'excellence, et aujourd'hui, le terrain se peuple de nombreuses constructions. Et la ligne 18, ne trouve pas mieux que d'installer le centre d'entretien de la ligne 18 à ce niveau et en surface. Or, cette ligne passe bien à Massy, laquelle ville offre sur les emprises SNCF-RATP, d'immenses zones encore inoccupées, véritables friches industrielles, elles pourraient être installées la zone d'entretien</p>

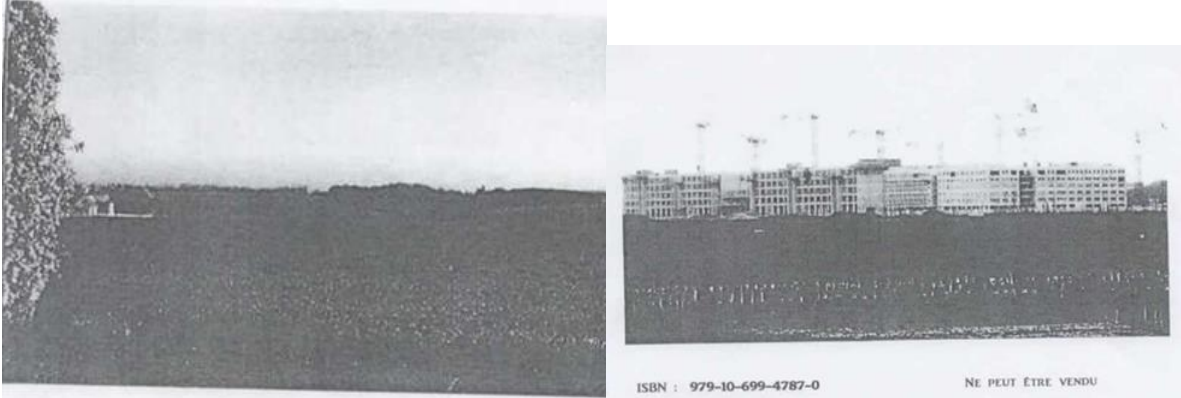
Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation	
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N		
													<p>projetée. Seulement, il est nécessaire qu'entre administrations spécifiques, il existe un véritable dialogue d'esprit de coopération. Et non d'égoïsme et de concurrence acharnée. Le projet en aérien et de plus cette aire d'entretien ne vont pas dans le sens d'une bonne gestion des espaces. Ci-joint, arrêtés inter-préfectoraux notifiant l'obligation de respecter et préserver l'existant, et en particulier, le système hydraulique qui alimentait Versailles et drainait le plateau de Saclay contre les inondations.</p> <p>Une autre proposition</p> <p>On recherche à optimiser les composantes de l'économie, tout en dégagant des plus-values pour produire de la valeur ajoutée. C'est l'évidence. Mais dans la triste réalité, il en va tout autrement. Pour une économie de réalisation, l'optimisation de l'existant, des relations directes, rapides, nord-sud/sud-nord, il suffisait de prolonger la ligne B jusqu'à Bièvre (6,5 km) ou Le Christ de Saclay (11 km) en souterrain, à partir de Sceaux-Robinson. A partir de la gare d'arrivée (Christ de Saclay ou Bièvre), des minicars avec parcours aléatoire programmé selon destination des voyageurs, desservirait en porte à porte les bâtiments de la "Zone d'excellence" projetée. Sans oublier d'augmenter le trafic de la ligne RERC Juvisy-Versailles et prévoir une liaison jusqu'à Orly, et supprimer le changement à Antony, avec - miracle - un changement de tarification. Pour la fluidité, la simplicité et le confort des voyageurs, on peut mieux faire. Ensuite, selon les besoins réels, pourrait être projetée la ligne 18.</p> <p>On ne peut pas projeter une vie correcte en concentrant - comme prévu - 85% à 90% des humains dans des mégapoles</p> <p>Détruire l'existant pour une vie en dépendance numérique, n'est pas un avenir pour l'humanité.</p>
R2-SA-12								X				X	<p>Mme Marie-Claire AGERON</p> <p>Non au métro aérien. Stop à la pollution sonore, on a déjà la N118 ; il y a 40 ans on nous avait promis un mur anti-bruit...en vain !</p> <p>Stop à la pollution visuelle, écologique, puis au mitage des terres agricoles !</p>
SOUS-PREFECTURE DE PALAISEAU													
Registre unique : R													
R-PA-1	X	X										X	<p>M. David RAPHALEN</p> <p>Je n'ai pas trouvé de plan sur l'ouvrage de servitudes qui sera construit rue Louise Bruneau à Palaiseau.</p>
R-PA-2	X		X			X		X				X	<p>Association « GRAAL », Mme Marie-Claire MERY présidente</p> <p>L'avis du GRAAL sera fourni ultérieurement. Le GRAAL souhaite l'organisation d'une REUNION PUBLIQUE.</p> <p>En effet, lors de la réunion publique EPAPS-Assoc du 19 novembre 2019, M. Dupin nous avait promis une réunion publique afin de répondre aux questions que nous posons sur les travaux et l'enquête publique à venir. Les circonstances n'ont pas permis de faire cette réunion avant le début de l'enquête. Nous demandons donc une réunion pendant l'enquête. De nombreuses questions ne trouvent pas de réponses dans le dossier.</p> <p>Exemples : Pourquoi encore supprimer 2ha d'EBC pour optimiser le tracé ? Cette notion d'optimisation n'est pas claire. Pourquoi augmenter l'emprise du SMI sans justification ? Pour la gare de Saclay (Saint-Aubin) où sont les parkings promis ? Plusieurs modifications concernent la ville de Palaiseau et vont impacter les déplacements des Palaisiens. Pourquoi n'y a-t-il pas de permanence à la mairie de Palaiseau ?</p>
R-PA-3								X				X	<p>M. Jacques CADALEC</p> <p>Passage et reviendra avec un avis définitif.</p> <p>Dépose un document intitulé « Citoyens de terre contre Etat de fer », accessible sur le site < saclaycitoyen.jimdofree.com ></p>
R-PA-4								X				X	<p>Non identifié</p> <p>La ligne 18 desservira d'Orly à Versailles avec le viaduc de Saclay vers les pôles Orly, Massy.</p> <p>Prévoir un nouveau nom pour la gare de Palaiseau et celle d'Orsay-Gif.</p>
R-PA-5							X					X	<p>Mme Véronique POMAREDE</p> <p>But de la visite : connaître la modification qui a lieu sur la commune de Palaiseau.</p>
R-PA-6	X							X				X	<p>Jacques CADELEC – Palaiseau</p> <p>Je refuse d'émettre un avis relatif à cette ultime enquête publique pour la simple raison que son objectif ne consiste qu'à vérifier que le projet présenté est conforme à son cahier des charges. Cela n'aurait aucun sens pour moi alors que les avis émis précédemment contre la pertinence de ce projet ont été méprisés</p> <p>Ce projet est évidemment lié à la réalisation d'un « cluster » scientifique sur le plateau de Saclay, projet anachronique entraînant à terme la disparition d'un espace agricole proche de Paris, et méritant ainsi la définition que l'épidémie de COVID 19 lui a donné : un foyer infectieux.</p> <p>Notre histoire citoyenne est résumée dans un ouvrage publié en février 2020 et intitulé « Paris-Saclay, un désastre humain, environnemental et démocratique ». Je le verse au dossier de cette enquête publique pour justifier la brièveté de mon avis. Au-delà, j'attire l'attention de la commission</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation		
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N			
													<p>d'enquête sur le désintérêt de presque deux tiers de mes concitoyens pour les élections municipales. Est-ce l'effet du mépris évoqué précédemment ? Si oui, c'est un grand danger pour l'avenir de la démocratie.</p> <p>On trouvera pages suivantes la copie des pages de couverture de cet ouvrage. « Citoyens de terre contre Etat de fer »</p>	
Suite R-PA-6													 <p>ISBN : 979-10-699-4787-0 NE PEUT ÊTRE VENDU</p>	
Suite R-PA-6													<p>Paris-Saclay, un désastre humain, environnemental et démocratique - Ouvrage collectif d'habitants du plateau de Saclay Claudine Parayre avec Harm Smit, Laurent Sainte Fare Garnot, Edith Louvier, Cyril Girardin, Olivier Réchauchère, Olivier Delouya, Jacques Cadelec, Michèle Meunier, Martine Debiesse</p> <p>Des grues envahissent le plateau de Saclay, les blés sont remplacés par des constructions, les zones humides par des routes : l'Etat a imposé la création d'un illusoire pôle de développement scientifique et économique sur ces terres agricoles particulièrement fertiles de Île-de-France. En 2020, est-ce encore admissible de sacrifier des terres agricoles et végétalisées, qui nourrissent, protègent la biodiversité, participent à la lutte contre le réchauffement climatique ? en 2020, est-ce raisonnable de saturer toujours plus l'Île-de-France au détriment des autres régions ? en 2020, est-ce acceptable que l'expertise des citoyens sur l'avenir de leur territoire soit encore et toujours ignorée ?</p> <p>Paris-Saclay, projet phare du Grand-paris, illustre tous les travers du passé, décisions publiques prises dans l'opacité, contraires aux enjeux écologiques actuels. Des citoyens engagés de longue date dans la vie du plateau de Saclay racontent dans cet ouvrage les combats de ceux qui y vivent, y travaillent et refusent le désastre écologique qui s'annonce pour le territoire, pour la planète. Définir l'intérêt général est une affaire trop sérieuse pour la laisser aux seuls décideurs publics, il est temps d'associer pleinement les citoyens.</p>	
R-PA-7	X											X	<p><u>M. Bruno EDOUARD au nom de l'association « Citoyens à Antony »</u> Fera une contribution complémentaire au sujet des vibrations ferroviaires dans le quartier Bellevue (rue des Marchais, Antony et Impasse d'Orléans, Massy.</p>	
R-PA-8	X					X							X	<p><u>Mme Isabelle AUMASSON, Pascale LAFONT, M. Bruno LAFONT</u> Nous n'avons pas trouvé de plans précis du tracé sur Palaiseau, ni sur l'implantation précise des ouvrages d'évacuation en haut et en bas de la rue Louise Bruneau à Palaiseau. A ce sujet, pourquoi ne pas avoir prévu le passage de la ligne sous la rue, au lieu de la faire passer 2 mètres plus loin sous les maisons ?</p> <p>Rien de compréhensible non plus sur les impacts vibratoires et sonores sur les riverains, pendant les travaux et en exploitation. Aucune étude de sol compréhensible des profanes, ni même précise par zone géographique et par ville.</p> <p>D'autres questions seront posées par Internet.</p>
R-PA-9	X												X	<p><u>M. Olivier NORMAND</u> RAS</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
R-PA-10												Identique courrier 10
R-PA-11	X	X	X	X	X						X	<p><u>Mme Caroline DOUCERAIN , présidente de l'association « Terre & Cité – Plateau de Saclay »</u> Dépose la contribution suivante (11 pages)</p> <p>Terre et Cité contribue depuis 2001 à la pérennisation et à la valorisation des espaces naturels et agricoles du Plateau de Saclay et de ses vallées, grâce au soutien de la Commission Européenne (Fonds FFADER), de l'Etat (DRIAAF, EPA Paris-Saclay), de la Région Ile-de-France, des Conseils Départementaux de l'Essonne et des Yvelines, des Communautés d'Agglomération et des Communes. Structurée en quatre collèges d'acteurs (élus, agriculteurs, associations, société civile), Terre et Cité est un espace de dialogue, de co-construction et de projet, porté par l'ensemble des acteurs locaux, reconnu pour son expertise sur ces questions.</p> <p>Considérant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la loi n° 2014-1170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt, et notamment ses articles n°25 (contrôle de la consommation d'espaces agricoles), n°28 (compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire) et n°39 (projets alimentaires territoriaux), • que la loi de programmation n° 2009-967 du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (dite loi - Grenelle 1 •), ta loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant "engagement national pour l'environnement" (dite loi - Grenelle 2 •>) et la loi n° 2010-874 du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche ont profondément fait évoluer la conception de l'aménagement et le droit de l'urbanisme en affirmant la priorité donnée à la limitation de la consommation d'espace et à la préservation de la biodiversité, • l'état des surfaces agricoles actuellement cultivées sur le Plateau de Saclay soit plus de 2650 ha, • les évolutions majeures entre le premier projet d'OIN pour le Plateau de Saclay présenté en 2006 et le projet actuel défini dans le cadre du Grand Paris, qui conduisent à l'objectif de protection défini par l'article 35 de la loi 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, traduit par le décret du 27 décembre 2013 pour ce qui concerne le périmètre de la ZPNAF, • l'accent mis dans l'actuel SDRIF sur le rôle des espaces agricoles et ouverts pour l'aménagement Régional (voir entre autres les chapitres 1.5. 2.2, 2.4. 4.4 de la Vision Régionale, le chapitre 2.3 et 4.4 du projet spatial, le chapitre 3 du fascicule « orientations réglementaires ••), • l'identification du Plateau de Saclay (et des territoires agriurbains de manière plus générale) comme une composante essentielle du Schéma Régional des Espaces Ouverts (Projet Spatial, p. 149), et ce depuis le Plan Vert de 1995, • 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'EPA Paris-Saclay et de la Région Ile-de-France, • Le Débat Public sur le protêt de réseau de transport du Grand Paris (Grand 8) de l'Etat et sur le protêt Arc Express de la Région ainsi que son bilan officiel publié en avril 2011, par la Société du Grand Paris, • Le décret n°2011-10115 pris le 24 Août 2011 en Conseil d'Etat, qui approuve le schéma d'ensemble du réseau Grand Paris Express, • L'avis défavorable du Commissariat Général à l'Investissement concernant la partie Orsay-Versailles, • L'avis de l'Autorité Environnementale sur le projet de ligne 18 émis en novembre 2015, • La réserve n°2 du Rapport d'enquête publique complémentaire préalable à l'approbation du C.D.T -PARIS SACLAY TERRITOIRE SUD - de procéder à l'analyse concise et formelle de la compatibilité entre la délimitation de la ZPNAF et les emprises liées à la réalisation de la ligne M18 du Grand Paris Express, datée du février 2016, • Les recours n°410917, n°411030 déposés en Conseil d'Etat en 2017 par certaines communes et associations adhérentes à Terre et Cité contre le décret de Déclaration d'Utilité Publique de la ligne 18, • L'avis de Terre et Cité, incluant les avis exprimés par chaque collège d'acteurs - déposé à l'occasion de l'Enquête Publique de 2016 préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de la Ligne 18 du Grand Paris Express, • La délibération n°2016-04-0018 du Conseil Départemental de l'Essonne (CD91) pour avis sur le dossier d'enquête publique de la ligne 18 du Grand Paris Express de 2016, • Les ateliers de travail organisés autour de l'étude de la mise au sol de la ligne 18 depuis le printemps 2019 qui devraient permettre une prise de décision à l'été 2020, <p>Nous notons, depuis plusieurs années, que la méconnaissance et la déconsidération de la dimension agricole de ce territoire dans les différents chantiers engagés met à mal la qualité des relations entre les maîtres d'ouvrage et prestataires de « travaux publics » d'une part, et les agriculteurs d'autre part Certains maîtres d'ouvrages ont certes engagé depuis quelques années des démarches pour améliorer cet état de fait, mais au plus</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>près du terrain, ce sentiment de déconsidération se traduit par des faits très concrets. Cette situation est parfaitement désastreuse et doit évoluer vers plus de transparence et une meilleure qualité de concertation afin de redonner confiance à la communauté agricole de ce territoire, et contribuer à construire un avenir commun. La prise en considération de l'agriculture passe notamment par la préservation de ses fonctionnalités. Terre et Cité rappelle ainsi le consensus exprimé par les membres de l'association :</p> <p>1) Nous regrettons que le dossier ne précise davantage les solutions techniques prévues pour préserver les réseaux de drainage agricole sur les parcelles alentour du projet. Il est souhaité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que la réflexion sur les réseaux de drainage soit poursuivie en amont du lancement du chantier afin de ne pas causer des difficultés sur d'autres parcelles hors du périmètre de l'enquête publique à cause d'une dégradation d'un collecteur ou drain dans le périmètre de l'enquête publique; - Que toutes les mesures soient prises afin de prévenir tout dommage supplémentaire sur les réseaux de drainages ; - Au-delà des mesures prévues dans l'étude d'impact, les agriculteurs ont plusieurs fois demandé, au cours des réunions de concertation organisées par la SGP, que des drains de ceinture soient systématiquement mis en place tout autour du projet afin de prévenir tout incident, même accidentel. Nous regrettons donc que cette mesure n'ait pas été Intégrée dans le dossier alors que la partie agriculture de celui-ci a par ailleurs fait l'objet d'une actualisation dans le cadre de la présente enquête publique. Nous reformulons donc notre demande en faveur de ces reprises de drainage systématiques, devant être étudiées lors des études préalables, co-construites avec les agriculteurs concernés et encadrées par des opérateurs qualifiés sur toutes les parcelles concernées, y compris le long de la N118 ; <p>Nous demandons également que la réalisation de ce drain de ceinture soit confiée à une entreprise spécialisée, c'est-à-dire non pas une des entreprises habituelles de « travaux publics », qui ont maintes fois témoigné de leur méconnaissance des réseaux de drainage, mais bien une entreprise compétente dans le domaine agricole ;</p> <p>Que la présence - potentielle ou avérée - de réseaux de drainage soit Indiquée dans le dossier de consultation des entreprises et que des clauses soient prévues dans les cahiers des charges des opérations de travaux, avec application de pénalités et d'obligation de réparation par une entreprise compétente dans les délais fixés à l'avance en cas d'endommagement des systèmes de drainage ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que la perspective du comité de suivi des chantiers (COSU) prévu dans le dossier soit approfondie. Nous demandons qu'un planning des réunions soit prévu avec la SGP, les agriculteurs, les entreprises retenues et sous-traitants et les collectivités afin de définir le phasage des travaux et identifier les difficultés qui pourraient être rencontrées au fur et à mesure du chantier, et ce dès la notification aux entreprises ; - Que des interlocuteurs privilégiés dans chacune des entreprises sous-traitantes soient nommés et identifiés par toutes les parties prenantes afin qu'ils soient référents sur le chantier. Les agriculteurs doivent pouvoir s'adresser à eux tout au long du chantier ; - Que soit délimité précisément le périmètre des responsabilités entre les différents acteurs de la maîtrise d'ouvrage sur les différentes étapes du chantier et les liens avec les autres chantiers environnants (SGP, EPA Paris-Sadaye, DiRIF. Département, etc.). <p>2) Nous reprenons également que le dossier ne mentionne davantage les difficultés qui pourraient être engendrées par le projet sur les circulations agricoles.</p> <p>Nous exprimons tout d'abord notre inquiétude concernant l'augmentation du trafic automobile que générera l'implantation d'une gare au Christ de Saclay. Au vu des problèmes de circulation et de stationnement existants, il paraît inévitable que les agriculteurs, tout comme les usagers, soient amenés à contourner ce noeud routier par le centre du Bourg de Saclay.</p> <p>Plus largement, nous exprimons au sujet des circulation agricoles les demandes suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pendant la phase chantier, les Itinéraires temporaires ou de déviation, identifiés en amont, doivent aussi avoir des dimensions de routes accessibles par les engins agricoles. La largeur de route actée avec les agriculteurs doit être respectée tout au long des chantiers contrairement à ce qui s'est passé en mai 2019 en face du CEA dans le cadre du chantier de la RD 36 ; - Si de nouvelles voies devaient être réalisées, nous demandons que celles-ci respectent les recommandations pour assurer la sécurité des engins agricoles sur la route, et notamment une largeur de voie d'au moins 4,5 m ; - Nous demandons également que la même procédure décrite précédemment pour les drains soit mise en place concernant les circulations agricoles (réunions en amont avec les exploitants agricoles, clauses spécifiques dans les cahiers des charges, pénalités, obligation de remise en état par une entreprise compétente, responsable dans chaque entreprise sur le suivi des circulations, etc.) ; - Les accès à l'ensemble des parcelles cadastrales doivent être maintenus dans le temps, en tenant compte de l'évolution possible de l'usage de ces parcelles au regard de la diversification en cours de l'agriculture. L'accessibilité des parcelles devra faire l'objet d'études approfondies dès les premières étapes d'étude du projet, et les solutions doivent être co-construites avec les agriculteurs tout au long du projet. <p>3) Alors que l'expérience des travaux sur le Christ de Saclay génère des inquiétudes quant à la gestion des terres et gravats déplacés lors des</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>travaux, nous ne tolérerons pas de nouveau que des stockages soient réalisés de manière sauvage dans les propriétés agricoles. Nous tenons ainsi à réaffirmer la nécessité de préserver les fonctionnalités agricoles tout au long des phases chantier. Nous souhaitons ainsi que les mesures concernant le drainage et le maintien des circulations soient également appliquées aux questions de respect des emprises de chantier et à la gestion des terres et gravats : clauses spécifiques au cahier des charges, définition des responsabilités propres à la maîtrise d'ouvrage, à la maîtrise d'oeuvre et aux entreprises chargées des travaux, système de pénalités et obligation de remise en état rapide en cas de non respect, responsables dans chaque entreprise sur le suivi de ces sujets, etc.</p> <p>Par ailleurs, plusieurs éléments présents dans le dossier d'enquête publique soulèvent des interrogations de notre part , Nous souhaitons donc obtenir davantage d'informations sur les questions suivantes ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quels sont les aménagements prévus à terme autour de la future gare CEA Saint-Aubin? Tandis que l'étude d'impact mentionne la préservation et/ou la restauration des fonctions écologiques de la friche naturelle située entre la gare et le CEA à l'issue des travaux, l'évaluation socio-économique semble envisager cet espace comme une réserve foncière en vue d'aménagements annexes à la gare, évoquant notamment une importante gare routière et la création d'un parking-relais. Cet espace naturel se situe à proximité immédiate de la 7.PNAF. Aussi, les possibilités d'aménagement dans ce secteur restent limitées, et la pression qu'ils pourraient engendrer sur les espaces ouverts et leur fonctionnalité doit être prise en compte. - Comment l'élargissement de l'emprise réservée pour la SGP le long du tracé de la ligne 18 sur les communes de Palaiseau et Orsay se justifie-t-il ? - De la même façon, comment justifier le déclassement de 19 260 m* d'Espaces Boisés Classés à Palaiseau au regard des opérations prévues ? Tel que décrit sur les plans de zonage des pp33 à 35 de la pièces 121 et pp30 à 32 de la pièce 131. - Serait-Il envisageable de réaliser les mesures de compensation environnementale à proximité plus immédiate des sites affectés afin de limiter au maximum les impacts du projet sur la fonctionnalité générale des espaces naturels et forestiers du Plateau de Saclay ? En effet, nous nous interrogeons quant à la pertinence du choix de certains sites de compensation - comme Port aux Cerises à Draveil ou la forêt de Pierrelaye-Bessancourt - fortement éloigné du secteur initialement Impacté, - Les impacts prévus sur les sites de compensation écologique du BEP'2, de la mare 7 cl de la mouillère nous interrogent sur le fonctionnement général des mécanismes de compensation et sur le suivi de leur efficacité à l'échelle globale. Si de tels sites peuvent à leur tour être impactés quelques années plus tard par un autre projet d'utilité publique, comment s'assurer de la pérennité des compensations mises en place ? Une meilleure concertation entre les différents acteurs de l'aménagement sur le territoire ne pourrait-elle pas être envisagée sur ce sujet afin de mieux prendre en compte les enjeux écologiques liés aux projets ? Par ailleurs, quelles mesures seront mises en place si une colonisation par l'étoile d'eau des sites du BEP2, de la mare 7 et/ou de la mouillère est finalement constatée avant le démarrage des travaux ? - Pourrions-nous obtenir davantage de précisions au sujet de la future voie de service adjacente au viaduc telles que sa localisation par rapport à la ZPNAF, son articulation avec les itinéraires routiers et agricoles existants ou encore les conditions de circulation prévues sur celle-ci (possibilité d'usage par des engins agricoles par exemple) ? - Regrettant l'imperméabilisation dans le cadre du projet d'environ 36 hectares, nous avons plusieurs interrogations concernant les mesures prises pour répondre aux risques induits par les impacts du projet sur la gestion des eaux de ruissellement : le busage d'une section de la rigole des Granges présente-t-il des risques vis-à-vis de la fonctionnalité de cette rigole ? Le cas échéant, quelles mesures de suivi - voire de rectification - permettront de garantir le bon fonctionnement de la rigole sur le long terme ? Pourrions-nous obtenir davantage d'informations techniques au sujet des noues devant être mises en place sous le viaduc, notamment concernant leur rôle en matière de rétention des eaux de ruissellement des bassins versants naturels qu'elles intercepteront ? Nous nous interrogeons également sur l'articulation de ces noues paysagères avec d'autres ouvrages de collecte et stockage des eaux de surface, tels que les bassins de rétention devant être mis en place par le CD91 le long de la RD 36 dans le cadre de son élargissement. <p>Enfin, nous tenons à faire part de notre Incompréhension concernant l'augmentation des coûts de la ligne de près de 40% (de 3,12 à 4.244 milliards d'euros), soit 5 fois plus que n'auraient coûté - d'après les chiffres annoncés - les solutions techniques écartées (passage souterrain ou tranchée couverte) qui auraient permis la préservation des paysages, des fonctionnalités agricoles et des traversées écologiques.</p> <p>Par ailleurs, cette augmentation des coûts est justifiée dans le document par des modifications substantielles apportées à l'évaluation socioéconomique : elle fournit de nombreux éléments nouveaux permettant une nette ré-évaluation à la hausse de la rentabilité socioéconomique du projet. Nous avons bien pris note de ces nouveaux éléments de calcul, cependant ces données relativement techniques nous paraissent difficiles à appréhender pour des non-spécialistes. Or ces données, qui restent encore à confirmer suite à l'actualisation des modèles utilisés, ne sont pas facilement lisibles sur les méthodes de calcul employées et les trajectoires qu'elles Impliquent en termes de développement pour le territoire. Il nous paraît en effet essentiel de s'assurer que ces trajectoires ne s'inscrivent en aucun cas en contradiction avec les objectifs de la ZPNAP, dont la mise</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>en place s'est faite concomitamment à celle de la SGP, dans le cadre de la loi de 2010 sur le Grand Paris. Aussi, dans la continuité de notre courrier précédemment adressée à la Présidente de la Commission d'Enquête Publique, nous réitérons notre demande d'organisation d'une réunion publique afin notamment que plus de pédagogie soit réalisée et que les scénarios de développement sous-jacents au projet soient explicités plus en détails.</p> <p>Au-delà du strict cadre de la présente enquête publique, nous rappelons que le projet de ligne 18 en lui-même ne fait pas l'unanimité au sein de Terre et Cité. Plusieurs membres, issus de différents collèges et dont certains ont déposé les recours cités dans les considérants - depuis lors rejetés par le Conseil d'Etat - maintiennent leur opposition au projet de ligne 18, que celui-ci soit aérien ou au sol. Ces membres estiment en effet que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ce projet ne répond pas aux besoins réels de desserte des usagers actuels du territoire ; - La liaison multi-pôles est propice à voir augmenter l'éloignement domicile-travail ; - Tout transport capacitair se verra Inévitablement accompagné à terme d'une urbanisation adjacente. <p>Pour ces membres, la ligne 18 menace donc la pérennité de la ZPNAP et la vocation agricole du Plateau de Saclay.</p> <p>En outre, nous nous interrogeons sur le lien entre la présente enquête publique - dont le dossier présente un projet en viaduc entre Palaiseau et Saint-Quentin-en-Yvelines - et les ateliers de travail organisés depuis le printemps 2019 dans le cadre d'une pré-étude en vue de la mise au sol du métro entre la gare CEA Saint Aubin et Magny-les-Hameaux. En effet, nous rappelons à ce titre que si ce projet doit vraiment se réaliser et si cette solution est la seule retenue par la SGP, certains agriculteurs pourraient tolérer, malgré leur opposition historique au projet, la mise au sol du métro, à condition que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il n'y ait aucun empiètement dans la ZPNAF, y compris dans le cadre de la réalisation d'une éventuelle vole de circulation agricole consécutive à la perte de l'accessibilité à leurs parcelles du fait du projet de métro ; - Les emprises réservées pour la vole de TCSP et pour le métro soient interverties le long de la RD36 pour ne pas laisser d'espaces en friche - favorables aux adventices et coûteux en entretien - dans le cas où la réalisation du TCSP ne se ferait pas tout de suite. Cela permettrait de réunir la vole de TCSP et celle de circulation agricole sur la même emprise - un emplacement fonctionnel pour les engins agricoles devant être intégré dans la conception du projet - et/ou de restituer l'équivalent des emprises réservées à la vole de TCSP à l'agriculture tant que ce dernier n'est pas mis en place. L'intervention des emprises du TCSP et du métro s'inscrit par ailleurs dans la suite logique de la volonté du CD91 de retarder la réalisation du TCSP « dans un souci de ne pas consommer les espaces agricoles au-delà du strict besoin Immédiat », exprimé dans la délibération n°2016-04-0018 citée dans les considérants ; - Le projet, dans sa forme finale, restitue des terres à l'agriculture ; - Les accès aux parcelles soient préservés, y compris dans l'optique d'une diversification de l'agriculture et de l'utilisation de parcelles plus petites.
R-PA-12	X										X	<p>Mme Rosine GUEGAN Renseignements sur Wissous sur le sol argileux – manque de précisions sur les cartes.</p>
R-PA-13	X	X		X	X	X					X	<p>M. Mme GRIMAULT Je ne constate aucun complément d'informations depuis la précédente réunion publique. Je vous demande donc de répondre précisément à mes interrogations ci-dessous. Les documents mis à disposition concernant les schémas et les plans ne sont pas précis</p> <ul style="list-style-type: none"> - où passe exactement le métro ? - où sont placés les puits d'évacuation des fumées prévus tous les 800 m, minimum ? - où sont placés les puits d'évacuation des personnes ? - ce projet de ligne 18 est-il régi par le code des Mines qui offre la possibilité à l'exploitant de forer jusqu'à la surface sans autorisation des propriétaires ? - où sont les études et analyses de sol ? - où sont les études et diagnostics concernant les conséquences sur le bâti ? - où sont les études sur les nuisances liées au forage, aux vibrations pendant les travaux et pendant l'exploitation avec passage de rames toutes les 3 minutes ? - où sont les études sur les nuisances sonores - qu'en est-il des expropriations des tréfonds évoquées par SYSTRA pour l'acquisition foncière ?

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE

Numéro	Thèmes								Avis			Observation
	A	B	C	D	E	F	G	H	F	D	N	
												<p>Acquisition des tréfonds :</p> <p>Nous avons été approchés par la société Systra pour acquérir les tréfonds au nom de la société du Grand Paris. Soit la vente, soit la servitude tel est le choix qui nous est donné avec une indemnité dérisoire de nombreuses questions demeurent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - quel est l'intérêt de l'une ou l'autre des propositions ? - le délai est beaucoup trop court pour prendre une décision (septembre). - nous avons demandé un exemplaire de document de vente et de document de servitude, sans avoir rien reçu. - de quel type de servitude est-il question ? - Quel est l'organisme légal qui a fixé l'indemnisation ? <p>POURQUOI FAIRE PASSER LE TUNNEL SOUS LES BATIMENTS ? un déplacement de quelques mètres permet de passer sous la rue LOUISE BRUNEAU évitant ainsi tous les risques précités sans parler de l'impact sur la valeur de nos biens immobiliers: nous demandons que le tracé soit revu avant les travaux.</p> <p>Extension de centre de maintenance sur le plateau :</p> <ul style="list-style-type: none"> - qu'en est-il de la POLITIQUE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ECOLOGIE ? - la construction et l'extension du centre de maintenance implique la destruction de nombreux espaces verts (champs et forêts) avec une dégradation certaine du cadre de vie des riverains. - la mise en service de ce centre impliquera des bruits nocturnes et de la pollution liés à son usage et son objet, d'où une dégradation de la qualité de vie (et de sommeil) des riverains - comment seront traités les déchets, évacuation, stockage, respect des règles environnementales en vigueur ? <p>Impact socio-économique</p> <ul style="list-style-type: none"> - les usagers de la ligne 18 ne font que passer sous Palaiseau (ni achats, ni impôts ou autre à Palaiseau) - la ligne 18 ne désengorgera pas la ligne B, seule ligne à desservir Palaiseau et très surchargée, puisqu'aucune gare sur Palaiseau n'est prévue sur la ligne 18. L'impact socio-économique est donc globalement négatif pour les habitants de Palaiseau - travaux et ensuite exploitation (pollution, vibrations, bruits, glissements de terrain car terrain sableux, etc. dévaluation de la valeur des biens). <p>J'espère que ces questions obtiendront enfin des réponses, ainsi que les modifications indispensables pour obtenir la compréhension et l'adhésion des propriétaires de la rue Louise Bruneau à Palaiseau.</p>

Thèmes : A = Participation - Accessibilité du dossier, B = Tracé de la ligne, C = Gare CEA – Saint Aubin, D = Rentabilité économique, E = Impacts temporaires, F = Impacts permanents, G = Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme, H = Ligne 18 – Autres

Avis : F = FAVORABLE, D = DEFAVORABLE X= sans réserve R= avec réserves, N = NEUTRE