

MAIRIE DE MORANGIS

Morangis, située au sud de l'aéroport d'Orly, est particulièrement attentive à son cadre de vie et aux nuisances qui pourraient l'affecter, telles que le report de trafic routier, les nuisances aériennes et les pollutions. Tout comme le Département de l'Essonne et le Grand Orly Seine Bièvre, nous soutenons une approche équilibrée pour défendre les riverains des aéroports tout en favorisant le développement durable des transports aériens. Il s'agit de préserver la qualité de vie des populations exposées aux nuisances aéroportuaires et d'assurer une répartition équitable des retombées économiques et fiscales générées par l'activité aéroportuaire. Le développement de l'aéroport, tel que présenté dans votre dossier de concertation, repose sur quatre axes. Cette contribution vise à représenter les intérêts des habitants de Morangis.

CONTACT

Nom acteur : MAIRIE DE MORANGIS

Adresse : 12 avenue de la République

Téléphone : 01 64 54 28 28

Mail : madamelemaire@morangis91.com

CONTRIBUTION VILLE DE MORANGIS

AVIS GLOBAL SUR LE PROJET PARIS-ORLY 2035

Dans le cadre de cette concertation, la Municipalité de Morangis présente son point de vue concernant ses attentes, en soulignant que nous partageons également de nombreuses positions émanant de la contribution du Grand-Orly Seine Bièvre, ainsi que du Département de l'Essonne et de la Métropole du Grand Paris dont nous faisons partie.

La ville salue le travail réalisé par l'ADP et la concertation proposée à l'ensemble de la population et des acteurs territoriaux. Nous espérons que les nombreuses contributions seront prises en compte et permettront de développer un projet Paris-Orly 2035 innovant qui tienne compte des remarques formulées et des aspirations du territoire.

Nous exprimons nos préoccupations et restons attentifs à certains impacts, notamment la densification du trafic routier et la proximité du centre de méthanisation par rapport aux habitations. Les mobilités douces envisagées répondent à nos attentes. Cependant, nous regrettons l'absence de positions claires sur le couvre-feu nécessaire à la préservation de la santé et l'absence d'un engagement concret pour limiter les décollages matinaux à un maximum de 20 départs.

Une vigilance accrue devra être portée sur les impacts de la circulation routière.

Obtenir une station voyageurs de la ligne 14 ou 18 à Morangis et soutenir la refonte de l'Orlyval notamment par un arrêt à Wissous.

Les stationnements dans les parkings devront bénéficier d'une offre tarifaire raisonnée pour éviter les stationnements sauvages en périphérie.

Le centre de méthanisation doit impérativement être plus éloigné des premières habitations, sises la Croix de Boisselière. La consultation préalable des élus et riverains est impérative.

AXE 1 : DONNER LA PRIORITÉ AUX MOBILITÉS DÉCARBONÉES EN GARANTISSANT LA FLUIDITÉ DES ACCÈS À PARIS-ORLY.

Nous saluons la refonte complète du modèle d'accès à la plateforme aéroportuaire proposée dans votre dossier, incluant la réalisation du contournement d'Orly et le réaménagement du carrefour D118/N7 avec le concours du Département de l'Essonne, indispensables pour améliorer l'accès aux parkings. Cependant, le déplacement des dépose-minute vers les nouveaux sites de stationnement donne à craindre un report significatif de circulation dans les communes limitrophes.

Une vigilance accrue devra être portée sur les impacts de la circulation routière

Le réseau routier local du nord de l'Essonne est saturé, en particulier aux accès de l'A6, de l'A10 et au goulet d'étranglement du tunnel de la RN 7 sous les pistes. La plateforme aéroportuaire constitue une barrière physique difficilement franchissable. Avec les nombreux projets de développement proposés pour le pôle d'Orly et le déficit actuel d'accessibilité, il est vital de travailler avec IDFM et s'appuyer sur le projet du TCSP pour renforcer l'offre collective de transports pour les habitants et les salariés Essonnais, surtout avec l'arrivée de la ligne 14 à Orly en 2024, de la ligne 18 en 2027, et l'absence actuelle de station voyageurs à Morangis.

Le projet de TCSP assurera la desserte de l'ensemble de la plateforme. Il serait pertinent d'étudier les interactions

possibles de ce futur TCSP avec les infrastructures existantes et ce en articulation avec les modes actifs, afin de faciliter l'accès des habitants du territoire notamment au pôle gare.

Le projet qui nous est présenté doit conduire à utiliser pour les déplacements locaux des modes de transports plus respectueux de l'environnement.

Obtenir une station voyageurs de la ligne 14 ou 18 à Morangis et un arrêt à Wissous pour L'Orlyval sont essentiels au désenclavement du territoire

Ce territoire en pleine mutation manque cruellement d'infrastructures de mobilité quotidienne, alors que la création d'activités tertiaires et la construction d'environ 15 000 logements d'ici à 2026 selon la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, augmenteront encore la population.

Le prolongement de la ligne 14 ou 18 jusqu'à Morangis avec un pôle multimodal permettrait de réaliser un parking de rabattement important pour les usagers du quotidien et faciliterait aussi l'accès à l'aéroport pour les voyageurs.

L'amélioration indispensable de l'offre de mobilité collective est un enjeu majeur pour notre territoire. La ligne Orlyval dans un souci de proximité doit évoluer. Cela commence par son intégration dans la tarification francilienne à destination notamment des salariés du pôle d'Orly.

Des stationnements à des prix attractifs pour éviter les stationnements sauvages en ville

Pour encourager l'utilisation des parkings et des navettes par les voyageurs, il est important de mettre en place une politique tarifaire cohérente pour les stationnements de longue durée sur les parkings de rabattement. À ce jour, nous observons déjà à Morangis des véhicules stationnés par des propriétaires actuellement en voyage. Le stationnement dans nos communes constitue une problématique majeure, et nous ne pouvons pas tolérer l'utilisation sauvage de nos rues, principalement pavillonnaires, comme parking de rabattement.

Il convient aussi d'assurer une adéquation entre les horaires des départs d'avion et des navettes. Actuellement, l'Orlyval au départ de la gare d'Antony ne dessert pas l'aéroport pour les premiers vols matinaux.

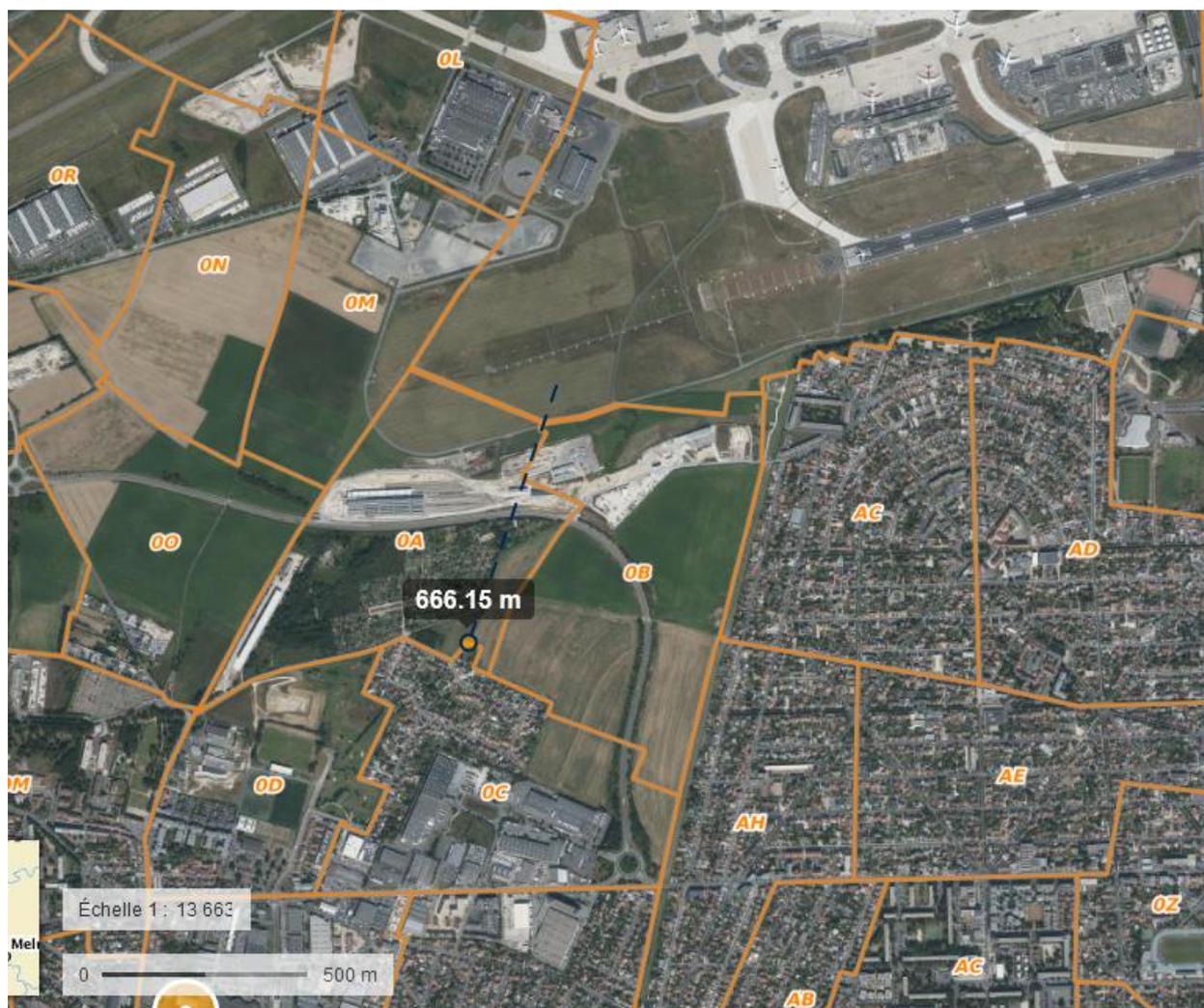
Piste Cyclable et mobilités douces

Concernant les mobilités douces et voies cyclables, nous réaffirmons notre souhait d'étudier une piste bidirectionnelle sur l'avenue Charles de Gaulle dans le cadre de la requalification en cours de cet axe majeur. Cet itinéraire se compose d'1,2km linéaire à aménager : en double sens de circulation (2x1 voies) dont le bus 399 et une connexion au niveau du giratoire de Paray-Vieille-Poste avec la voie verte et la D118. Ainsi le long de la RD 118 nous souhaitons également que le maillage se poursuive sans rupture de continuité entre les intersections RD118 / Rue du Pont de Pierre et RD118z / RD167.

AXE 2 : DÉVELOPPER DE NOUVELLES ÉNERGIES BAS CARBONE AU SEIN DE PARIS-ORLY EN RÉPONDANT AUX BESOINS DU TERRITOIRE.

Une ambition affirmée d'agir au service de l'environnement et de la transition énergétique mais une centrale de méthanisation trop proche des habitations.

Le « HUB Énergie » proposé dans votre concertation inclut une centrale de méthanisation traitant jusqu'à 400 tonnes/an de déchets alimentaires et 6 000 tonnes de déchets verts, située à proximité de Morangis. Cette unité de méthanisation, à environ 700 mètres des premières habitations morangissoises, suscite des inquiétudes quant aux nuisances olfactives et à la pollution. Nous nous opposons à son installation à cet emplacement en raison des risques qu'elle comporte. Nous ne doutons pas de la vigilance dont vous ferez preuve, toutefois ces installations ne sont pas sans risque pour l'environnement car les biogaz peuvent conduire à des risques d'incendie, d'explosion, d'intoxication, d'anoxie ou de pollution.



AXE 3 : AMÉLIORER L'HOSPITALITÉ ET LA QUALITÉ DE SERVICE POUR LES UTILISATEURS DE L'AÉROPORT.

Le territoire situé au sud de l'aéroport d'Orly, est exposé à des niveaux de bruit dépassant les limites d'exposition, avec une augmentation de 34% pour Lden 55 (jour) et de 9% pour Lnight 50 (nuit). Depuis un an, une augmentation significative des décollages entre 6h et 7h a été constatée, en raison des abus des compagnies aériennes qui effectuent de nombreux départs dès la première heure pour maximiser les rotations. Cette situation a été à nouveau dénoncée par le maire de Morangis auprès de la directrice de l'aéroport en mars 2024.

Nous regrettons que ne soit pas affirmée la volonté de réguler les décollages matinaux (limitation des départs à 20 maximum), ni le plafonnement du trafic à 200 000 mouvements et l'allongement du couvre-feu de 23h à 6h.

Les habitants de Morangis et des villes voisines ne doivent pas subir les conséquences d'une exploitation excessive. Une approche équilibrée entre l'attractivité économique de l'aéroport et la santé de nos concitoyens est essentielle. Or, il y a une forte tendance à opposer l'environnement, la santé d'un côté, et l'emploi de l'autre, alors qu'il faut prendre en compte l'ensemble des nécessités dans une approche équilibrée.

Face à l'urgence climatique, de nombreuses études portées par ADEME, L'OMS, BRUITPARIF et autres organismes reconnus nationalement et internationalement, montrent les multiples impacts, notamment du bruit, sur la santé et la biodiversité, soulignant l'importance de réduire les nuisances et pollutions. Des décisions significatives doivent être prises, en tenant compte des contraintes démographiques et économiques. L'étude

EIAE propose trois scénarios pour la gestion et la réduction du bruit : le scénario « A » avec des restrictions sur le bruit des aéronefs m<17 dès 22h, le scénario « B » ajoutant au « A » un couvre-feu pour les départs à partir de 23h, et le scénario « C » portant sur une restriction m<13 dès 22h avec un couvre-feu pour les départs et les arrivées à partir de 23h. Il est essentiel d'agir concrètement et de prendre en compte les scénarios « B ou C » dans l'établissement de cette concertation pour une avancée significative.

Les réglementations sur les couvre-feux et les créneaux nocturnes doivent être harmonisées et respectées entre les plateformes aéroportuaires. Une programmation des vols raisonnable et réaliste, offrant une marge pour absorber les aléas, est nécessaire pour éviter les infractions.

La confiance des territoires passe par le respect des règles et des engagements. Elle ne peut être acquise que par la sanction envers les infractions, la réduction des pollutions aéroportuaires, la maîtrise du trafic et le renouvellement des flottes pour réduire les émissions à la source.

Les principales compagnies aériennes affichent des objectifs de réduction de leurs émissions de CO2 (de moitié entre 2019 et 2030 avec l'objectif de neutralité carbone en 2050). Il serait souhaitable qu'ils inscrivent également des objectifs de réduction sonore et des émissions de polluants atmosphériques. L'impact sanitaire des activités aériennes est démontré, réduisant jusqu'à trois ans l'espérance de vie en bonne santé pour ceux vivant sous les couloirs aériens. Un récent rapport du CITEPA fait le constat d'une

diminution des émissions de gaz à effet de serre en France et de leur augmentation pour le secteur aérien de + 21% pour les vols domestiques et + 27 % pour les vols internationaux entre 2022 et 2023.

L'évolution des pratiques permettrait une réduction rapide des nuisances.

Ainsi la modernisation des procédures de navigation aérienne telles qu'inscrites dans le programme «SESAR» visant à optimiser toutes les phases de vol doit s'inscrire comme la règle.

AXE 4 : DÉPLOYER UNE OFFRE IMMOBILIÈRE EN COMPLÉMENTARITÉ DES ORIENTATIONS DES TERRITOIRES DU SUD FRANCILIEN.

Nous saluons l'engagement en faveur de la création de zones d'activité pour les PME/PMI, qui renforcera l'offre d'emploi sur notre territoire. Concernant les propositions immobilières d'activité industrielles et productives, il faut veiller à ce qu'elles ne viennent pas augmenter la pression routière déjà présente à Morangis (rond-point de Paray-Vieille-Poste et sur le chemin d'Antony voie de schunt de la D118). Il est essentiel de veiller également à leur intégration paysagère et environnementale.

Aujourd'hui les communes sont confrontées à des difficultés importantes face aux besoins des populations notamment en termes d'aménagement du territoire. Cette nouvelle offre d'activités va générer des besoins supplémentaires pour la population résidente du territoire ou itinérante de l'aéroport. Comme proposé à Madame la Directrice de l'Aéroport, il serait pertinent d'envisager qu'ADP initie des actions visant à une intégration globale dans le tissu territorial avec des infrastructures telles que cinémas, complexes sportifs, espaces verts aménagés pour le loisir accessibles aux habitants, aux salariés et aux voyageurs.

Nous attendons du Groupe ADP, grand consommateur d'espaces perméables, la poursuite de leur engagement en faveur de la transition écologique, notamment par la mise en œuvre systématique de compensation de revégétalisation ; des informations plus précises sur les projets de reboisement, ainsi qu'une gestion plus ambitieuse des eaux pluviales.

L'association Aéro biodiversité pourrait se rapprocher des collectivités territoriales et travailler avec elles sur la reconquête de la biodiversité au-delà des prairies aéroportuaires.

Gagner la confiance des territoires nécessite d'associer réellement les élus et les associations de riverains. Les dispositifs existants dont les avis négatifs (rejet du PPBE par la Métropole du Grand Paris, des Conseils départementaux, associations, CCE etc...) ne sont jamais pris en compte ou avec si peu de résultats, ont atteint leurs limites. De nouvelles instances doivent voir le jour pour répondre aux réalités des territoires.