

## Une version finale du SDRIF décevante sur le volet aérien

Après lecture du texte voté le 18 octobre 2013 sur le SDRIF, Ville et Aéroport le juge assez pauvre sur le volet aérien alors que les recommandations n°5 et n°10 du rapport de la commission d'enquête publique allaient dans le bon sens. En effet, rien n'est prévu par le SDRIF pour faire face à la hausse continue du trafic aérien dont le doublement est annoncé à l'horizon 2030-2035 selon l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF), le Conseil européen pour la recherche aéronautique – l'ACARE, ou les constructeurs d'avions).

Pourtant, lors de l'enquête publique sur la révision du SDRIF, des milliers de Franciliens s'étaient mobilisés pour exprimer leurs craintes sur l'aggravation des nuisances aériennes (bruit, pollution de l'air, risque d'accident, etc.). Dans son rapport rendu le 6 septembre, la commission d'enquête publique avait ainsi émis une recommandation claire (n°5) : *«En matière de prise en compte du long terme et de l'aménagement du territoire, la commission d'enquête recommande l'engagement d'une étude prospective sur le développement à terme de la région en lien avec l'aménagement du territoire national et celui du Bassin parisien. Dans ce cadre, cette étude devra porter notamment sur la création éventuelle d'un troisième aéroport en dehors de la région Ile-de-France afin de limiter à leur niveau actuel le trafic aérien des aéroports franciliens et leurs nuisances.»*

Malheureusement, lors de la séance du 18 octobre, l'exécutif a ignoré cette recommandation et rejeté un amendement qui demandait à anticiper cette hausse du trafic. Le SDRIF compte ainsi sur les deux plateformes existantes (Roissy et Orly) pour absorber cette hausse, ce que refusent les riverains de ces deux plateformes qui ont atteint leur saturation environnementale.

Quant au report sur le rail, il s'agit en fait de faire venir plus de passagers par TGV et remplacer les courts courriers par des longs courriers (et donc des gros porteurs) avec leur lot de nuisances.

Enfin, rien n'est écrit pour améliorer le couvre-feu ou l'aide à l'insonorisation. Des amendements clairs sur les 8 heures consécutives ont tous été rejetés.

Sur la question du plafonnement d'Orly, le SDRIF 1994 mentionnait l'objectif des 200 000 mouvements sans référence aux créneaux. Dans cette dernière version, le SDRIF mentionne aussi un plafond des créneaux à 250 000 ce qui justifie a posteriori l'entourloupe d'Aéroports de Paris sur le sujet (+25% de trafic en prévision !).