



1-Le mot du Président :

Depuis des mois, la pandémie a interrompu une grande partie du trafic aérien, nous avons néanmoins continué à travailler pour la réduction de nuisances aériennes.

Nous savons bien que les compagnies aériennes et les aéroports attendent avec impatience de recommencer « comme avant ».

Notre objectif premier est la limitation du trafic à 500 000 mouvements, mais nous ne perdons pas de vue nos autres revendications :

- La première de celles-ci sera la poursuite de l'opposition au terminal 4 de Roissy, dont la réalisation nous ferait subir plus de 40% de survols supplémentaires.
- La limitation, voire la suppression, des vols de nuit doit aussi faire l'objet de notre engagement sans faille,
- Le respect des trajectoires et des procédures les moins pénalisantes pour les riverains,
- Suppression des avions les plus bruyants
- Mise en place de la descente continue généralisée
- Éviter la sortie prématurée des trains d'atterrissage, des becs et des volets
- Mise en place systématique du décollage en seuil de piste
- Poursuite de la pose des rétrofits sur les avions de la gamme A320
- Augmentation de l'angle d'atterrissage

Même si le fonctionnement en présentiel a été compliqué, les membres du conseil d'administration ont poursuivi leur présence constante dans de nombreuses structures : ACNUSA, CCE, CCAR, Convergence Associative et BRUITPARIF.

S'ajoutant à nos revendications envers le trafic aérien, d'autres perspectives peuvent se faire jour. Vous trouverez ainsi, dans notre bulletin, l'extrait d'un article de Mediapart, concernant la remise au gout du jour des trains de nuit. Il est de notre devoir d'interpeller les élus, et particulièrement les députés Européens, sur ce sujet.

Notre prochaine assemblée générale devrait se dérouler début 2022 et si tout va bien, en public. Si vous êtes motivés par la défense de nos objectifs, rejoignez-nous ! Plus nous serons et plus fort sera le poids de nos actions, vis-à-vis des pouvoirs publics et des compagnies aériennes.

Enfin, vous aurez constaté le changement et la modernisation de notre logo, qui s'accompagnera d'un nouveau site internet, dans un avenir proche.

Nous souhaitons avec vous que l'année 2022 soit meilleure que celles qui ont vu la pandémie, et travaillons au sein de plusieurs instances, pour que les nuisances diminuent.

Marcel Boyer
Président de l'AREC

Sommaire

- 1- Le mot du président
- 2- Hommage
- 3-Borne rumeur
- 4- les trains de nuit
- 5 -Convergence
- 6- reprise du trafic
- 7- les réunions
- 8- le bruit et la santé

2-Hommage à Lucette et Jean Cohuau :



Après avoir, pendant de décennies, donné de leur temps libre pour faire du bénévolat dans l'association, ils ont souhaité céder la place à des plus jeunes. Notre conseil d'administration y perd deux membres hyperactifs qu'il serait bon de remplacer.

Nous ne les remercierons jamais assez de leur engagement sans faille. Elle, se chargeant de l'accueil dans nos assemblées générales et "organisatrice de nos déplacements de groupe, exemple : visites de Roissy" elle se chargeait aussi du suivi des cotisations ; lui, toujours en mouvement, qui assurait la logistique dans ces temps forts de notre vie associative.



3-Une borne RUMEUR à Ecoen :



Depuis août 2018, une borne « RUMEUR », est installée à Ecoen, par BRUITPARIF, grâce à l'intervention de l'AREC accompagnant la demande de la municipalité.

Cet instrument de mesure perfectionné, permet de capturer le bruit que subissent les habitants survolés par les aéronefs. La mesure du bruit ambiant et le comptage de survols selon les valeurs de bruit font partie des tâches remplies par cet équipement. Le recul de plus de trois ans, malgré la période de la pandémie ayant diminué le trafic, permet de suivre

l'évolution du bruit dans notre environnement. En effet, le bruit des avions n'est qu'une des composantes de l'ensemble de ceux qui sont émis quotidiennement.

Bruitparif poursuit trois missions d'intérêt général :

- L'observation et l'évaluation du bruit en Île-de-France ;
- L'accompagnement des acteurs franciliens dans leurs politiques de lutte contre le bruit ;
- L'information et la sensibilisation de tous aux enjeux de l'environnement sonore.
- Bruitparif participe également aux échelles nationale ou européenne à des programmes de coopération et à des projets de recherche appliquée.
- Un membre de notre association siège au conseil d'administration de BRUITPARIF et peut donc porter la parole de nos adhérents.
- Pour ceux qui veulent en savoir plus peuvent se rendre sur le site de BRUITPARIF :
- <https://www.bruitparif.fr>

AREC : Association pour le Respect de l'Environnement et du Cadre de vie

Place de la Mairie- 95440 Ecoen

Contact par mail : contact@arec95.fr Site internet : arec95.fr

4- Sommes-nous condamnés à voir revenir le même trafic qu'avant la pandémie ? L'article ci-après semble indiquer que des alternatives existent.

1 passager aérien sur 2 pourrait bénéficier des trains de nuit, si l'Europe investit

29 août 2021 Par [ouiautraindenuit](#)

- Mediapart.fr

La moitié des passagers aériens en Europe volent sur des liaisons de 500 à 3000 km déjà interconnectées par le ferroviaire. Si l'Europe investit, les voyageurs pourront choisir le train de nuit. Et pour traverser l'Europe sur 3000 km, le « train-de-2-nuits » est une innovation à réinventer. Elle est à portée de main : plusieurs pays disposent déjà de trains directs circulant sur 36 heures ou plus.

Résumé : Les trains de nuit ont d'ores et déjà le potentiel pour transporter 100 millions de passagers par an dans plus de 350 lignes de trains de nuit. Il manque pour cela une nouvelle génération de matériel : 700 trains de nuit sont à construire (soit 10000 voitures). Au moment de l'Année du rail 2021 et du Green Deal, il revient à l'Europe de cofinancer, avec les États, la construction de ce matériel et la régénération des réseaux ferrés.

La renaissance du train de nuit

Vous en avez peut-être entendu parler récemment : les trains de nuit commencent à faire leur grand retour en Europe ! On peut de nouveau voyager de **Paris à Nice**, de **Stockholm à Berlin** ou de **Bratislava à Split** en rêvant, confortablement allongé sur sa couchette... La demande pour des trains de nuit est en forte hausse dans plusieurs pays européens, avec (avant la crise sanitaire) une augmentation de la fréquentation de **+10% en un an en Autriche**, de **+25 % en Suisse**, et même **+37 % en Suède**. Et d'ici fin 2022 de nouvelles lignes seront inaugurées : **Paris-Tarbes**, **Paris-Vienne**, **Zurich-Amsterdam**, **Ostende-Prague**, **Malmö-Bruxelles**...

La quasi-disparition des trains de nuit était concomitante au manque de matériel roulant et à son vieillissement. Du matériel neuf est donc nécessaire pour la renaissance du service et plusieurs pays ont lancé des commandes ou s'apprêtent à le faire. Opérer les bons choix pose la question du dimensionnement du parc : **combien de matériel sera nécessaire pour satisfaire la demande de voyages en trains de nuit ?**

Alors que le trafic est tombé à son niveau le plus bas à la fin des années 2010, il s'agit d'évaluer le potentiel de croissance de l'offre.

Le rapport « TET » du [gouvernement français](#) a modélisé un trafic potentiel de 5,6 millions de passagers par an en 2030 sur 25 lignes au départ de la France. Cela correspond à un parc de 600 voitures de nuit neuves et 122 voitures rénovées. Ce rapport indique que d'autres lignes pourraient être nécessaires à l'avenir. La modélisation du collectif « Oui au train de nuit » porte sur **30 lignes avec un potentiel évalué à 10 millions de passagers par an**. Une extrapolation sur la base de ces modélisations et des parcs existants sur d'autres continents permet d'estimer pour l'Union Européenne une première **fourchette des besoins entre 5 000 et 20 000 voitures**.

De jour, les trajets de 800 à 1500 km demandent une demi-journée voire une journée entière en train.

Aujourd'hui la plupart des voyageurs choisissent donc l'avion (plus rapide), la voiture ou encore le bus de nuit plutôt que le train de jour. Le train de nuit permet de **parcourir 1000 kilomètres confortablement, sans perdre une journée et en permettant au voyageur de réduire son empreinte carbone**.

5- Notre contribution au communiqué de la Convergence Associative

Saint-Prix, le 30 août 2021

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

La COVID 19 rode toujours, espérons que sa propagation ralentisse avec la vaccination.

En dépit de cette inquiétante menace, le retour du trafic aérien à son niveau courant est, bien sûr, l'objectif principal de toutes les compagnies et aéroports.

Nous n'ignorons pas que les millions de passagers qui se croisent dans les avions et les aéroports venant des quatre coins du globe, sont des vecteurs de maladies. Si le terme de hub, recouvre le principe de l'échange, il n'y a pas que les passagers et les marchandises qui en sont l'objet. C'est évidemment le cas depuis que les échanges commerciaux existent, mais le transport aérien est un accélérateur de transmission puissant.

Pour preuve, la vitesse avec laquelle la COVID 19 s'est répandue et les virologues ne sont pas très optimistes concernant les nouveaux virus ou variants qui ne manqueront pas d'apparaître. Qui peut garantir qu'à situation égale à celle d'avant la pandémie, le même scénario ne peut se reproduire ?

Selon plusieurs articles parus dans la presse, Le PDG d'ADP, Augustin de Romanet dit à RMC : « Au début du Covid, on a rétabli un contrôle quasi systématique des vols Schengen qui me semble-t-il n'est pas compatible avec une gestion fluide des personnes ». Augustin de Romanet discute, dit-il, avec « le ministère de l'Intérieur pour éviter que cet été ne soit une apocalypse de temps d'attente pour les passagers ».

Ce qui compte avant tout pour les entreprises de transport aérien, c'est de reprendre leur trafic et leurs profits comme avant la pandémie. La protection de la santé publique n'est pas leur première préoccupation.

C'est pourquoi nous nous inquiétons de savoir quelles mesures sont réellement mises en œuvre pour faire face aux risques futurs. Certains témoignages recueillis par la presse montrent, au contraire, que toutes les leçons n'ont pas été tirées de ce que nous avons vécu.

Un grand journal national titrait : « Alors que les autorités mettent en garde contre une reprise de l'épidémie de Covid-19 au cours de l'été en raison de la progression du variant Delta, l'entrée sur le territoire n'obéit pas aux mêmes règles pour tous »

Les pouvoirs publics ont-ils instauré les contrôles nécessaires, pour que toutes les mesures prophylactiques qui s'imposent le soient, pour nous préserver d'une nouvelle vague de contaminations ?

Les associations de protection de l'environnement attachées à diminuer les nuisances du transport aérien doivent être informées et consultées sur la mise en place des moyens de protection et de contrôle, et savoir à quel rythme le déploiement se fera, afin de pouvoir signaler tous les manquements.

L'état ne peut prendre en charge les dépenses de voyage de chacun. Tous les passagers doivent se faire tester dans les 24 h avant leur départ par des test PCR à leur frais. L'Etat protège la population sur les sols français **mais pas celle qui part en vacances à l'étranger !**

Contacts presse : Marcel BOYER (Président AREC Plaine de France) 06 81 80 00 66

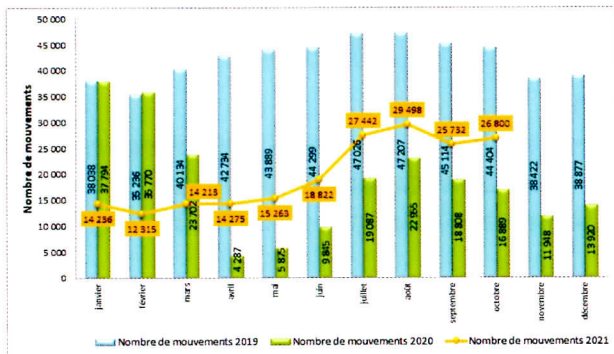
Michel RIOTTOT (Président d'honneur FNE-IDF) 06 83 85 57 36

AREC : Association pour le Respect de l'Environnement et du Cadre de vie

Place de la Mairie- 95440 Ecoeu

Contact par mail : contact@arec95.fr Site internet : arec95.fr

6- Reprise lente mais régulière du *trafic* en 2021

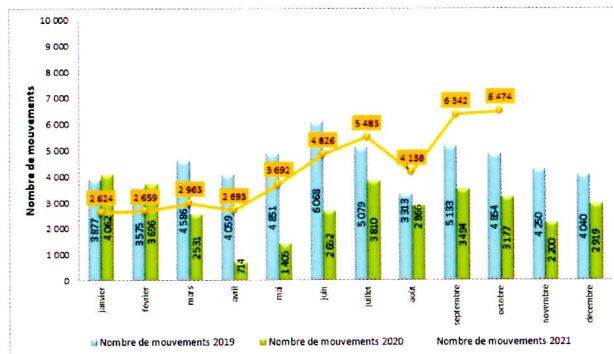


Tableaux extraits du site de la DGAC :

<https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac>

Les chiffres sont éloquentes, nous allons dans quelques mois, revoir passer au-dessus de nos communes, autant d'avions qu'avant la pandémie. Si le début d'année a montré une croissance très lente, il est clair que les compagnies font tout pour reprendre le rythme antérieur, aidées en cela par les tour-operators qui ne lésine pas sur leur manière de vendre du rêve. Si nombre d'entre nous ont changé leurs pratiques touristiques en utilisant les transports terrestres et en profitant de la richesse de nos paysages locaux, beaucoup se laissent encore séduire par les images de plages désertes et d'horizons lointains.

A fin octobre, nous avons vu passer près de 27000 mouvements, soit plus de 60% du trafic de 2019. Si ce rythme se maintient, cela devrait dépasser les 70% à la fin de



l'année.

Il est aussi intéressant de remarquer que le trafic du Bourget, essentiellement de l'aviation d'affaires, est supérieur à celui de 2019 : 4854 mouvements entre janvier et novembre 2020, 6474 mouvements sur la même période de 2021. Si la pandémie n'épargne personne, encore une fois, les riches ne sont pas

7- Participation, depuis le dernier bulletin de septembre 2020, aux instances suivantes :

- Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de Roissy du Bourget,
- Commission permanente de la CCE de Roissy et du Bourget,
- Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR) de Roissy et du Bourget pour l'insonorisation des logements,
- Participation à la Convergence Associative pour la Région Ile de France ainsi qu'au groupement des associations de Roissy,
- Membre associé de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) pour les amendes administratives,
- Membre de BRUITPARIF, (centre d'évaluation technique de l'environnement sonore),
- Membre de l'Association Française contre les nuisances des aéronefs (UFCNA),
- Réunions périodiques avec AIRPARIF, pour les questions de qualité de l'air et du climat.

AREC : Association pour le Respect de l'Environnement et du Cadre de vie

Place de la Mairie- 95440 Ecouen

Contact par mail : contact@arec95.fr Site internet : arec95.fr

8- Selon un article de Reporterre, le bruit détruit plus la santé que la pollution de l'air

Infarctus, stress, réduction des défenses immunitaires... Un rapport de l'Ademe, l'Agence de la transition écologique, démontre les impressionnants dégâts sanitaires causés par le bruit, notamment des voitures et deux-roues. Des dégâts totalement ignorés par les autorités.

La pollution sonore n'est pas qu'une simple nuisance quotidienne : elle a des conséquences sur notre santé et sur l'économie. **Selon une étude présentée le 22 juillet par l'Agence de la transition écologique (Ademe),** le coût social du bruit est estimé à 155,7 milliards d'euros par an. Il s'agit du prix payé par la collectivité pour compenser les externalités négatives de la pollution sonore : les médicaments pris parce qu'on dort mal à cause du bruit, la baisse du prix de l'immobilier ou encore la perte de productivité au travail.



Les transports sont la première source de nuisance sonore, avec la route en première place du podium (52 % des coûts) suivie par le trafic aérien (9 % des coûts). Les avions dérangent environ deux millions de personnes sur le territoire français. Le bruit du trafic ferroviaire est d'une ampleur moindre (7 % des coûts) mais concerne tout de même près de 11,5 millions de personnes. Au total, ces trois sources de bruit affectent 9,8 millions de citoyens. Près de 694 000 années de vie en bonne santé sont ainsi perdues chaque année à cause des morbidités générées par le bruit des transports.

<https://reporterre.net/Des-centaines-de-milliards-d-euros-et-des-milliers-de-morts-le-cout-de-la-pollution>



Bulletin d'adhésion

Renouvellement*



Nouvelle adhésion*

*Cocher la case correspondante

Nom Prénom

Adresse

Code postal Ville

Cotisation minimum 10€ - Etablir le chèque à l'ordre de l'AREC et le retourner avec le bulletin à :
AREC, Place de la Mairie, 95440 - ECOUEN

Année : - Chèque € ou espèces

Date : / / Signature :

AREC : Association pour le Respect de l'Environnement et du Cadre de vie
Place de la Mairie- 95440 Ecouen
Contact par mail : contact@arec95.fr Site internet : arec95.fr