



**HAL**  
open science

## **Etude sur les stratégies résidentielles des ménages à proximité des aéroports de Paris - CDG, de Paris - Orly et de Toulouse - Blagnac.**

Laure Cazeaux, Didier Desponds, Jean-Baptiste Fretigny

### ► **To cite this version:**

Laure Cazeaux, Didier Desponds, Jean-Baptiste Fretigny. Etude sur les stratégies résidentielles des ménages à proximité des aéroports de Paris - CDG, de Paris - Orly et de Toulouse - Blagnac.. [Rapport de recherche] Laboratoire MRTE, Université de Cergy-Pontoise. 2017, 232 p. hal-01793646v2

**HAL Id: hal-01793646**

**<https://hal.science/hal-01793646v2>**

Submitted on 5 Dec 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## **Rapport : Dynamiques démographiques, sociales des territoires aéroportuaires et stratégies résidentielles des ménages**

**Etude sur les stratégies résidentielles des ménages à proximité des aéroports de  
Paris – CDG, Paris – Orly et Toulouse - Blagnac**

### **Méthode et résultats**

**10 décembre 2017**

**Responsable scientifique :** Didier Desponds

**Equipe scientifique :**

Laure Cazeaux, Ingénieure d'études au laboratoire MRTE, Université de Cergy-Pontoise

Didier Desponds, Professeur de géographie à l'Université de Cergy-Pontoise

Jean-Baptiste Frétnigny, Maître de conférences en géographie à l'Université de Cergy-Pontoise

**Coordination des équipes d'enquêteurs :**

Abdoul Hameth Ba, Maître de conférences en géographie, Université Evry Val-d'Essonne

Fabrice Escaffre, Maître de conférences en aménagement et urbanisme, Université Jean Jaurès, Toulouse

Patricia Panegos : Ingénieure CNRS, LISST, Université Jean Jaurès, Toulouse

## Sommaire

<b>CHAPITRE 1 :</b> .....	<b>3</b>
<b>APPROCHE QUANTITATIVE : LES EVOLUTIONS SOCIO-DEMOGRAPHIQUES AUTOUR DES PLATEFORMES AEROPORTUAIRES SAISIES PAR LES DONNEES DE LA STATISTIQUE PUBLIQUE.....</b>	<b>3</b>
I. INTRODUCTION .....	4
II. PRINCIPALES HYPOTHESES DE TRAVAIL.....	6
III. ASPECT METHODOLOGIQUE : LES DONNEES MOBILISEES.....	8
IV. LE MODE D'OCCUPATION DU SOL AUTOUR DES TROIS PLATEFORMES AEROPORTUAIRES ETUDIEES .....	10
V. LES DYNAMIQUES DEMOGRAPHIQUES RECENTES DES TERRITOIRES AEROPORTUAIRES .....	13
VI. LES TERRITOIRES DE LA GEOGRAPHIE PRIORITAIRE A PROXIMITE DES PLATEFORMES AEROPORTUAIRES.....	25
VII. LES SPECIALISATIONS SOCIALES DES TERRITOIRES AEROPORTUAIRES .....	29
VIII. LES PARADOXES DES EVOLUTIONS SOCIALES A PROXIMITE DES PLATEFORMES AEROPORTUAIRES.....	38
IX. TYPOLOGIE DE L'HABITAT ET STATUTS D'OCCUPATION AUTOUR DES PLATEFORMES AEROPORTUAIRES.....	40
X. LES TERRITOIRES DE DIFFUSION DES QUESTIONNAIRES.....	60
XI. LES MOBILITES RESIDENTIELLES A PROXIMITE DES PLATEFORMES AEROPORTUAIRES.....	63
XII. LES PREMIERS RESULTATS DES QUESTIONNAIRES : COMPARAISON ENTRE LES RESULTATS GLOBAUX ET CEUX DES PERSONNES ACCEPTANT LES ENTRETIENS EN FACE-A-FACE .....	69
XIII. CONCLUSIONS PARTIELLES.....	80
<b>CHAPITRE 2 :</b> .....	<b>82</b>
<b>APPROCHE QUALITATIVE : LES MOBILITES RESIDENTIELLES DES MENAGES A PROXIMITE DES PLATEFORMES AEROPORTUAIRES, REVELATRICES DE LEUR INEGALE ATTRACTIVITE.....</b>	<b>82</b>
XIV. METHODOLOGIE DE L'ENTRETIEN EN FACE-A-FACE .....	89
XV. PROFIL DES PERSONNES AYANT REPONDU AUX ENTRETIENS.....	93
XVI. LA HIERARCHIE DES FACTEURS DE LA MOBILITE RESIDENTIELLE .....	98
XVII. LES COMMUNES A IMAGE POSITIVE OU A IMAGE NEGATIVE .....	118
XVIII. QUELLE PLACE ATTRIBUEE AUX NUISANCES SONORES AEROPORTUAIRES, EN FONCTION DES STATUTS D'OCCUPATION ET DES TYPES DE LOGEMENT ?.....	125
XIX. LES DIFFERENCIATIONS SUIVANT LES PLATEFORMES .....	178
XX. LES PISTES D'AMELIORATION DE L'ETUDE .....	181
XXI. CONCLUSION GENERALE .....	184
XXII. BIBLIOGRAPHIE .....	187
XXIII. ANNEXES.....	192
XXIV. TABLE DES FIGURES.....	216
XXV. TABLES DES ANNEXES .....	229
XXVI. TABLE DES MATIERES .....	230

**CHAPITRE 1 :**

**APPROCHE QUANTITATIVE : LES  
EVOLUTIONS SOCIO-DEMOGRAPHIQUES  
AUTOUR DES PLATEFORMES  
AEROPORTUAIRES SAISIES PAR LES  
DONNEES DE LA STATISTIQUE PUBLIQUE**

## **I. Introduction**

Cette étude s'inscrit dans la continuité de la thèse de Noëlvia Sedoarisoa « Impacts des plateformes aéroportuaires sur les valeurs immobilières et la mobilité résidentielle autour de Paris – CDG, Paris – Orly, Lyon – Saint-Exupéry et Toulouse – Blagnac ». Cette thèse, qui avait bénéficié de l'appui de l'ADEME et de l'Association Ville et Aéroport, a été soutenue le 25 septembre 2015 à l'Université de Cergy-Pontoise. Elle a permis de mettre en évidence les moins-values générées par la proximité des plateformes aéroportuaires lors de la revente de biens immobiliers.

Il s'agit maintenant d'approfondir ces analyses en interrogeant les choix résidentiels des ménages, ce qui les conduit à venir s'installer près des plateformes aéroportuaires, à rester à proximité ou les conduit au contraire à s'en éloigner. Les nuisances liées au bruit constituent l'un des facteurs possibles à prendre en considération. Appréhender ces choix, résultantes d'arbitrages complexes au sein des ménages, impose la mise en place d'une méthodologie spécifique croisant les approches quantitative et qualitative.

Il est possible de formuler l'hypothèse que les mobilités résidentielles à proximité des aéroports présentent des spécificités en relation directe avec les avantages en termes d'emplois offerts par ces plateformes et les inconvénients résultant d'un certain nombre de nuisances environnementales cumulées. La seule approche quantitative ne peut permettre de saisir les arbitrages opérés par les ménages lors de leur choix résidentiel (rester au même endroit ou se déplacer et si se déplacer, où aller). Pour nécessaire qu'elle soit, cette dernière doit être enrichie par une approche qualitative, seule à même d'évaluer les équilibres avantages/inconvénients auxquels parviennent les ménages. Cette étude portera donc bien sur les stratégies résidentielles mises en œuvre par les ménages et non sur les seules mobilités résidentielles.

Ce projet de recherche s'inscrit dans les préoccupations de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires) et répond à l'appel à proposition « Étude sur la stratégie résidentielle des ménages autour des deux principaux aéroports franciliens et de la plateforme de Toulouse – Blagnac » lancé en septembre 2014 et pour lequel le laboratoire MRTE (Mobilités – Réseaux – Territoires – Environnement) a été retenu en octobre 2014. La convention entre l'ACNUSA et l'Université n'a quant à elle été signée qu'en juin 2015.

Ces plateformes aéroportuaires ont fait l'objet d'un important travail d'analyse dans le cadre de la thèse de N. Sedoarisoa. Celle-ci porte également sur la plateforme de Lyon Saint-

Exupéry qui toutefois n'a pas révélé, à ce stade de son développement, les mêmes dynamiques de dévalorisation immobilière que celles observées à Paris – CDG, Orly et Toulouse – Blagnac.

L'objectif de l'étude est de définir le rôle de l'aéroport dans le choix résidentiel des ménages. Dans quelle mesure l'aéroport est-il pris en compte dans la stratégie des ménages ? L'aéroport est-il un facteur d'attractivité du territoire de par sa fonction économique ou au contraire agit-il comme un répulsif de par les nuisances qu'il génère ? En d'autres termes : pourquoi des habitants viennent-ils s'installer dans ces territoires ? Pourquoi d'autres en partent-ils ? Et pourquoi d'autres y restent-ils ?

Dans le territoire de proximité qui sera défini autour des deux principaux aéroports franciliens, Paris – CDG et Paris – Orly, et de l'aéroport de Toulouse – Blagnac, les mobilités des ménages répondent-elles à des logiques différentes de celles observées dans des zones plus éloignées des aéroports ?

## II. Principales hypothèses de travail

Afin de cadrer l'étude à réaliser, plusieurs hypothèses préalables ont été identifiées et discutées avec les responsables de l'ACNUSA (M. Victor Haïm et M. Eric Girard-Reydet), dans le cadre du comité scientifique de l'étude :

- Hypothèse 1 : Les choix résidentiels dépendent de la connaissance fine de la zone, d'où la nécessité de distinguer les ménages ayant effectué des mobilités de proximité et les ménages résidant précédemment à l'extérieur de la zone d'étude.

- Hypothèse 2 : Les choix résidentiels dépendent de la position sociale. Certaines mobilités sont plus contraintes que d'autres. Il faudra prendre en compte les statuts d'occupation (propriétaires, locataires du privé, locataires du parc social). Les plateformes aéroportuaires peuvent générer des formes de spécialisation sociale.

- Hypothèse 3 : Les choix résidentiels dépendent de la structure familiale. Il faudra donc prendre en compte la présence ou non d'enfants, mais également la position dans le cycle de vie.

- Hypothèse 4 : Le mode d'habiter intègre de multiples relations avec le quartier, le territoire de proximité. Il sera donc nécessaire de dégager les principaux liens tissés. La phase d'entretiens en face-à-face sera plus propice à ces interrogations.

- Hypothèse 5 : Les nuisances liées au bruit des avions peuvent pour partie être limitées. Il sera nécessaire (uniquement lors de la phase d'entretiens en face-à-face) de disposer d'informations sur ce point.

- Hypothèse 6 : Les plateformes aéroportuaires génèrent des nuisances mais offrent également de nombreuses opportunités. Il sera donc nécessaire de dégager leurs avantages et leurs inconvénients selon le point de vue des ménages.

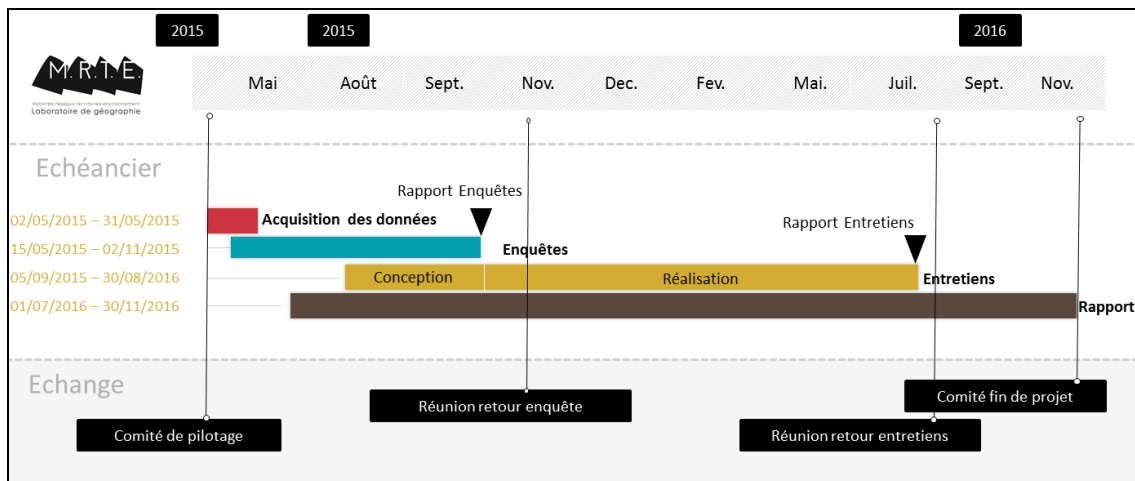


Schéma n°1 : Calendrier de travail initial.

Le Schéma n°1 présente l'organisation des différentes phases de l'étude. Celle-ci aurait dû se conclure en novembre 2016, mais la complexité de mise en place de la phase qualitative (contact avec les enquêtés, entretiens en face-à-face, saisie de ceux-ci et exploitation) a conduit à décaler le rendu du rapport final (ceci a donné lieu à un avenant entre l'ACNUSA et l'Université de Cergy-Pontoise). Les résultats du rapport final ont fait l'objet d'une présentation devant le comité scientifique de l'étude, le mardi 10 octobre 2017, puis le vendredi 10 novembre 2017 et enfin devant le collège de l'ACNUSA, le mardi 15 décembre 2017. Le rapport dans son état actuel sera mis en ligne sur le site de l'ACNUSA dans le courant du 1<sup>er</sup> trimestre 2018, le délai de diffusion résultant du lancement d'une étude similaire et complémentaire, dans le cadre d'un avenant, autour des plateformes de Marseille – Provence (localisée à Marignane) et de Lyon – Bron.



### III. Aspect méthodologique : les données mobilisées

L'étude réalisée par le laboratoire MRTE pour le compte de l'ACNUSA repose dans un premier temps sur des questionnaires transmis à des ménages ayant effectué des mobilités résidentielles entre les mois de mai et septembre 2015 et dans un second temps sur des entretiens en face à face à conduire devant un échantillon représentatif des ménages ayant accepté de répondre aux questionnaires. Ces informations qualitatives doivent cependant être mises en perspective avec les contextes spécifiques au sein desquels s'inscrivent chacune des trois plateformes aéroportuaires retenues pour l'étude : Paris – CDG, Paris – Orly et Toulouse – Blagnac.

L'attention portera plus spécifiquement sur un certain nombre de points importants :

Les dynamiques démographiques récentes observées autour de ces plateformes aéroportuaires : la population tend-elle à s'y agréger ou au contraire, les nuisances induites par le trafic aérien conduisent-elles à des dédensifications ?

Les dynamiques sociales à proximité de ces territoires aéroportuaires : les spécialisations sociales tendent-elles à se renforcer avec une part plus importante des catégories populaires résultant d'un éloignement sélectif de la part de ménages disposant de revenus plus importants ?

La fonction de pôle d'emploi des aéroports, dont il est nécessaire d'évaluer le bassin de recrutement. D'où proviennent les actifs travaillant sur l'une des communes accueillant les infrastructures aéroportuaires ? Compte tenu de leurs dynamismes propres, observe-t-on une extension progressive de leurs aires d'influence respectives ?

Les données mobilisées pour traiter ces différentes questions proviennent de l'Insee<sup>1</sup>. Les aspects sociaux sont traités à l'échelle de l'Iris et prennent en compte les années 2006 et 2012 (année la plus récente disponible). Les données fiscales ainsi que celles sur les statuts d'occupation proviennent de la DGFIP. Elles sont diffusées par l'Insee sous la nouvelle forme d'un carroyage avec une trame de base de 200 m de côté<sup>2</sup>. Ces données actuellement disponibles pour la seule année 2010 ne permettent pas de révéler la cinétique des transformations sociales des territoires. Les données domicile-travail diffusées par l'Insee

---

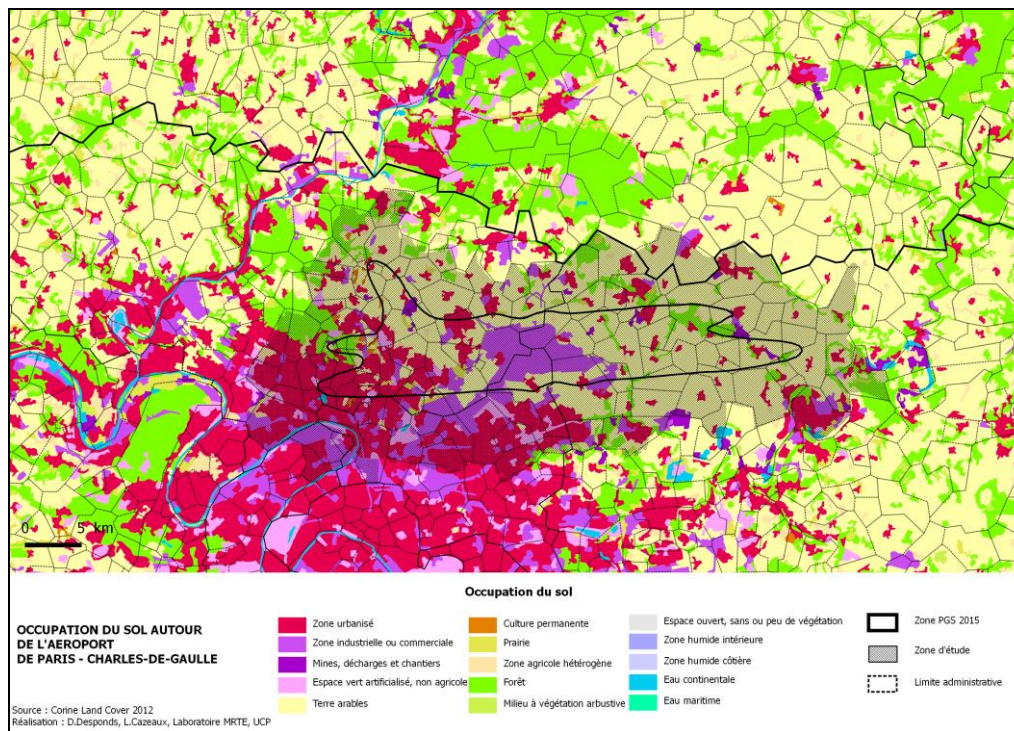
<sup>1</sup> Voir le site : <http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/default.asp?page=recensement/resultats/2007/donnees-detaillees-recensement-2007.htm>

<sup>2</sup> Voir le site : [http://www.insee.fr/fr/themes/detail.asp?reg\\_id=0&ref\\_id=donnees-carroyees&page=donnees-detaillees/donnees-carroyees/donnees-carroyees-200m.htm](http://www.insee.fr/fr/themes/detail.asp?reg_id=0&ref_id=donnees-carroyees&page=donnees-detaillees/donnees-carroyees/donnees-carroyees-200m.htm)

permettent de lier lieu de résidence et lieu de travail des actifs. Les données de 1999 et de 2010 seront exploitées.

## IV. Le mode d'occupation du sol autour des trois plateformes aéroportuaires étudiées

### a. Paris – CDG aux marges de l'agglomération parisienne



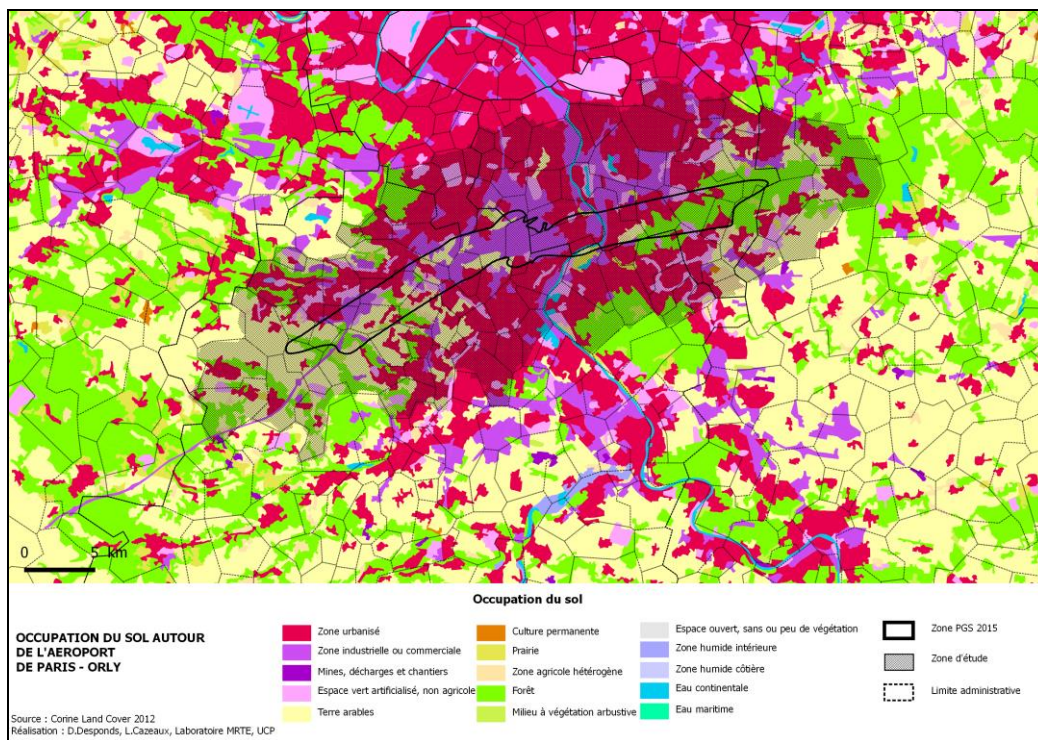
**Carte 1 :** Mode d'occupation du sol à proximité de la plateforme aéroportuaire de Paris – CDG.

Les trois cartes d'occupation des sols de l'année 2012 permettent de positionner les plateformes aéroportuaires en relation à l'agglomération à laquelle elles appartiennent. Si les informations de la base Corine Land Cover<sup>3</sup> ne sont pas disponibles à des échelles fines, elles offrent néanmoins la possibilité d'appréhender les grandes organisations spatiales à proximité des aéroports. L'aéroport Paris – CDG (*Carte 1*) a été implanté sur les terres agricoles du nord-est de l'agglomération parisienne dans le courant des années 1970. Il affecte des territoires urbains fortement peuplés dans ses parties sud et ouest. Par contre, les communes de Seine-et-Marne sur lesquelles s'étend une vaste partie du plan de gêne sonore (PGS)<sup>4</sup> restent beaucoup plus rurales. Il en va de même des communes situées au nord de la plateforme aéroportuaire, sur le département du Val-d'Oise. Celles-ci font par ailleurs partie depuis janvier 2004 du PNR (Parc Naturel Régional) Oise – Pays-de-France impliquant des protections paysagères et des limitations de la croissance démographique.

<sup>3</sup> Voir : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-ligne/li/1825.html>

<sup>4</sup> Le PGS est établi sur la base du trafic estimé, des procédures de circulation aérienne applicables et des infrastructures qui seront en service dans l'année suivante. C'est un plan qui délimite des zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement.

## b. La plateforme de Paris – Orly, au sein d’un espace urbanisé

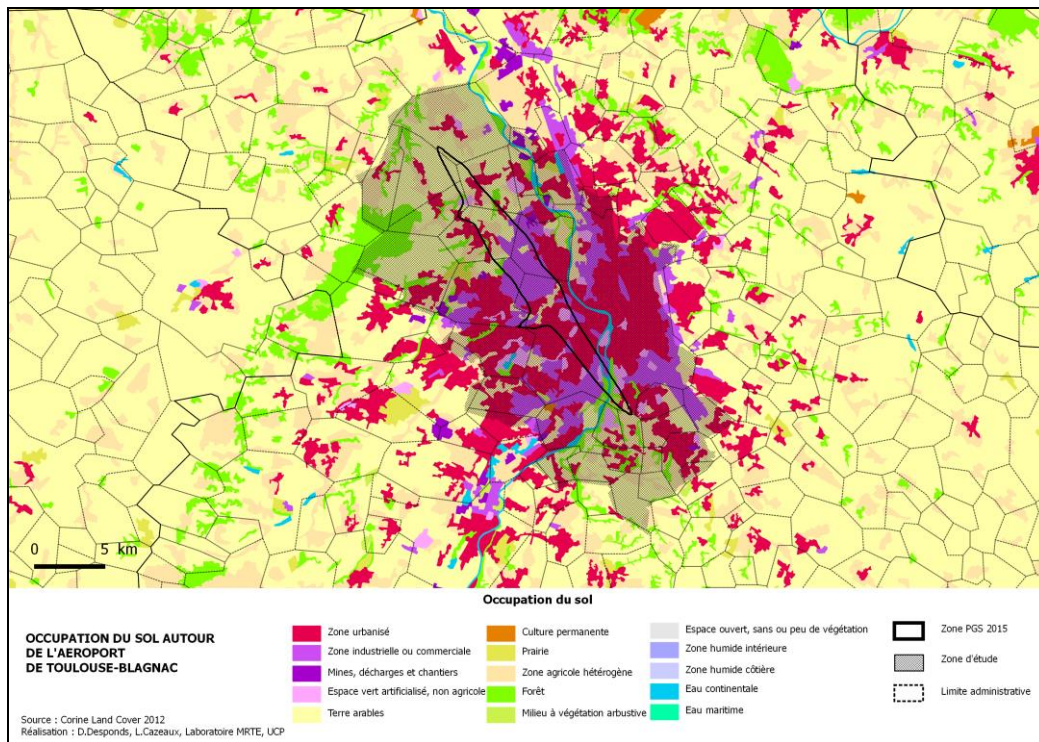


**Carte 2 :** Mode d’occupation du sol à proximité de la plateforme aéroportuaire Paris – Orly.

A la différence de Paris – CDG, l’aéroport de Paris – Orly (*Carte 2*) s’inscrit dans un espace plus fortement urbanisé. Ceci génère des contraintes supplémentaires en termes de développement urbain et induit des marges d’adaptation plus faibles pour limiter les nuisances sonores auxquelles les populations avoisinantes peuvent être soumises. C’est sur Paris – Orly qu’ont été mises en œuvre les interdictions de vol de nuit de 23 h 30 à 6 h du matin pour le trafic aérien entrant et sortant. Le nombre annuel de mouvements (atterrissages et décollages) est par ailleurs plafonné à 250 000. Cette plateforme se situe à proximité du pôle d’excellence Paris – Saclay, projet phare du Grand – Paris.

Les zones d’étude au sein desquelles les questionnaires ont été lancés puis les entretiens en face-à-face réalisés correspondent à des zones tampons de 5 kilomètres autour des limites externes du PGS en vigueur en 2015. Elles figurent en grisé sur chacune des trois cartes d’occupation du sol (*Carte 1*, *Carte 2* et *Carte 3*). Elles sont par ailleurs cartographiées de manière plus précise plus avant dans ce rapport (*Carte 46*, *Carte 47* et *Carte 48*), en faisant apparaître le fond cartographique IGN au 1 / 25 000<sup>e</sup>. Dans le cas de Paris – CDG comme de Paris – Orly, ces zones concernent des communes de la proche banlieue parisienne.

### c. La plateforme de Toulouse – Blagnac, près du cœur de l’agglomération toulousaine



**Carte 3** : Mode d’occupation du sol à proximité de la plateforme aéroportuaire de Toulouse – Blagnac.

Le cas de Toulouse est différent. La plateforme de Toulouse – Blagnac s’inscrit plus franchement dans l’agglomération même de Toulouse (*Carte 3*). La partie sud du PGS affecte des zones fortement urbanisées. Il en résulte que la zone tampon de 5 kilomètres intègre la presque totalité de l’agglomération toulousaine et en particulier toute la commune de Toulouse.

Des règles contraignantes sont appliquées aux vols entre 22 h et 6 h, mais sans interdiction, à la différence de Paris – Orly. La plateforme de Toulouse – Blagnac constitue par ailleurs le cœur du dispositif industriel de la société Airbus, ceci concerne en tout premier lieu la commune de Blagnac. Les cartes de modes d’occupation du sol réalisées à partir de la base Corine Land Cover<sup>5</sup> permettent de distinguer les zones urbanisées (à fonction principalement résidentielle), des zones industrielles et commerciales.

<sup>5</sup> A partir de la première réalisation datant de 1990, ces bases ont ensuite été actualisées (2000, 2006 et 2012). La méthodologie mise en œuvre repose sur une exploitation d’images satellites (Landsat, SPOT,...). Les couches successives d’informations présentes dans cette base permettent de suivre les modifications du mode d’occupation du sol et en particulier d’identifier, voire de mesurer les phénomènes d’artificialisation liés à l’urbanisation. Dans le cas présent, nous nous concentrons sur la situation la plus récente, celle de 2012.

## V. Les dynamiques démographiques récentes des territoires aéroportuaires

Cette étude porte non seulement sur la situation démographique des territoires aéroportuaires mais aussi sur leurs évolutions, appréciées à la fois en variation absolue (solde démographique) et en variation relative (pourcentage). Afin de comparer les situations à proximité de chacune des trois plateformes aéroportuaires, les cartes qui suivent sont réalisées à la même échelle. Les données exploitées le sont au niveau de l'Iris (Ilots Regroupés pour l'Information Statistique<sup>6</sup>), correspondant à une maille de l'ordre de 2 000 habitants<sup>7</sup>. Au sein d'une même commune, certains Iris peuvent se trouver plus fortement affectés par les nuisances sonores générées par les mouvements d'avions. Si, compte tenu des contraintes de constructibilité induites par les plans d'exposition au bruit (PEB)<sup>8</sup>, il était possible de postuler de faibles croissances démographiques à proximité des aéroports, la réalité observée à partir des données récentes de 2006 et 2012 s'avère plus complexe.

### Précisions méthodologiques

Des données plus anciennes correspondant au recensement de 1999 ont été obtenues auprès du Centre Quetelet<sup>9</sup>. S'il s'agit d'analyser les multiples impacts générés par les aéroports, l'objectif premier vise à identifier le contexte particulier dans lequel s'inscrivent les ménages ayant effectué des mobilités résidentielles à proximité des aéroports et ayant répondu au questionnaire qui leur a été adressé (Annexe 1). Compte tenu des modalités de mise en œuvre du nouveau recensement de l'Insee<sup>10</sup> qui s'effectue depuis 2004 par enquêtes successives réalisées sur le territoire national, les communes de moins de 10 000 habitants sont enquêtées exhaustivement une fois tous les 5 ans. Celles ayant des populations plus élevées sont enquêtées par sondage aléatoire réalisé chaque année sur 8 % des logements. Depuis 2006, l'Insee fournit chaque année les résultats des recensements.

<sup>6</sup> Voir : <http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/iris.htm>

<sup>7</sup> Toutes les communes de plus de 10 000 habitants et une grande part de celles comprises entre 5 000 et 10 000 sont découpées en Iris, situation très fréquente pour les territoires étudiés.

<sup>8</sup> Ses règles font l'objet d'actualisation (dans le cas de Paris - CDG, voir :

[http://www.villeaeroport.fr/pdf/rapport\\_cgedd\\_19\\_juin\\_2013.pdf](http://www.villeaeroport.fr/pdf/rapport_cgedd_19_juin_2013.pdf) ; dans le cas de Paris - Orly, voir : <http://www.essonne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit/Bruit-de-l-aerodrome-d-Orly/Le-plan-d-exposition-au-bruit-PEB-de-l-aerodrome-de-Paris-Orly> ; dans le cas de Toulouse - Blagnac, voir : <http://www.toulouse.aeroport.fr/societe-aeroport/environnement/riverains/contraintes-urbanisme> ).

<sup>9</sup> Le centre Quetelet (voir : <http://www.reseau-quetelet.cnrs.fr/spip/>) est un organisme public qui met à la disposition des chercheurs de multiples données statistiques, en particulier celles de l'Insee quand celles-ci nécessitent des traitements spécifiques. Les laboratoires universitaires y ont accès gratuitement.

<sup>10</sup> Les nouvelles modalités sont décrites sur le site de l'Insee (voir : <http://www.insee.fr/fr/ppp/sommaire/imeths01e.pdf>). Un numéro spécifique de la revue *Population et Sociétés* de l'Ined, permet de faire le point sur les modalités des recensements et sur les spécificités du dispositif adopté dans le contexte français depuis 2004 : Paolo Valente : « Comment la population est-elle recensée dans les pays européens en 2010 ? », n°467 *Population et Sociétés*, Ined.

### a. Le territoire aéroportuaire de Paris – CDG : des dynamiques démographiques complexes

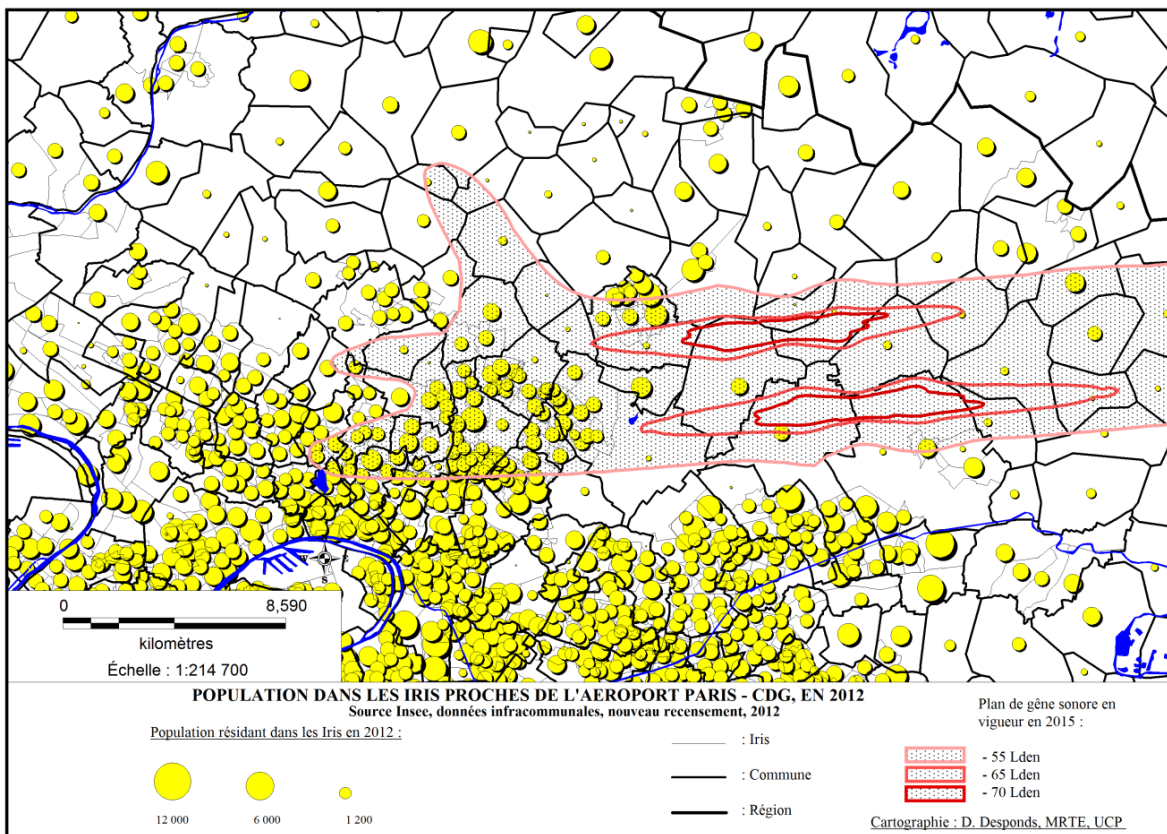
Dans le cas de Paris – CDG comme dans celui des deux autres plateformes aéroportuaires, les données de répartition de la population sont présentées selon deux formats cartographiques (*Carte 4* et *Carte 5*). Les données exploitées sont identiques. Comme le laisse envisager la carte d'occupation du sol (*Carte 1*), une profonde dissymétrie dans la répartition des populations apparaît dans le cas de Paris – CDG. Les Iris fortement peuplés sont localisés dans la partie ouest du PGS, correspondant aux communes de Gonesse, Sarcelles, Arnouville-lès-Gonesse, Garges-lès-Gonesse et pour partie sur celle de Goussainville au nord. Si les PGS à des niveaux supérieurs au Lden 55 dB(A)<sup>11</sup> s'étendent vers le département de la Seine-et-Marne, ils n'affectent que des communes de petite taille, donc non découpées en Iris. Les communes de Seine-Saint-Denis situées au sud de l'aéroport paraissent moins concernées. Toutefois, des nuances seraient à apporter, l'aéroport d'affaires du Bourget, situé au sud-ouest de Paris – CDG, ajoutant son trafic à celui de l'aéroport principal. Le PGS du Bourget n'est pas pris en compte pour les représentations cartographiques de Paris – CDG.

Si le pas de temps (2006-2012) est bref, il permet néanmoins de dégager une première tendance (*Carte 6* et *Carte 7*) qui peut paraître paradoxale : dans les zones soumises aux nuisances sonores, de nombreux Iris présentent des soldes négatifs, mais d'autres, à peu près aussi nombreux, des soldes positifs. La population correspondant aux Iris inclus dans la courbe d'environnement sonore (CES) Lden 55 dB(A) du PGS s'élevait à 297 810 habitants en 1999 et à 319 223 habitants en 2012, soit un taux de croissance sur la période de + 7,2 % (*Graphique 1* et *Graphique 3*).

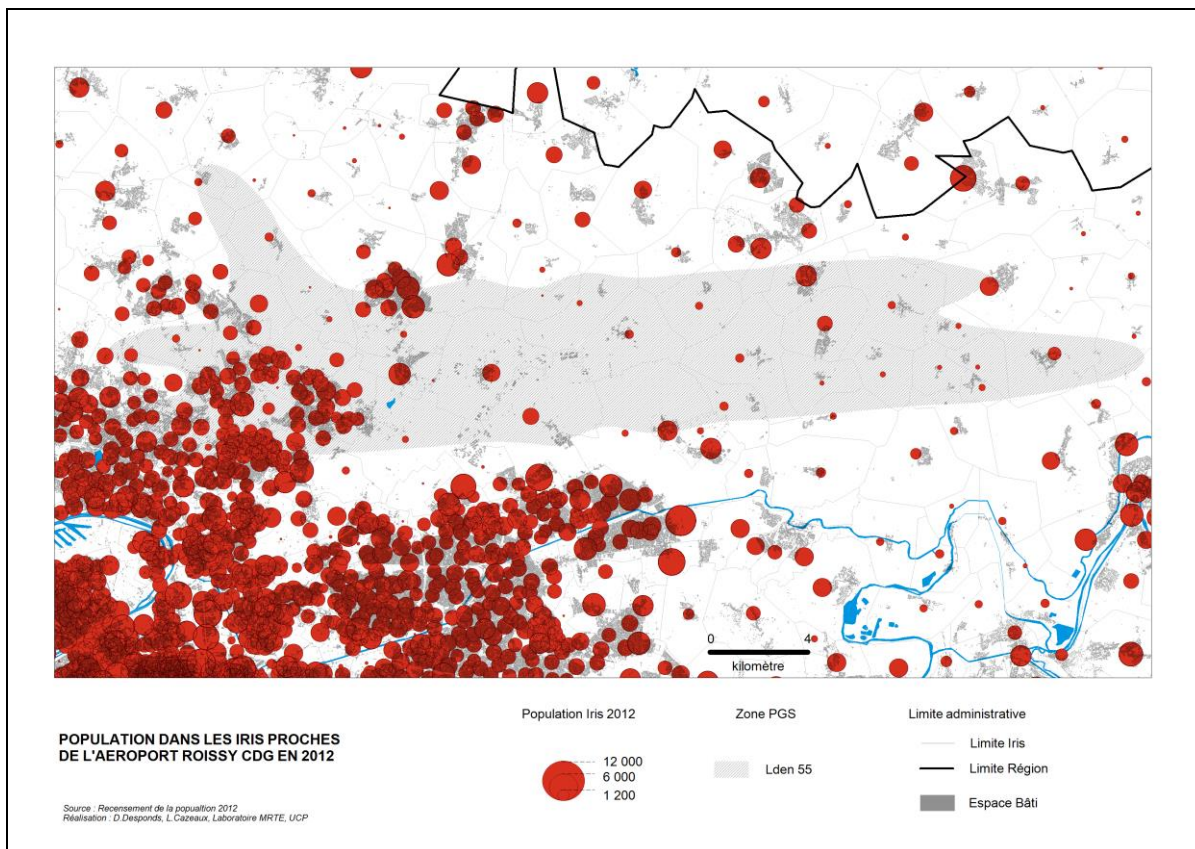
Il est difficile de dégager un gradient clair lié à la proximité de l'aéroport. Même si de nombreuses communes présentent des soldes positifs, il serait à ce stade illusoire de considérer comme acquise l'existence d'un « effet démographique » positif et univoque de Paris – CDG.

---

<sup>11</sup> Le Lden (Level Day Evening Night). Il s'agit de l'indicateur recommandé par l'Union européenne pour prendre en compte la gêne sonore. Il est calculé de la manière suivante : la journée est découpée en trois périodes (le jour, de 6 h à 18 h, la soirée de 18 h à 22 h et la nuit de 22 h à 6 h du matin). Afin de compenser les gênes inégalement ressenties lors de chacune des périodes de la journée, celles-ci sont pondérées différemment : +5 pour la soirée et +10 pour la nuit. Le Lden est défini comme le niveau énergétique moyen sur la période de 24 heures. S'y appliquent des « pénalités » selon les sous périodes (5 dB(A) pour la soirée, 10 dB(A) pour la nuit), selon la formule suivante :  $L_{den} = 10 \log[(12/24) * 10^{(L_{day}/10)} + (4/24) * 10^{((L_{evening}+5)/10)} + (8/24) * 10^{((L_{night}+10)/10)}]$ .

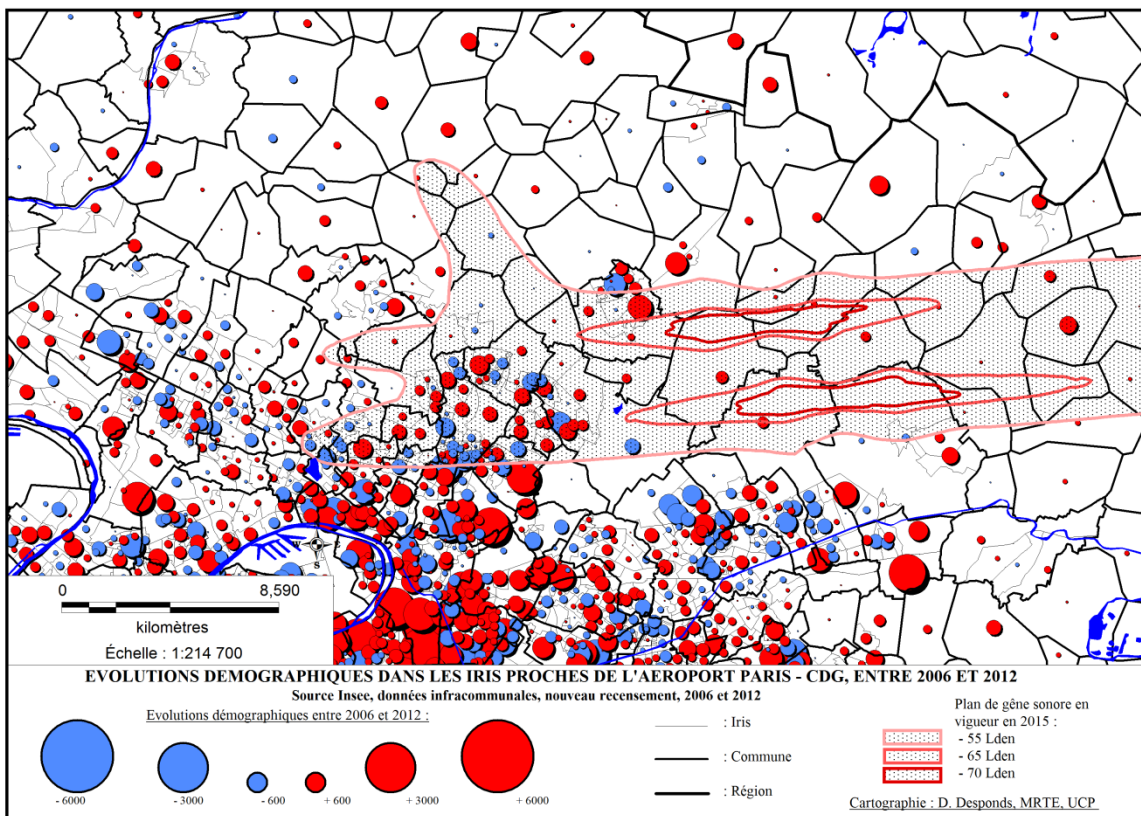


**Carte 4 :** Population dans les Iris proches de l'aéroport de Paris – CDG, en 2012.

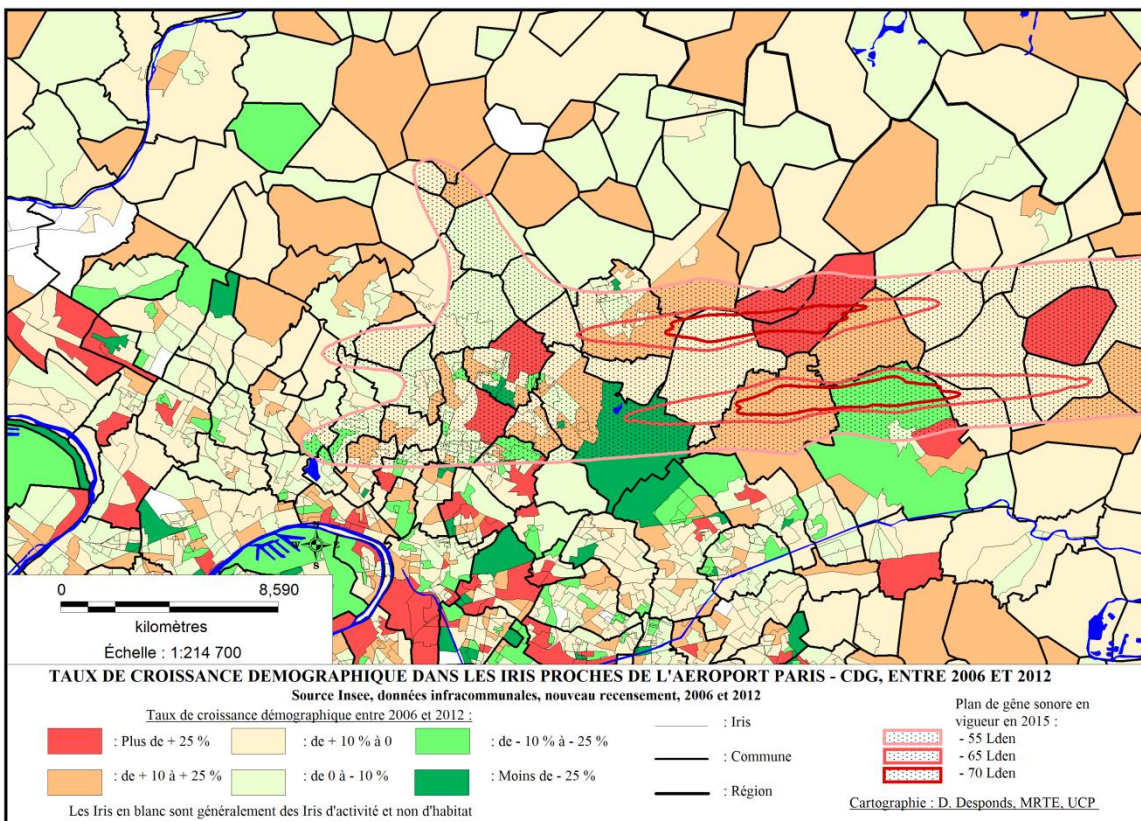


**Carte 5 :** Population dans les Iris proches de l'aéroport de Paris – CDG et espaces bâtis, en 2012.





**Carte 6 :** Evolutions démographiques dans les Iris proches de l'aéroport de Paris – CDG, entre 2006 et 2012.



**Carte 7 :** Taux de croissance démographique dans les Iris proches de l'aéroport de Paris – CDG, entre 2006 et 2012.

## b. Les territoires aéroportuaires de Paris – Orly : de fortes dynamiques démographiques

Comme il a été indiqué précédemment par les cartes d'occupation du sol, la plateforme aéroportuaire d'Orly s'inscrit dans un espace fortement urbanisé. Ceci résulte à la fois de l'antériorité d'Orly<sup>12</sup>, Paris – CDG n'ayant été opérationnel qu'à partir de 1974<sup>13</sup>, mais également de règles urbanistiques de limitation de l'urbanisation à proximité des aéroports initialement moins strictes<sup>14</sup>. Les PEB ne sont devenus obligatoires<sup>15</sup> qu'à partir de la loi 85-696 du 11 juillet 1985. Celle-ci vise à ne pas exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores.

Qu'il s'agisse du PGS en vigueur en 2015 ou de la zone de 5 kilomètres autour de celui-ci (*Carte 2*), la plateforme Paris – Orly concerne des communes fortement urbanisées du Val-de-Marne ou de l'Essonne<sup>16</sup> (*Carte 8* et *Carte 9*). La population totale inscrite à l'intérieur de la zone délimitée par le Lden 55 dB(A) était de 123 188 habitants en 1999 et de 135 881 en 2012, soit une croissance de + 10,3 % sur la période (*Graphique 1* et *Graphique 3*). Dans la zone de 5 kilomètres autour du PGS, la population de Paris – Orly est supérieure à celle de Paris – CDG (*Graphique 2*). De même les évolutions démographiques enregistrées sur la période récente de 2006-2012 (*Graphique 3* et *Graphique 4*) sont plus nettement positives dans le cas de Paris – Orly. De nombreuses communes (*Carte 10*) enregistrent des soldes positifs, les plus élevés étant observés à Wissous (+ 1 608 habitants) et à Villeneuve-Saint-Georges (+ 2 545 habitants) (*Annexe 2* pour la localisation des communes). De nombreux Iris apparaissent avec des soldes négatifs, mais ils concernent des communes de première couronne, du plateau de Saclay ou de la vallée de la Seine en amont d'Ablon-sur-Seine, comme Athis-Mons, Draveil, Soisy-sur-Seine ou encore Evry. Les résultats en valeurs relatives (*Carte 11*) confirment ces tendances.

---

<sup>12</sup> Initialement à vocation militaire, l'aéroport d'Orly devient un aéroport entièrement civil le 1<sup>er</sup> mars 1954.

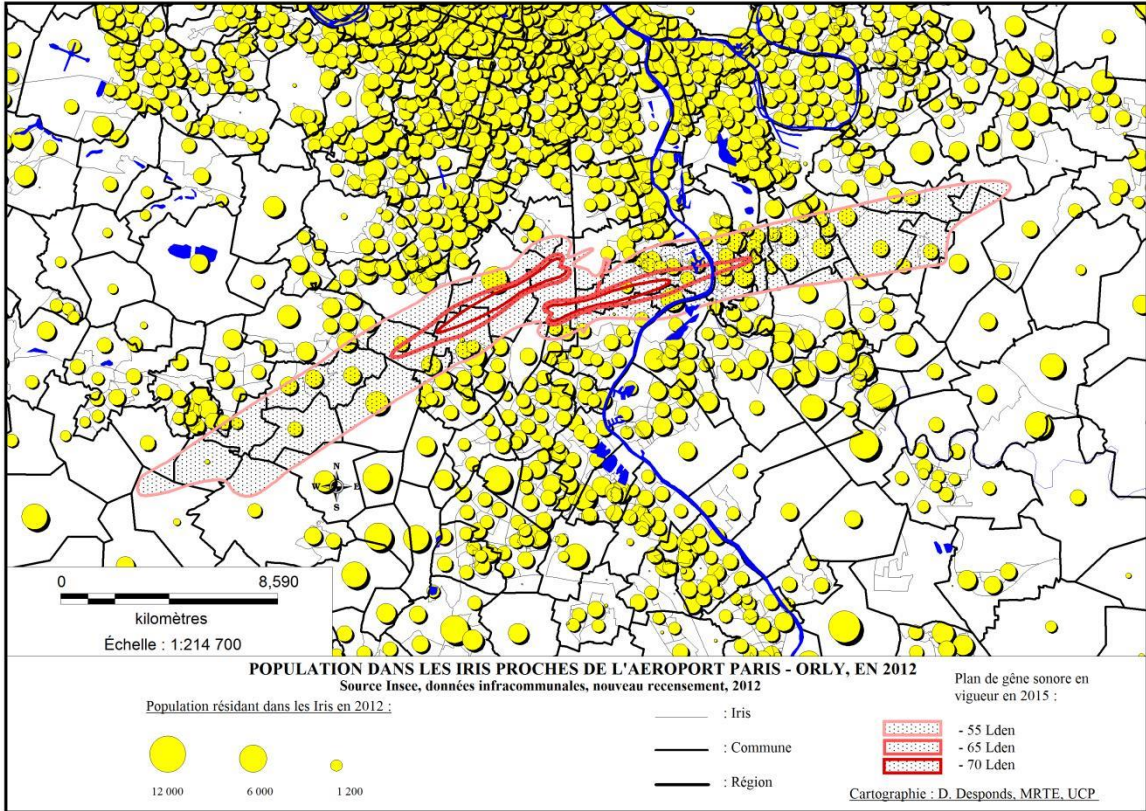
L'aérogare sud qui permet de fortement accroître le trafic est inaugurée le 24 février 1961. L'aérogare ouest et son inauguration remontent seulement au 26 février 1971.

<sup>13</sup> L'inauguration du terminal 1 a eu lieu le 8 mars 1974.

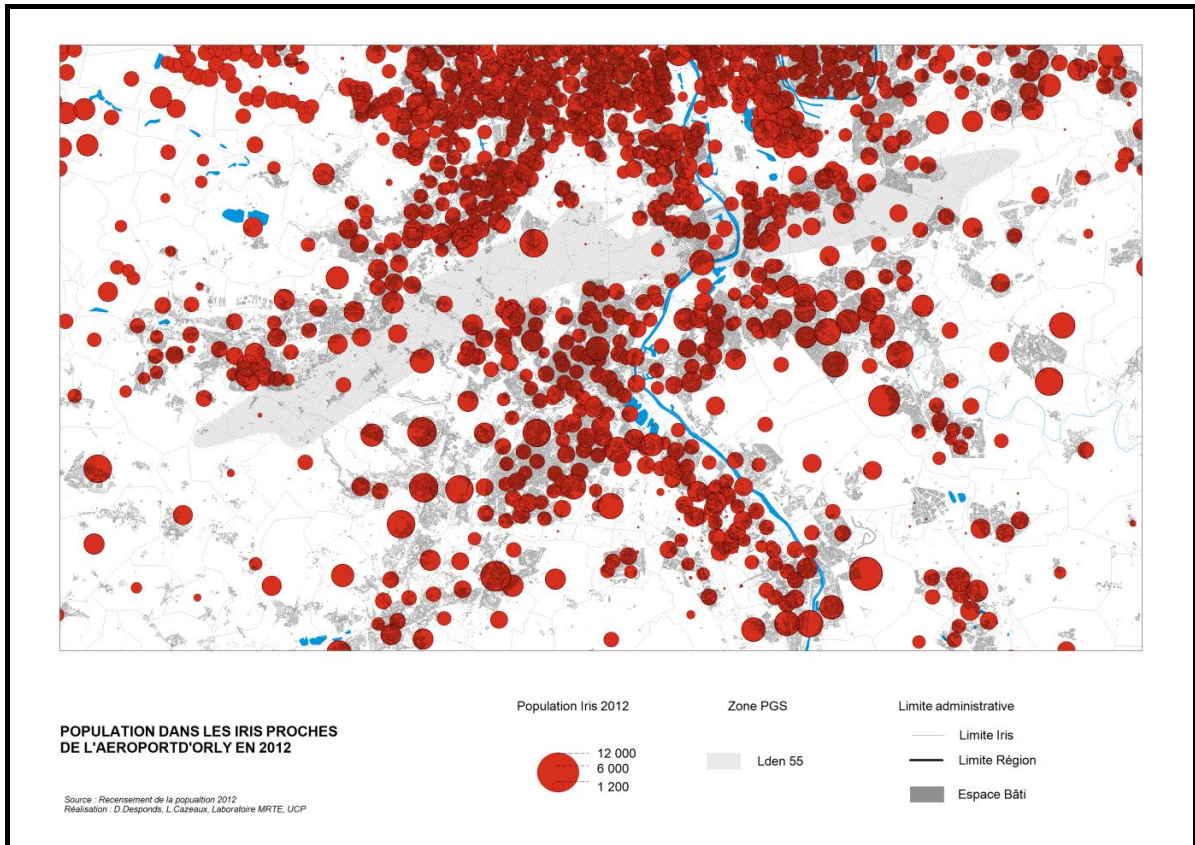
<sup>14</sup> Les PEB permettent de fixer des règles urbanistiques contrôlant l'urbanisation autour des aéroports. Voir à ce propos le document de l'ACNUSA : <http://www.acnusa.fr/fr/le-bruit-et-la-cartographie/la-cartographie/peb-plan-dexposition-au-bruit/14>. Celui concernant Paris - CDG date du 3 avril 2007, celui de Toulouse – Blagnac du 21 août 2007 et celui d'Orly du 21 décembre 2012.

<sup>15</sup> Le Plan d'Exposition au Bruit délimite les zones voisines des aéroports à l'intérieur desquelles la construction de logements est limitée ou interdite, en tenant compte des spécificités du contexte préexistant. Il empêche que de nouveaux riverains soient gênés par les nuisances sonores (voir : [http://www.advocnar.fr/LePlanExpositionauxBruits\(PEB\).html](http://www.advocnar.fr/LePlanExpositionauxBruits(PEB).html))

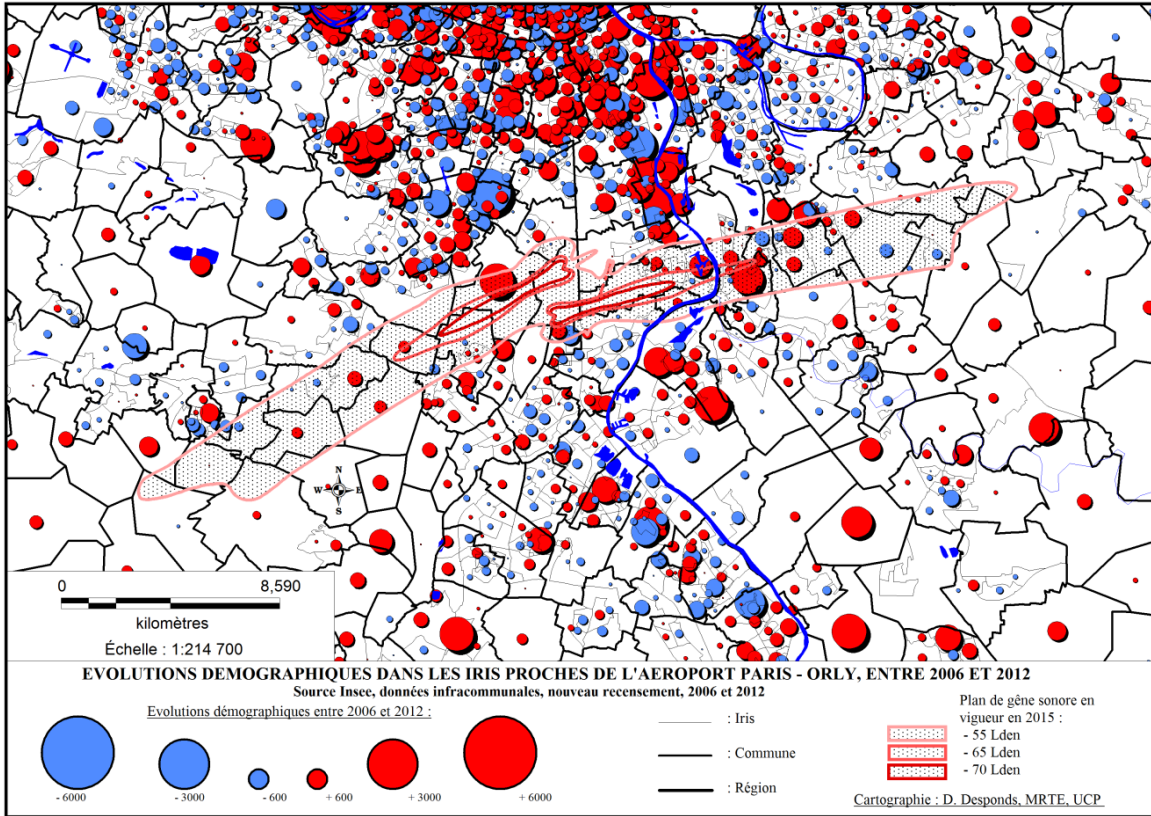
<sup>16</sup> Ainsi, Chilly-Mazarin comptait en 2012, 19 213 habitants, Orly, 21 628 ou Villeneuve-le-Roi, 19 782, pour ne prendre que quelques exemples.



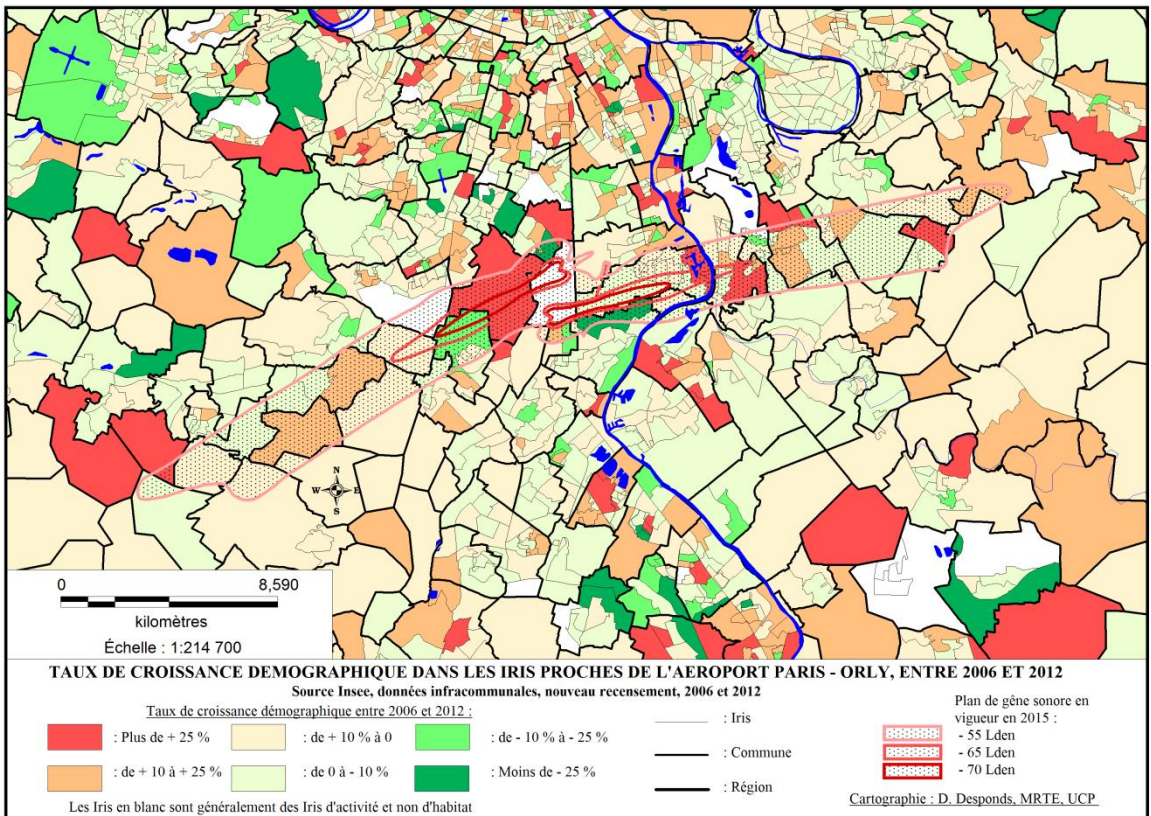
**Carte 8 :** Population dans les Iris proches de l'aéroport de Paris – Orly, en 2012.



**Carte 9 :** Population dans les Iris proches de l'aéroport de Paris – Orly et espaces bâtis, en 2012.



Carte 10 : Evolutions démographiques dans les Iris proches de l'aéroport de Paris – Orly, entre 2006 et 2012.



Carte 11 : Taux de croissance démographique dans les Iris proches de l'aéroport de Paris – Orly, entre 2006 et 2012.

### c. Le territoire aéroportuaire de Toulouse – Blagnac : des dynamiques démographiques intenses

L'aéroport Toulouse – Blagnac ne peut rivaliser avec les deux aéroports parisiens, ni sur le plan du trafic passagers, ni sur celui du fret. Selon les données de l'Union des aéroports français<sup>17</sup>, Paris – CDG occupe une place très largement dominante dans le domaine du trafic passagers avec un flux de 63 813 756 recensé en 2014, en croissance de + 2,8 % entre 2013 et 2014. Paris – Orly suit très loin derrière avec 28 862 586 passagers (en croissance de + 2,1 %). Toulouse – Blagnac n'occupait que la sixième position<sup>18</sup> avec 7 517 736 passagers (en légère décroissance de 0,7 %). Dans le domaine du fret, les hiérarchies sont légèrement différentes : Paris – CDG occupe toujours la première position française (1 896 433 tonnes en 2014, en croissance de + 1,1 % entre 2013 et 2014), suivi là aussi de très loin par Paris – Orly (103 706 tonnes, en augmentation de + 10 %), puis directement cette fois par Toulouse – Blagnac (58 827 tonnes, en croissance de + 1,3 %). Cette troisième place dans le domaine du fret s'explique par l'implantation des industries aéronautiques dans la région toulousaine.

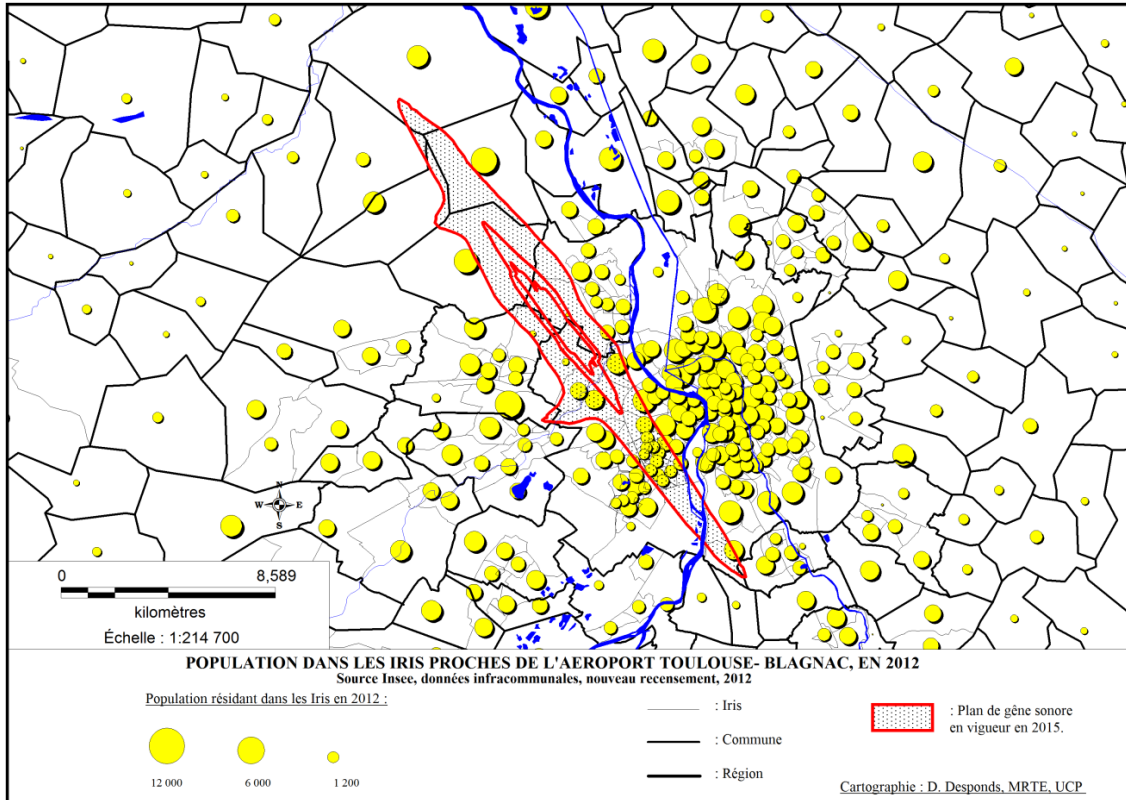
Les infrastructures de l'aéroport sont pour l'essentiel situées sur la commune de Blagnac et de façon plus marginale sur celles de Cornebarrieu, Colomiers et aussi sur la partie sud-est de Toulouse. Cette plateforme se caractérise par sa grande proximité du centre de l'agglomération toulousaine : les pistes de Blagnac sont ainsi situées à près de 9 kilomètres de la place du Capitole, cœur même de la ville de Toulouse.

Les populations occupent une place importante dans la partie sud du PGS (*Carte 12* et *Carte 13*), en particulier sur les Iris de Toulouse situés à l'ouest de la Garonne. Cette partie de la ville de Toulouse se trouve donc directement concernée par les nuisances sonores. Les évolutions enregistrées sur la période 2006-2012 (*Carte 14*) montrent des soldes démographiques négatifs, qui ressortent de manière plus nuancée avec les valeurs relatives (*Carte 15*). Toutefois, si l'on prend en compte tous les Iris concernés par le PGS, ceux-ci comptaient 66 544 habitants en 1999 et 80 927 en 2012, soit une croissance de + 21,6 % (*Graphique 1*). Des soldes négatifs sont observés dans de nombreux Iris de Toulouse non soumis aux nuisances sonores aéroportuaires, quand dans le même temps, des communes périphériques gagnent de la population. D'intenses dynamiques de redistribution de la population du centre en direction des périphéries semblent donc à l'œuvre à l'échelle de l'agglomération, mettant en jeu la question des nuisances sonores aériennes.

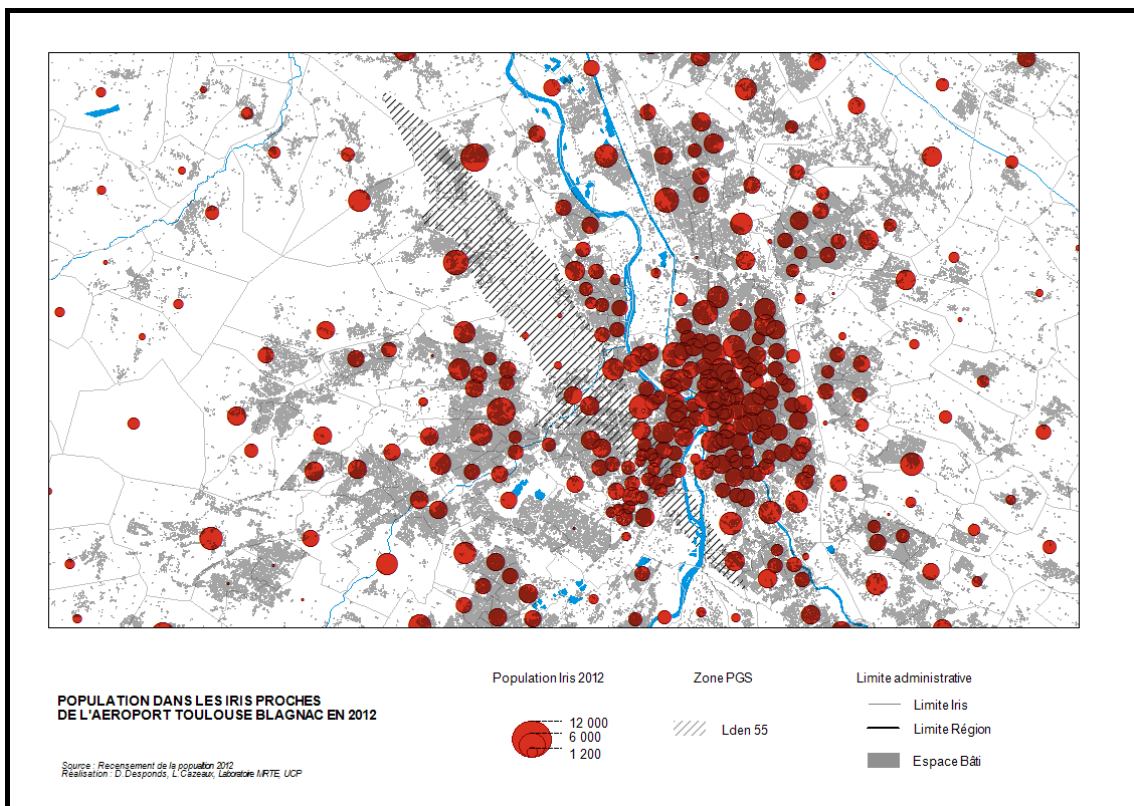
---

<sup>17</sup> Voir le rapport téléchargeable : [http://www.aeroport.fr/uploads/documents/Rapport\\_activite\\_2014.pdf](http://www.aeroport.fr/uploads/documents/Rapport_activite_2014.pdf)

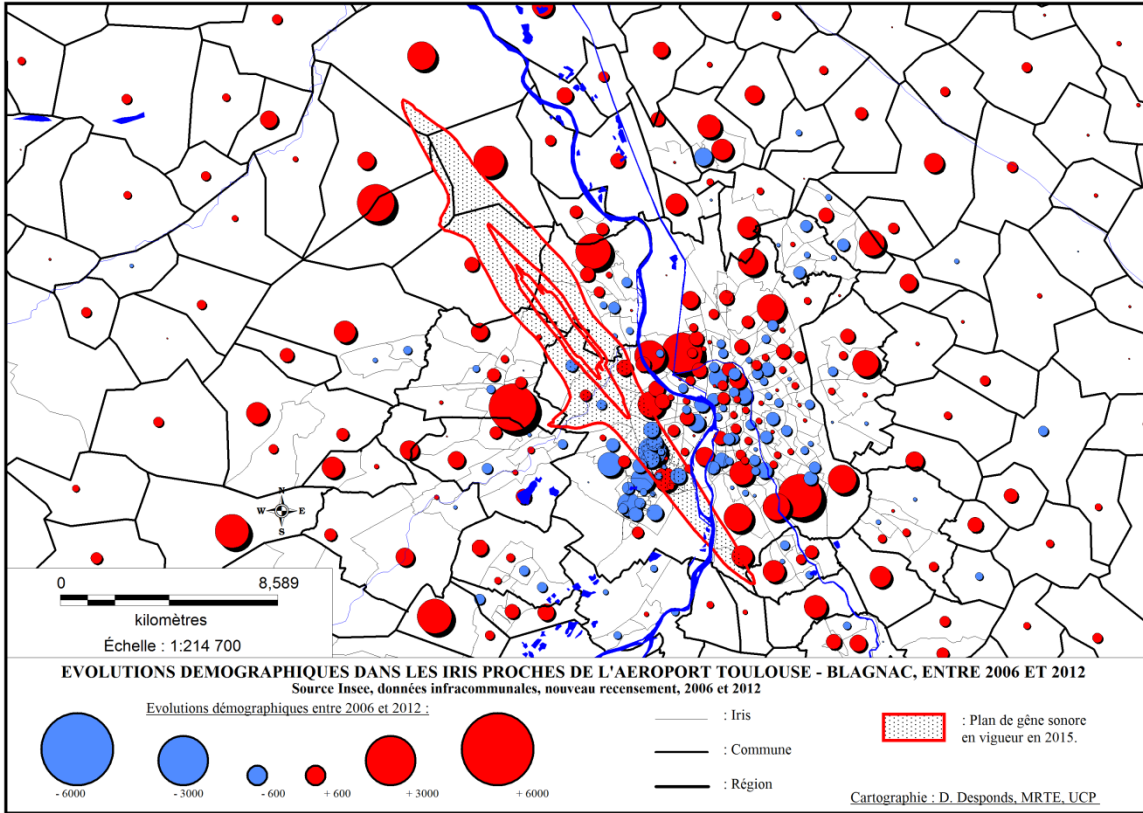
<sup>18</sup> Toulouse – Blagnac se situe derrière Nice – Cote d'Azur, Lyon – Saint-Exupéry et Marseille – Provence.



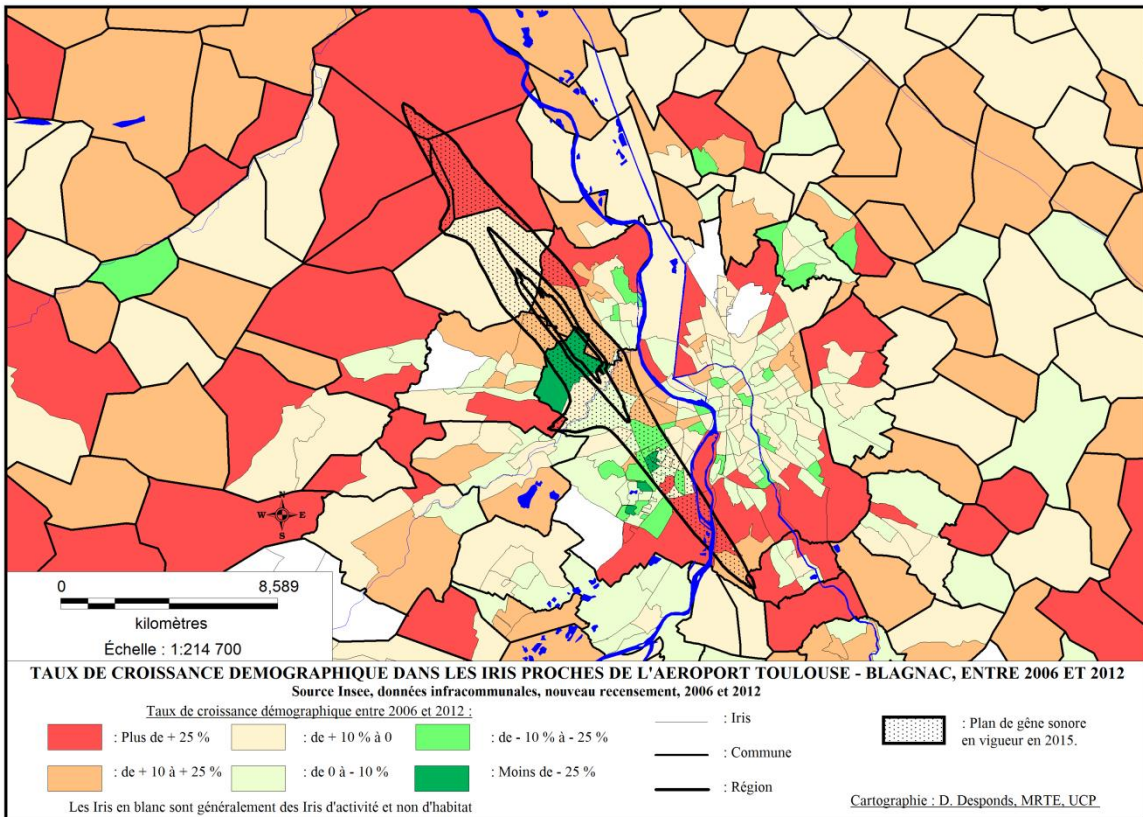
**Carte 12 :** Population dans les Iris proches de l'aéroport de Toulouse – Blagnac, en 2012.



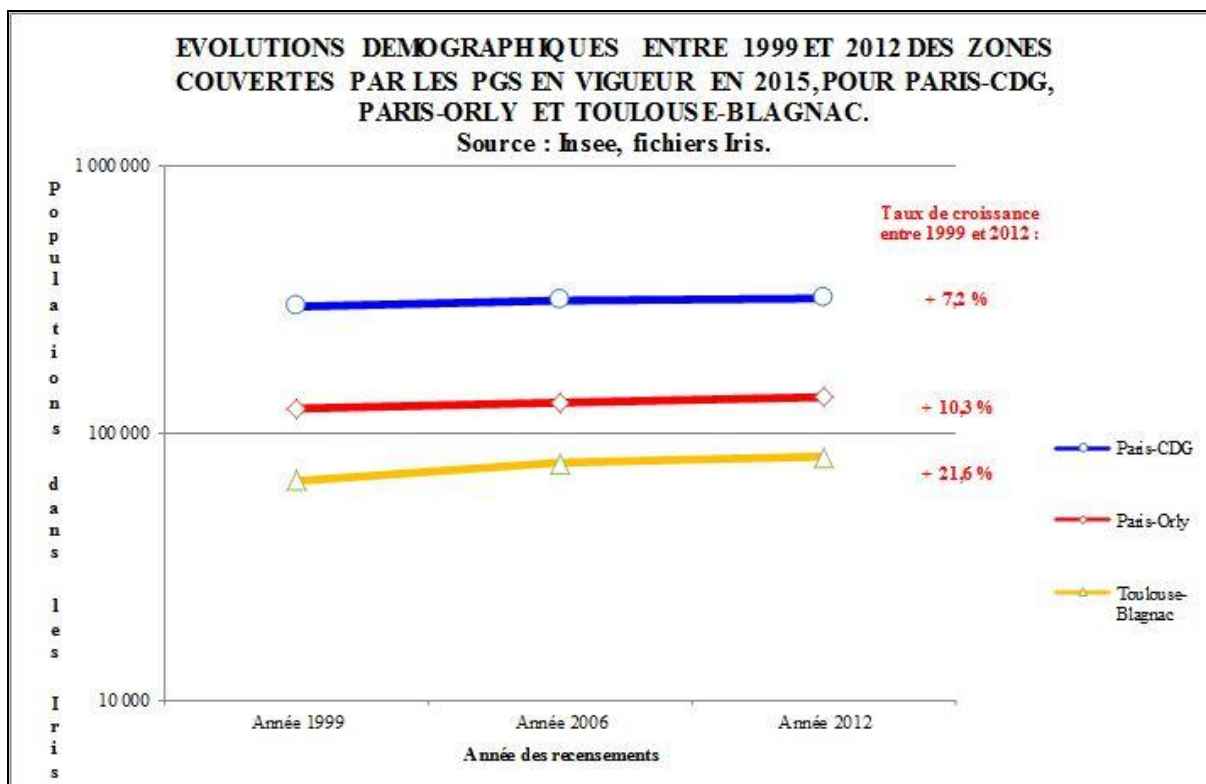
**Carte 13 :** Population dans les Iris proches de Toulouse – Blagnac et espaces bâtis, en 2012.



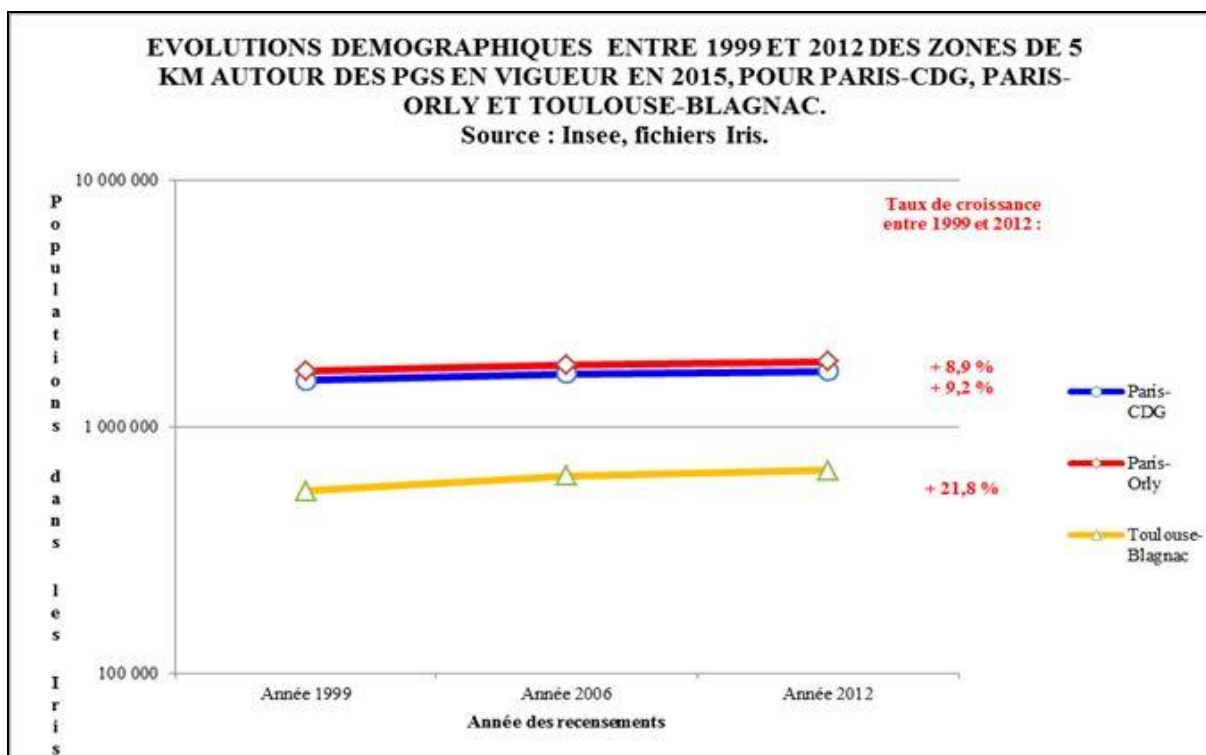
Carte 14 : Evolutions démographiques dans les Iris proches de Toulouse – Blagnac, entre 2006 et 2012.



Carte 15 : Taux de croissance démographique dans les Iris proches de Toulouse – Blagnac, entre 2006 et 2012.

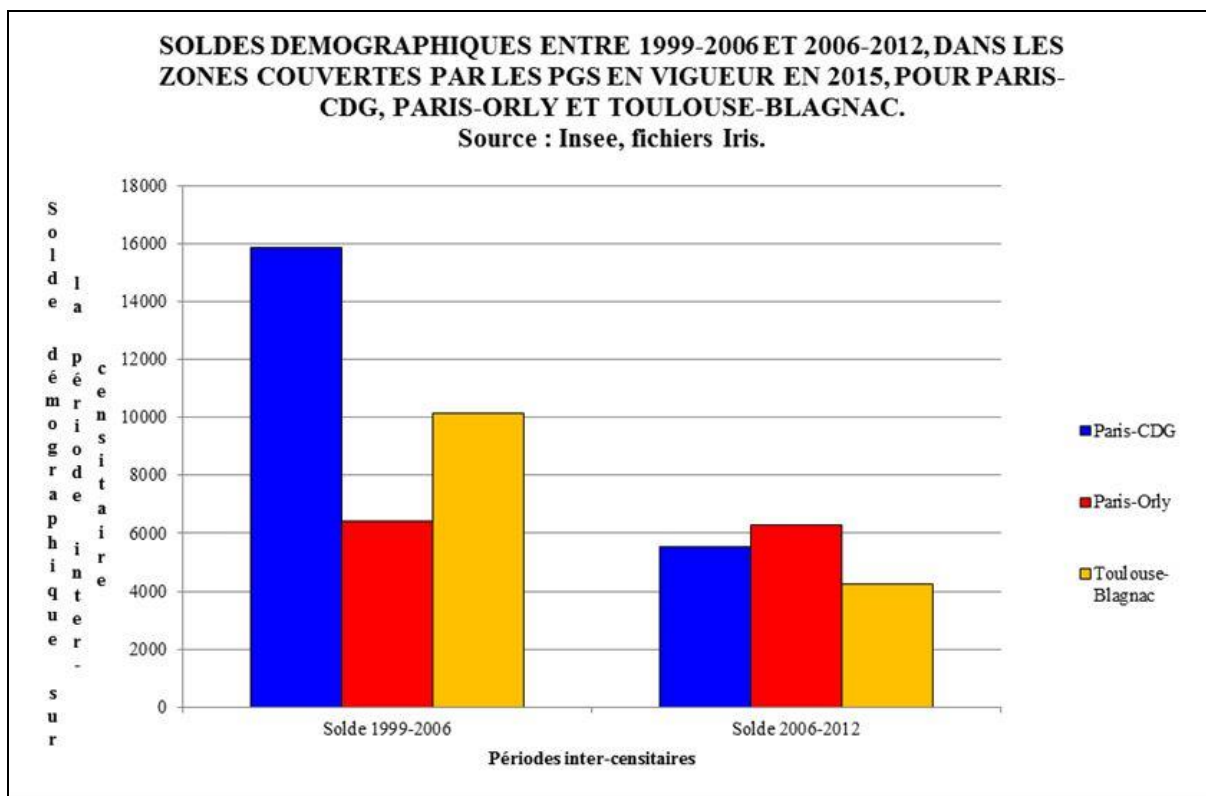


**Graphique 1 :** Evolutions démographiques entre 1999 et 2012 dans les zones couvertes par les PGS en vigueur en 2015, pour Paris – CDG, Paris – Orly et Toulouse – Blagnac.

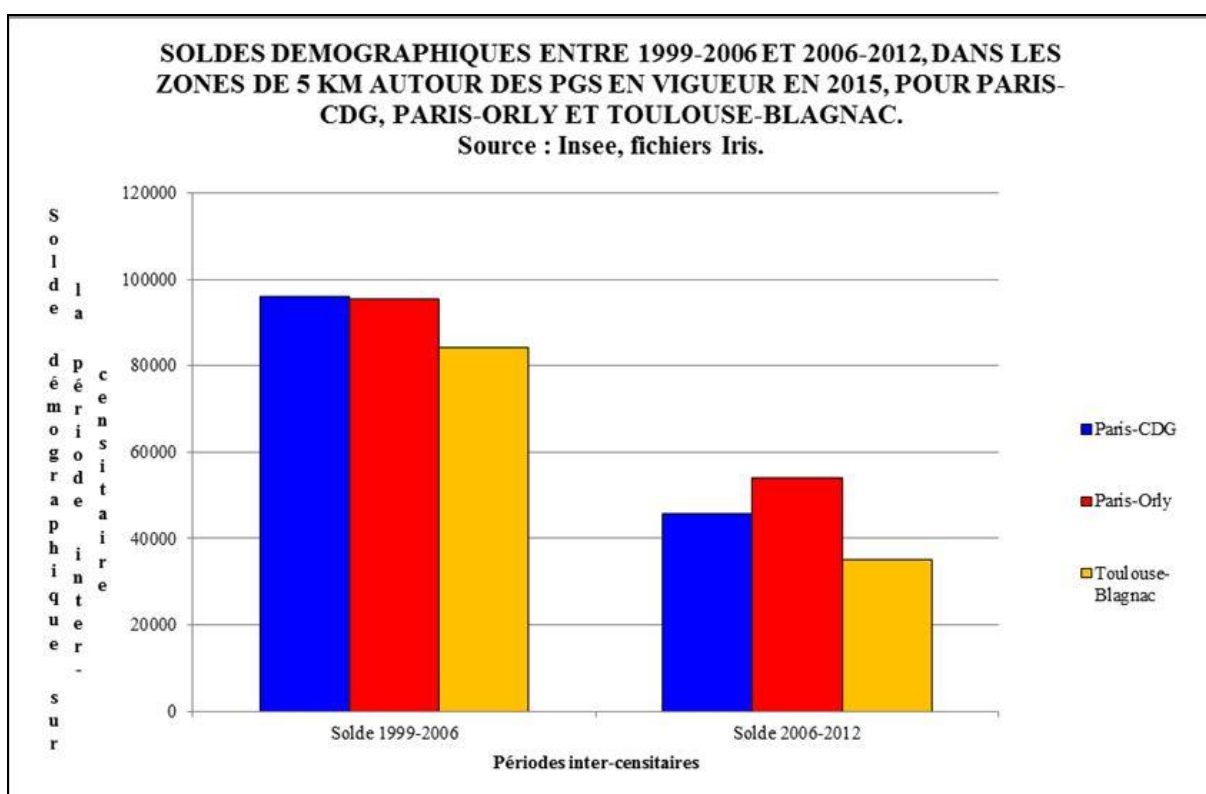


**Graphique 2 :** Evolutions démographiques entre 1999 et 2012 dans la zone d'étude de 5 kilomètres autour des PGS en vigueur en 2015, pour Paris – CDG, Paris – Orly et Toulouse – Blagnac.





**Graphique 3 :** Soldes démographiques entre 1999-2006 et 2006-2012 dans les zones couvertes par les PGS en vigueur en 2015, pour Paris – CDG, Paris – Orly et Toulouse – Blagnac.



**Graphique 4 :** Soldes démographiques entre 1999-2006 et 2006-2012 dans la zone d'étude de 5 kilomètres autour des PGS en vigueur en 2015, pour Paris – CDG, Paris – Orly et Toulouse – Blagnac.

## VI. Les territoires de la géographie prioritaire à proximité des plateformes aéroportuaires

La géographie prioritaire répond à des objectifs d'équité sociale en mettant en œuvre des dispositifs de discrimination positive territoriale (Anderson et Vieillard-Baron, 2004 ; Desponds, 2014) visant à lutter contre un certain nombre de dysfonctionnements urbains et de problèmes sociaux. Afin de cibler les moyens que l'Etat compte mettre au service de cette politique, des zones spécifiques répondant à certains critères ont été identifiées<sup>19</sup>. Dans le cadre du Pacte de relance pour la ville de 1996, 751 ZUS (Zones Urbaines Sensibles) ont fait l'objet d'un ciblage spécifique. Il s'agissait de zones caractérisées par un type d'habitat spécifique (les grands ensembles d'habitat social) et par des taux de chômage élevés, en particulier chez les jeunes. Il a été constaté que ces ZUS induisaient une certaine dévalorisation des prix de l'immobilier (Desponds et Bergel, 2014). Ces ZUS étaient-elles présentes à proximité des zones affectées par des nuisances sonores ? Dans le cas de Paris – CDG (*Carte 17*), plusieurs ZUS étaient situées à l'ouest de l'aéroport, sur les communes de Gonesse, Garges-lès-Gonesse, Sarcelles, Villiers-le-Bel et Goussainville pour partie. Dans le cas de Paris – Orly (*Carte 19*), la seule ZUS importante était localisée sur la commune d'Orly. Cette ville se caractérisait d'ailleurs par un taux de logements sociaux très élevé au moment où la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbains) a été mise en œuvre en décembre 2000, taux qui reste encore très élevé (59,8 % en 2013). La situation toulousaine (*Carte 21*) est différente car les ZUS y sont peu nombreuses, mais les deux seules (La Reynerie et Bellefontaine) étaient implantées dans la zone couverte par le PGS.

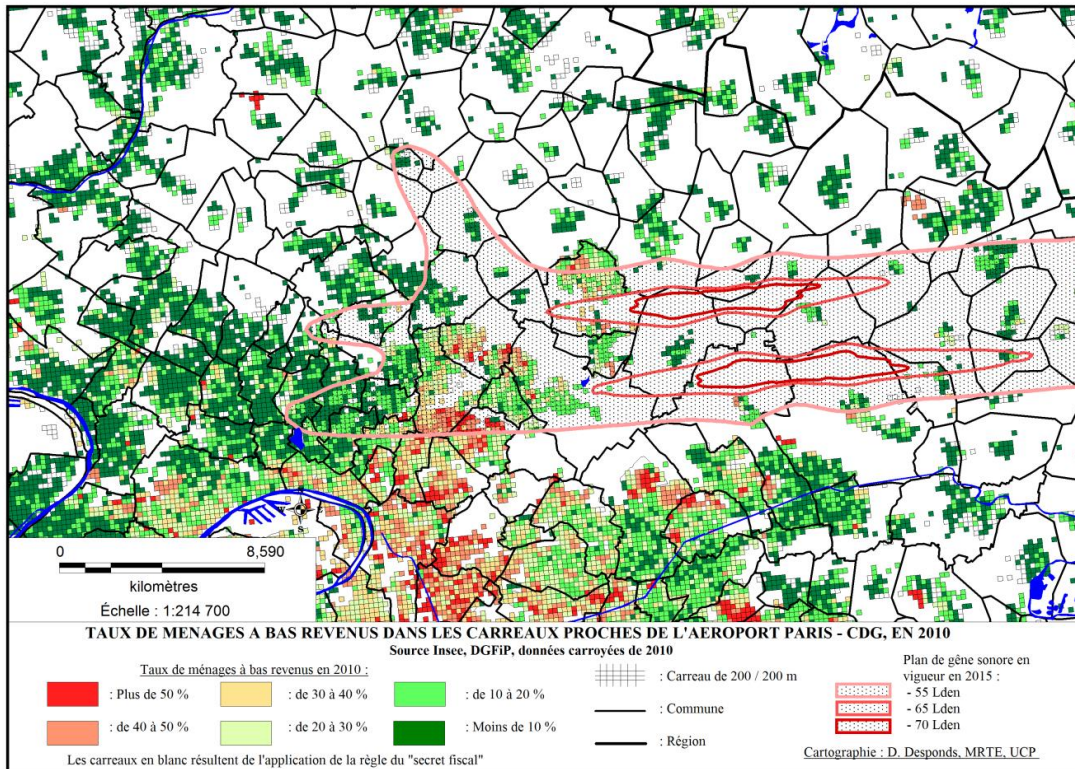
Depuis février 2014, la géographie prioritaire ne s'appuie plus sur les ZUS. Les zones devant bénéficier des aides sont dorénavant identifiées par un seul et unique critère, le taux de ménages à bas revenus (Darriau, Henry et Oswald, 2014)<sup>20</sup> (*Carte 16*). La base cartographique s'appuie par ailleurs sur un système de carroyage à trame de 200 m (*Carte 17*, *Carte 19* et *Carte 21*). Il ressort de ce nouveau dispositif que les zones de la géographie prioritaire deviennent sensiblement plus vastes à l'intérieur des zones confrontées aux nuisances aéroportuaires. Ceci résulte-t-il du renforcement de l'implantation de ménages plus pauvres ?

---

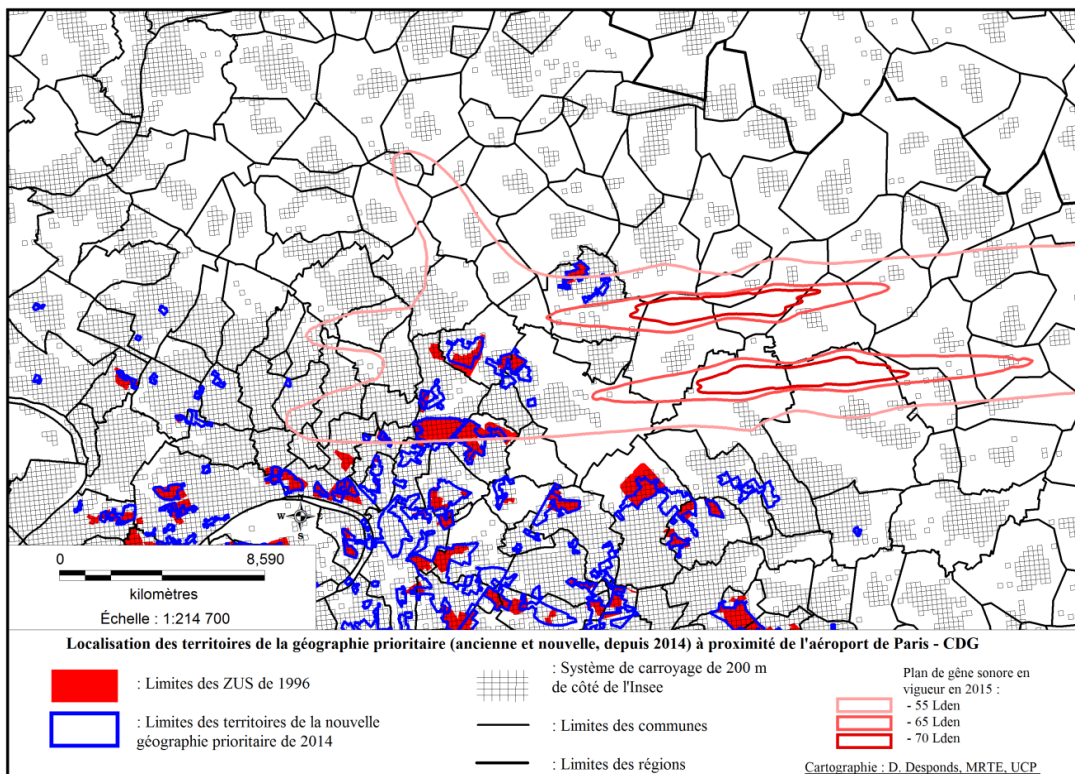
<sup>19</sup> Les zones urbaines sensibles sont définies dans la loi PRV comme des zones « caractérisées par la présence de grands ensembles ou de quartiers d'habitat dégradé et par un déséquilibre accentué entre l'habitat et l'emploi ». La sélection des ZUS s'est opérée sur des critères qualitatifs (« grands ensembles », « déséquilibre emploi/habitat ») et sur une analyse conjointe des élus et de l'Etat (voir <https://sig.ville.gouv.fr/page/16>)

<sup>20</sup> Pour une cartographie précise, voir le site : <http://www.ville.gouv.fr/?carte-des-quartiers-prioritaires.3823>

a. Quelle géographie prioritaire autour de Paris – CDG ?

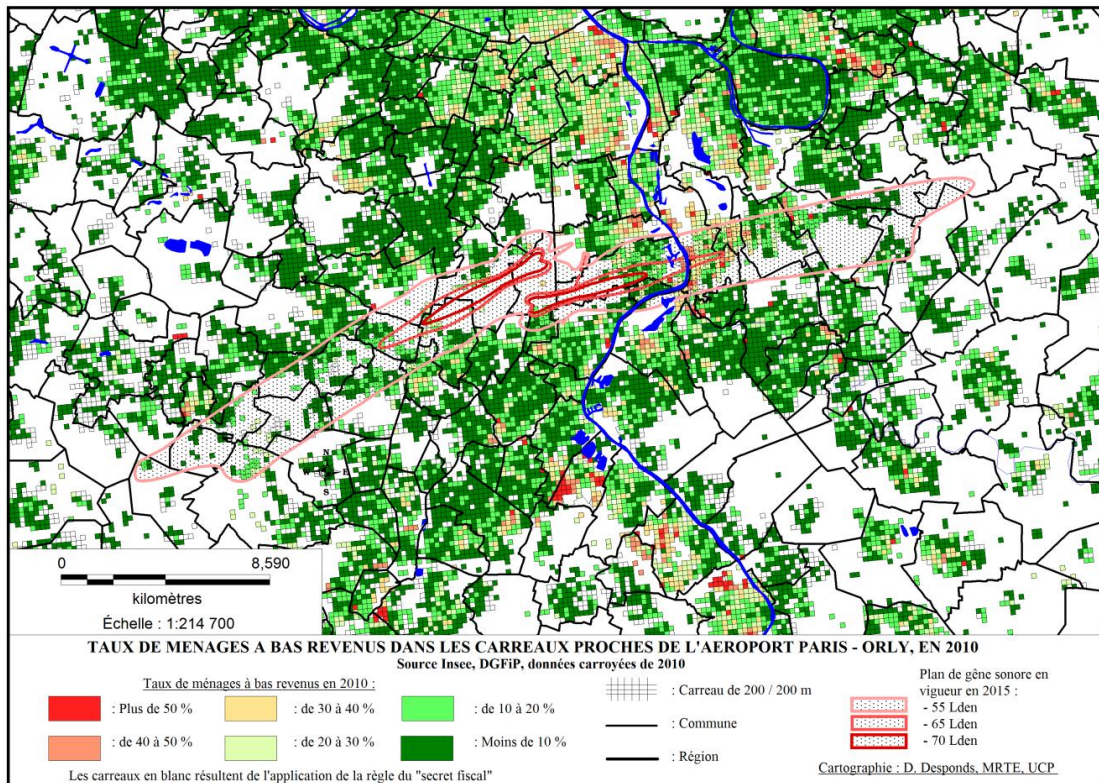


Carte 16 : Taux de ménages à bas revenus à proximité de la plateforme de Paris – CDG, en 2011.

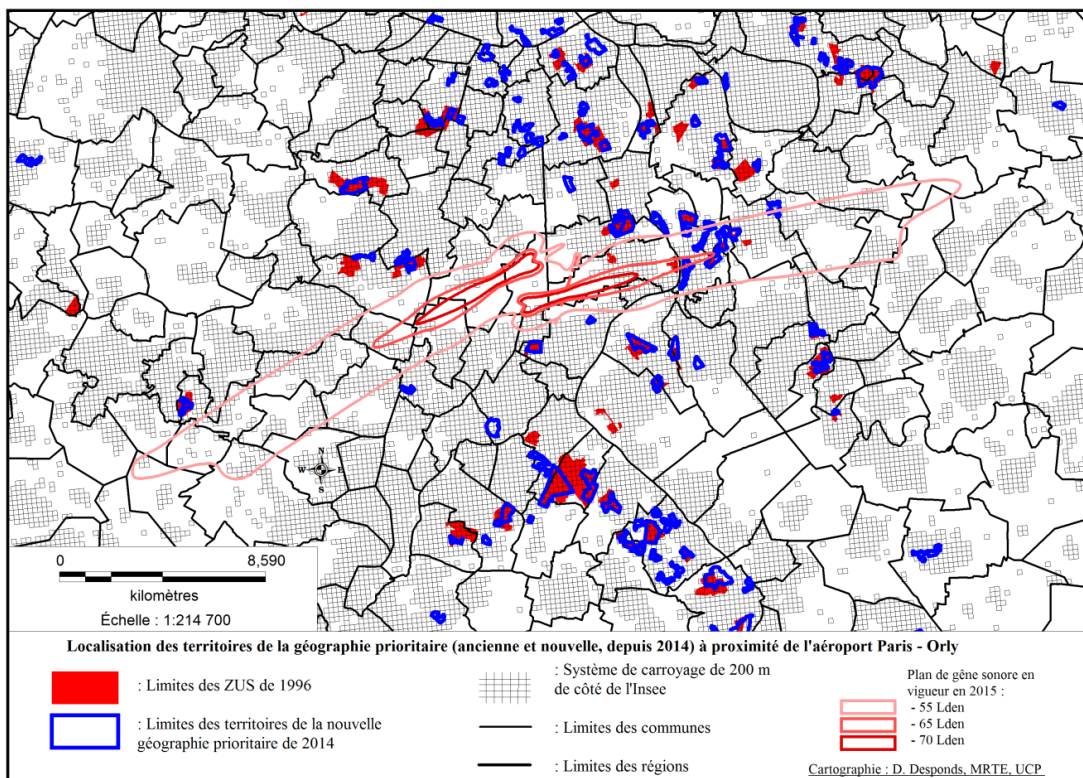


Carte 17 : Territoires de la géographie prioritaire autour de la plateforme de Paris – CDG en 1996 et 2014.

b. Quelle géographie prioritaire autour de Paris – Orly ?

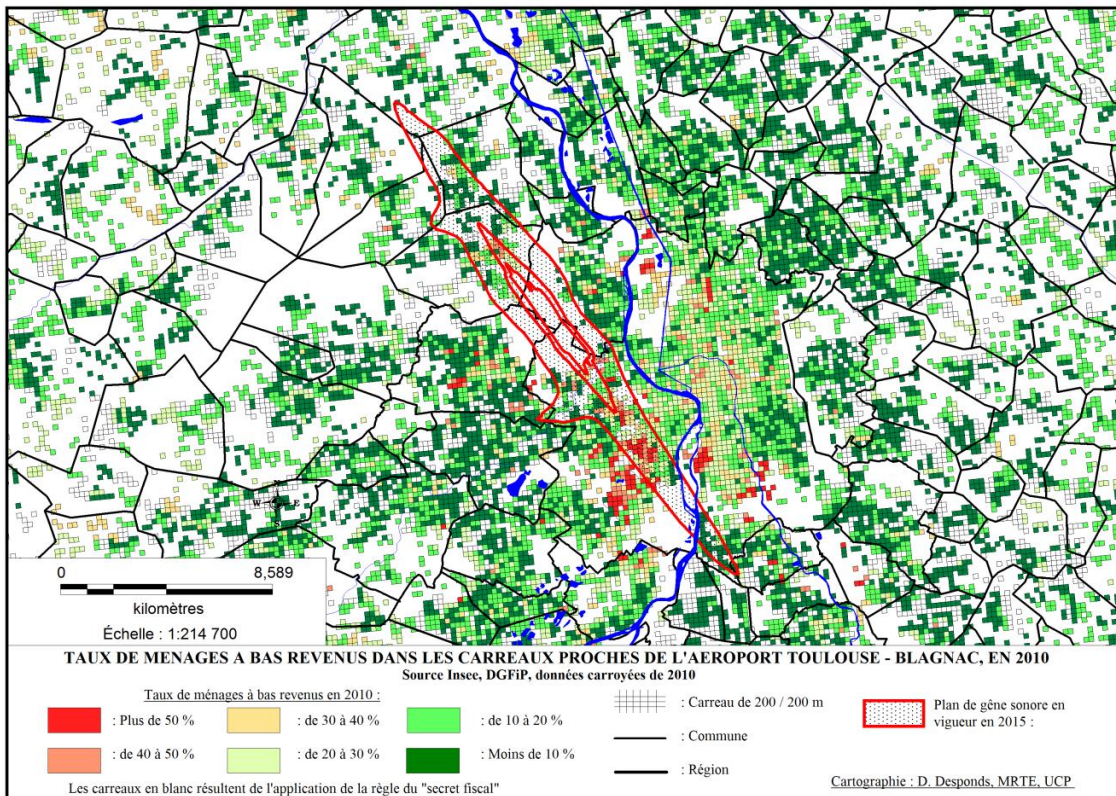


Carte 18 : Taux de ménages à bas revenus à proximité de la plateforme de Paris – Orly, en 2011.

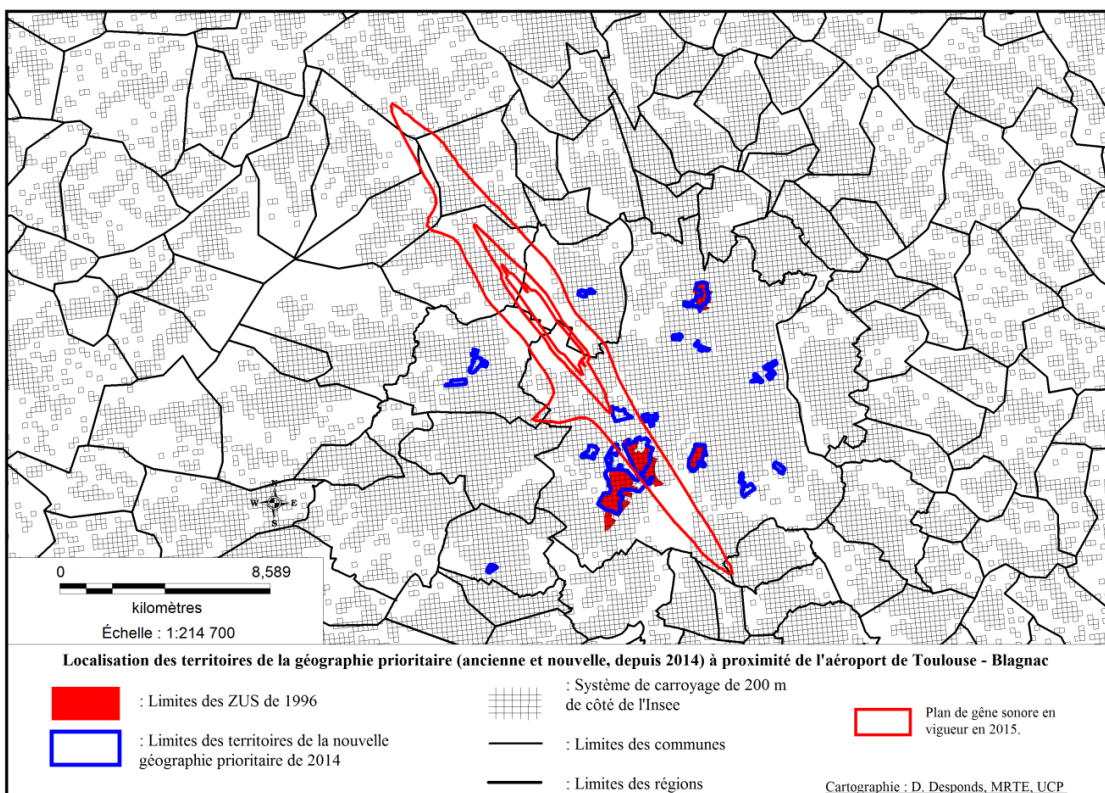


Carte 19 : Territoires de la géographie prioritaire autour de la plateforme de Paris- Orly en 1996 et 2014.

c. Quelle géographie prioritaire autour de Toulouse – Blagnac ?



Carte 20 : Taux de ménages à bas revenus à proximité de Toulouse – Blagnac, en 2011.



Carte 21 : Territoires de la géographie prioritaire à proximité de Toulouse – Blagnac en 1996 et 2014.

## VII. Les spécialisations sociales des territoires aéroportuaires

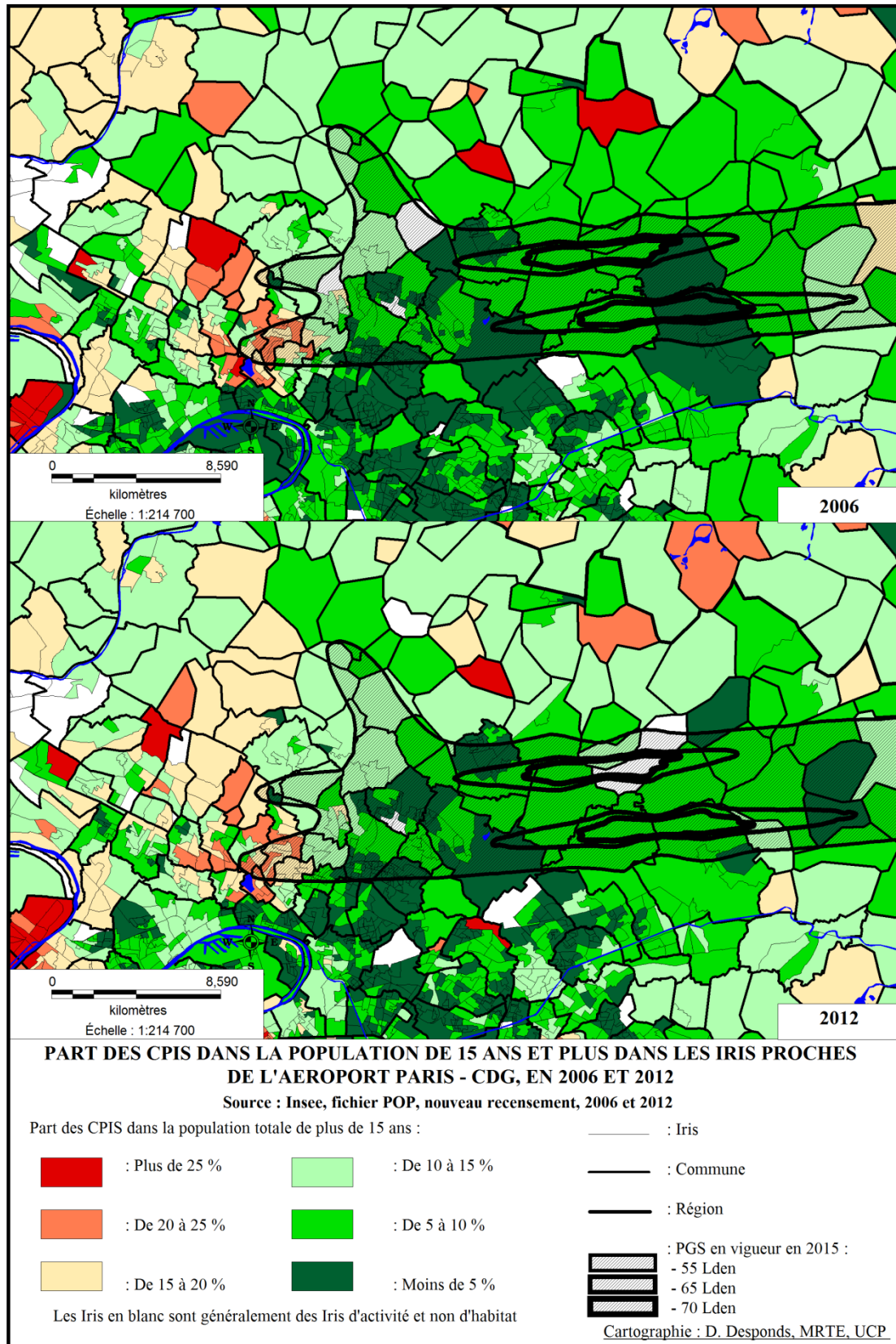
Différents concepts sont utilisés pour analyser les profils sociaux des populations présentes sur les territoires : spécialisation sociale, ségrégation socio-spatiale, sécession urbaine, ghettoïsation. La spécialisation sociale ou la différenciation sociale (Préteceille, 2008) décrit des sur-représentations (*versus* des sous-représentations) de telle ou telle PCS<sup>21</sup> (Professions et Catégories Socioprofessionnelles), en cherchant si possible à identifier des affaiblissements ou des renforcements de ces profils au cours du temps. La ségrégation socio-spatiale, que l'on doit analyser en la mettant en relation avec des dynamiques d'agrégation (Haumont, 1996) cherche à identifier des processus de séparation progressive de certaines populations, soit par volonté de regroupements (agrégation), soit par mise à l'écart résultant d'une réduction du champ des possibles (Jaillet, Perrin et Ménard, 2008). La sécession urbaine cherche à analyser des stratégies de mise à distance volontaire de certaines populations qui ne souhaiteraient plus « cohabiter avec d'autres » (Jaillet, 1999). La ghettoïsation enfin décrit des phénomènes d'enfermement relatifs à la paupérisation et à des formes de relégation résidentielle dans des territoires stigmatisés. Afin d'analyser ces phénomènes, il est toujours nécessaire de mobiliser de nombreuses données statistiques (Préteceille, 2003, 2004, 2006, 2008) et de les croiser si possible avec des données qualitatives afin d'identifier les choix résidentiels des ménages.

Il s'agira ici de présenter les spécialisations sociales identifiables à proximité des plateformes aéroportuaires à partir des données infracommunales de l'Insee pour les années 2006 et 2012. Les cartes qui suivent présentent déjà les parts relatives des deux groupes socio-professionnels les plus ségrégués spatialement, celui des cadres et professions intellectuelles supérieures (CPIS) et celui des ouvriers. Là où l'une des PCS est sur-représentée, l'autre est sous-représentée, et réciproquement. Les cartes ayant été construites sur le même mode, avec les mêmes échelles et les mêmes techniques de discrétisation pour chacune des trois plateformes et pour chacune des deux dates de l'étude, il est possible d'établir des comparaisons terme à terme.

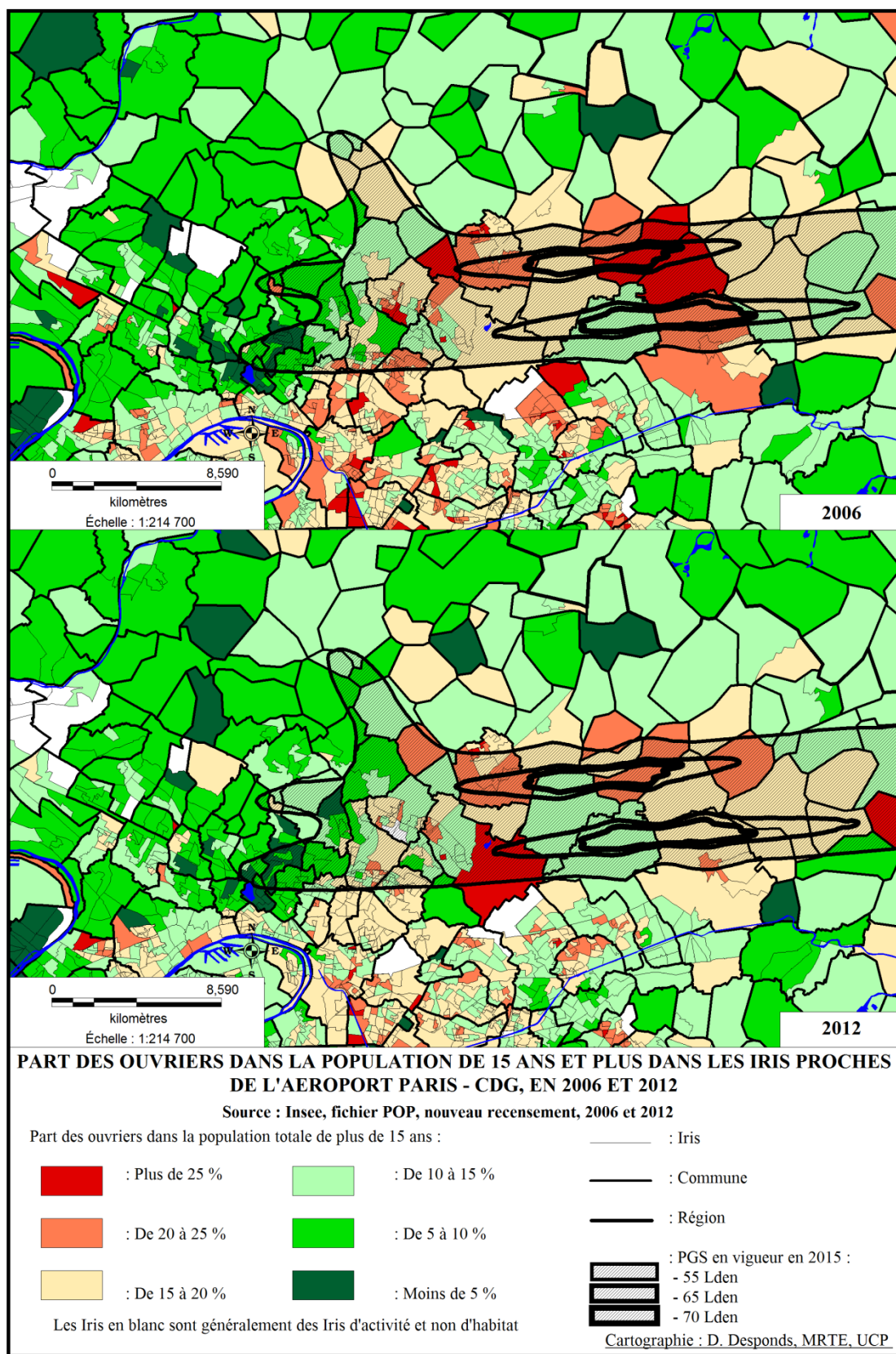
---

<sup>21</sup> L'Insee a remplacé en 1982 les CSP (Catégories Socio-Professionnelles) par les PCS (Professions et Catégories Socioprofessionnelles). Ces dernières comprennent huit catégories (voir : <http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=nomenclatures/pcs.htm>) : six catégories d'actifs : - 1) agriculteurs exploitants - 2) Artisans commerçants, chef d'entreprise - 3) CPIS (Cadres et Professions Intellectuelles Supérieures) - 4) Professions intermédiaires - 5) Employés - 6) Ouvriers) et deux catégories de non actifs : - 7) Retraités - 8) Autres sans activité. Ces classifications sont présentes dans de nombreux fichiers Insee. Pour les études réalisées dans le cadre de ce rapport ont été exploités les fichiers infra-communaux POP. Ils fournissent les PCS pour la population totale de plus de 15 ans.

a. La plateforme de Paris – CDG : l'importance relative des ouvriers



**Carte 22** : Part des CPIS dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Paris – CDG, en 2006 et 2012.



**Carte 23** : Part des ouvriers dans la population de 15 ans et plus, dans les IRIS proches de la plateforme aéroportuaire de Paris – CDG, en 2006 et 2012.



Dans le cas de Paris – CDG, l’opposition entre les CPIS (*Carte 22*) et les ouvriers (*Carte 23*) apparaît clairement en positif / négatif. Les taux d’ouvriers paraissent par ailleurs élevés dans de nombreux Iris, à la fois dans les zones couvertes par les nuisances sonores et dans les communes de Seine-Saint-Denis situées au sud de l’aéroport. Les seules communes présentant des taux de CPIS élevés sont celles de Montmorency (de 20 à 25 %) et de Deuil-la-Barre (de 15 à 20 %). La comparaison des cartes de 2006 et de 2012 montre une augmentation des taux de CPIS<sup>22</sup>, en particulier dans les communes rurales situées au nord de la plateforme de Paris – CDG, les ouvriers y étant par ailleurs moins nombreux. Quelques ménages ayant répondu aux questionnaires sont venus s’installer dans cette zone en provenant d’autres communes de l’aire d’étude (*Carte 49*). Il sera intéressant de connaître leurs motivations.

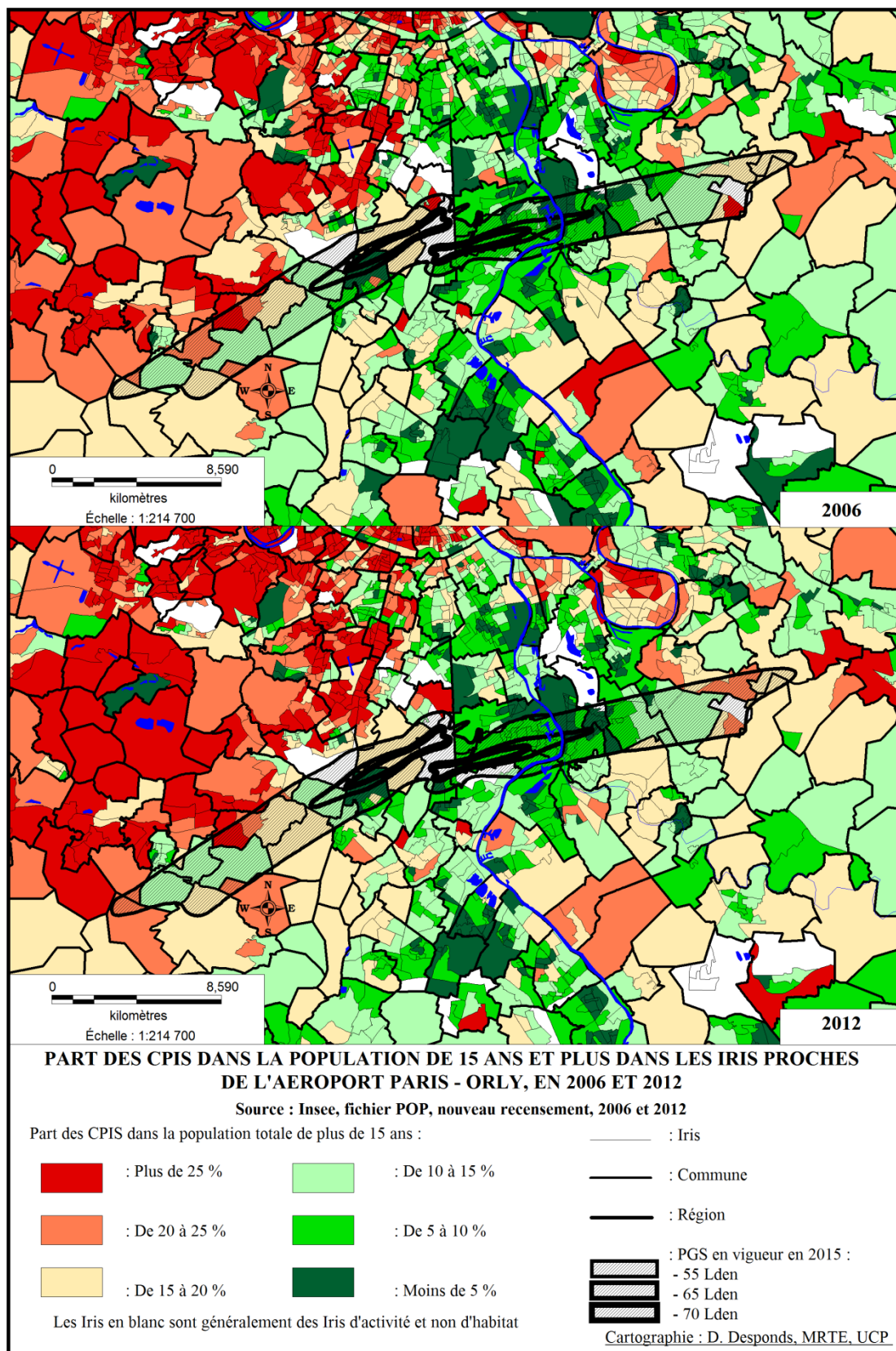
#### b. La plateforme de Paris – Orly : l’importance relative des CPIS et leur progression

La partie de l’espace francilien dans laquelle s’insère la plateforme aéroportuaire de Paris – Orly est très différente socialement de celle de Paris – CDG. La part des CPIS (*Carte 24*) est ainsi beaucoup plus élevée, fréquemment supérieure à 25 %, dans les communes situées à l’ouest de la zone de nuisance sonore, qu’elles soient localisées dans l’Essonne ou dans les Yvelines. Ce profil est par ailleurs corroboré par les données fiscales (*Carte 18*), ainsi que par celles sur les statuts d’occupation des ménages (*Carte 30*). Dans la partie est (communes du Val-de-Marne), les taux de CPIS sont beaucoup plus faibles, sans que toutefois ceux des ouvriers soient très élevés (*Carte 25*). Dans ce cas précis, il serait utile de dépasser la dichotomie CPIS / ouvriers pour s’intéresser aux configurations intégrant les autres PCS.

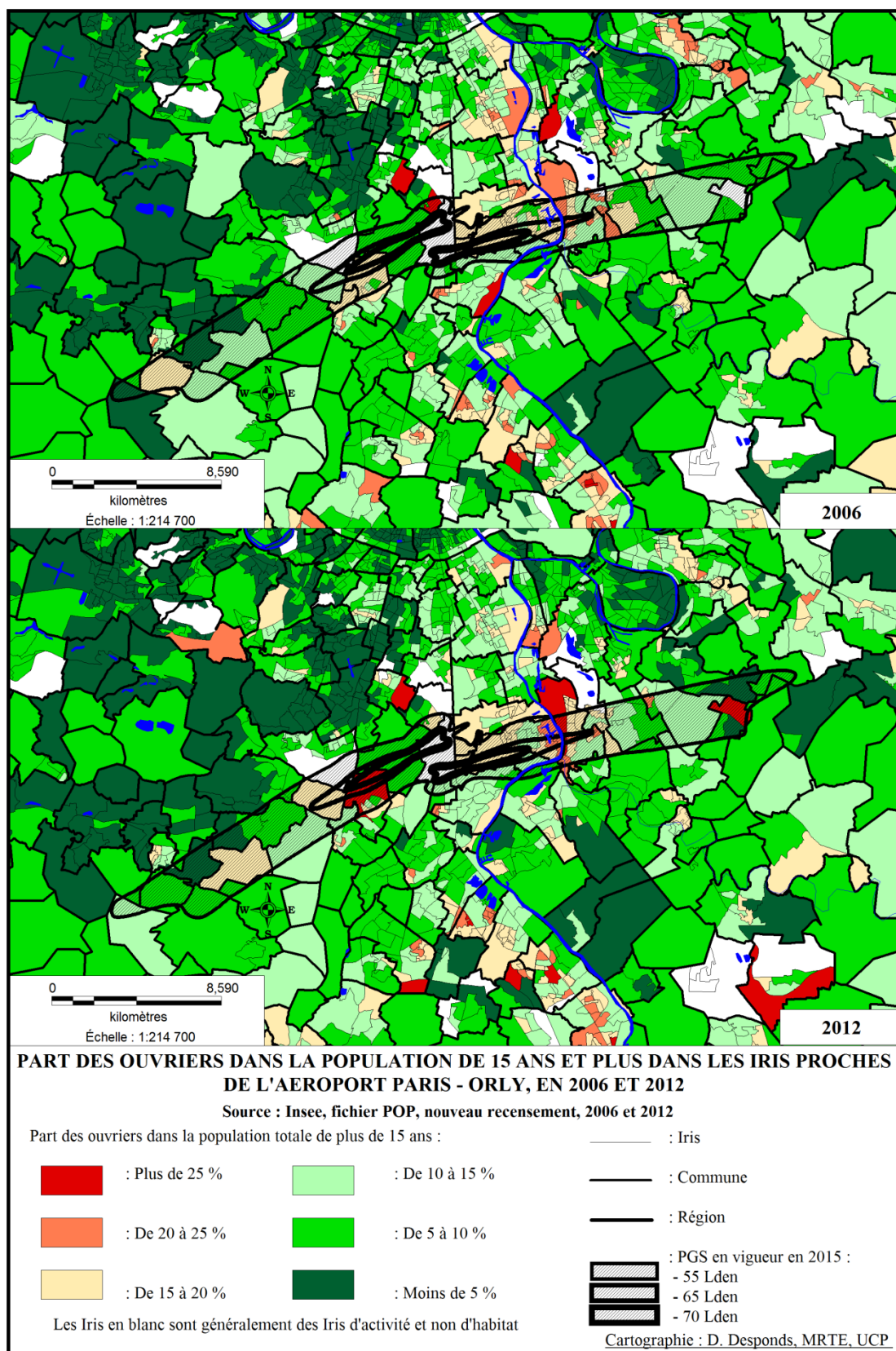
Les dynamiques observées entre les deux dates, même si le pas de temps est court, montrent un renforcement de la part des CPIS dans de nombreux Iris, qu’il s’agisse de ceux où cette catégorie était déjà fortement implantée ou non. Ce processus peut être analysé comme une diffusion progressive de cette PCS, à partir de territoires dans lesquels elle était initialement fortement implantée (Berger, 2004). Cette tendance ne semble toutefois pas très marquée au sein des Iris de la zone de nuisances sonores de l’aéroport de Paris – Orly. Inversement, la part des ouvriers devient résiduelle, à l’exception de quelques rares Iris où elle se renforce (*Carte 25*).

---

<sup>22</sup> Cette tendance est présente de manière générale en région Île-de-France en relation avec les mutations socio-économiques en cours et le changement d’échelle de la métropole parisienne (Berger, 2004, 2006, 2011).



**Carte 24** : Part des CPIS dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Paris – Orly, en 2006 et 2012.



**Carte 25** : Part des ouvriers dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Paris – Orly en 2006 et 2012.

### c. La plateforme de Toulouse – Blagnac

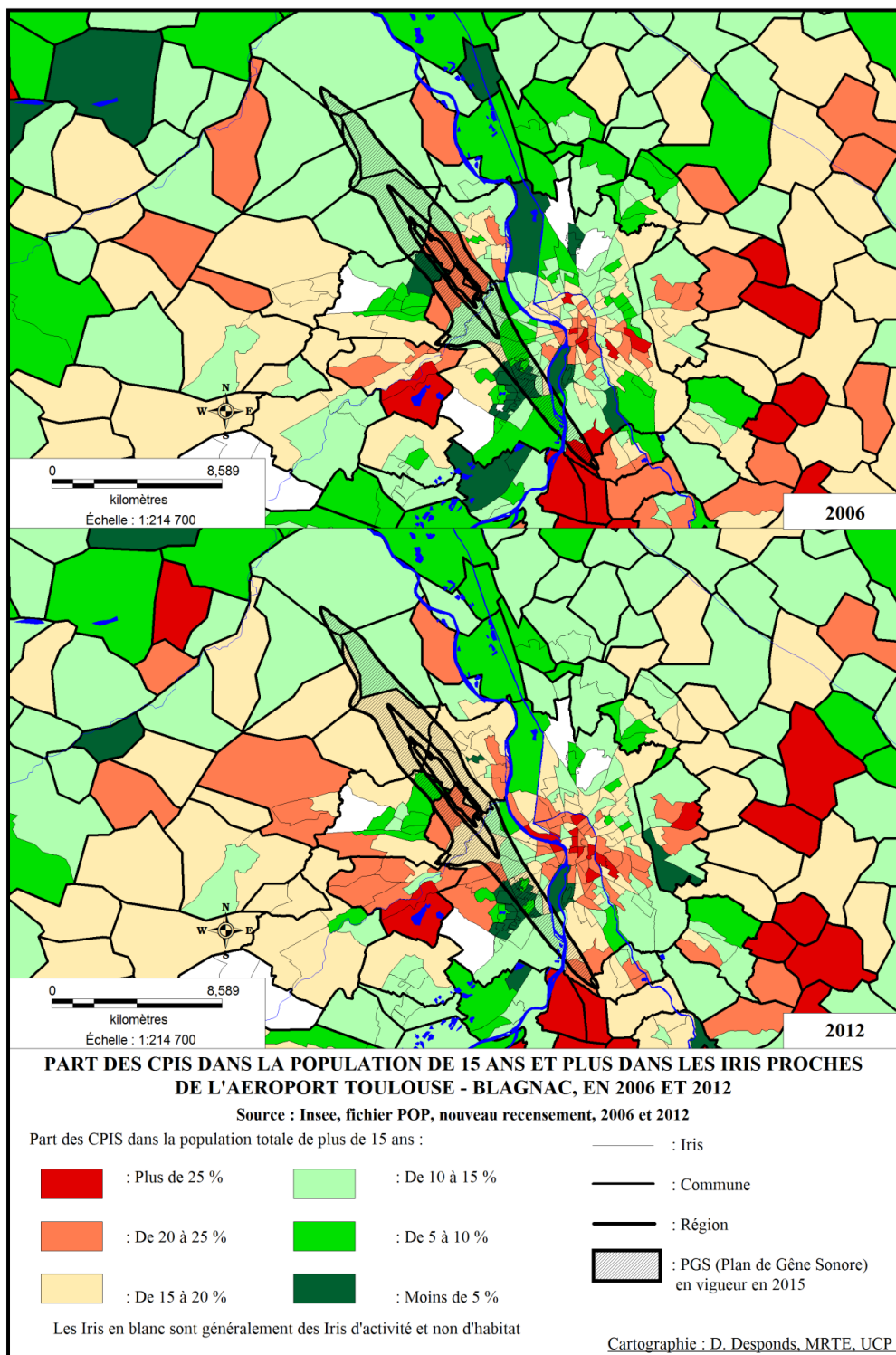
Compte tenu de l'échelle similaire adoptée pour les représentations cartographiques, il n'est possible de visualiser qu'une partie de l'agglomération parisienne (zone nord-est de celle-ci pour la plateforme de Paris – CDG et sud-ouest pour celle Paris – Orly) quand la totalité de l'agglomération toulousaine ainsi que ses marges rurales peuvent être observées. Ceci résulte des écarts d'échelle très importants entre les deux agglomérations, que l'on prenne en compte leur poids démographique<sup>23</sup> ou leur étendue spatiale.

Les CPIS (*Carte 26*) occupent une place importante au centre de la ville de Toulouse ainsi que dans de nombreuses communes de sa périphérie (moins fréquemment dans celles situées au nord de l'agglomération). Ils voient leur part se renforcer entre 2006 et 2012 dans des Iris localisés à l'extérieur ouest de la zone de nuisances sonores de l'aéroport – en particulier sur les communes de Pibrac et de Tournefeuille, deux communes se caractérisant par ailleurs par des taux faibles de logements sociaux, à la différence de Colomiers ou de Blagnac. La part des ouvriers (*Carte 27*) est assez faible dans les Iris de l'agglomération de Toulouse et tend plutôt à diminuer entre 2006 et 2012. Les quelques Iris caractérisés par des taux supérieurs à 15 % sont assez éloignés du cœur de l'agglomération ou situés dans des zones de la géographie prioritaire (*Carte 21*).

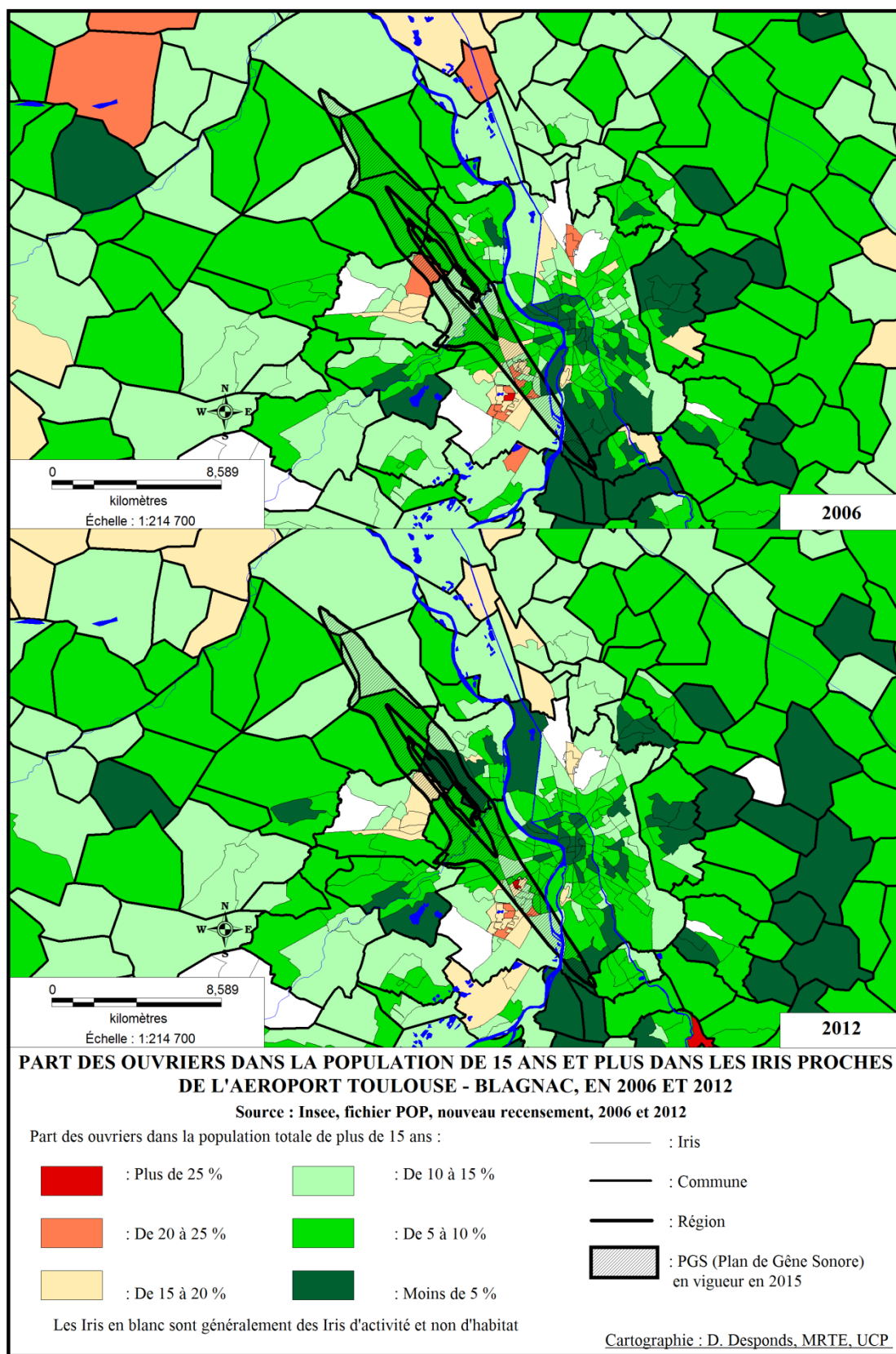
La zone couverte par le PGS ne présente pas de caractérisation sociale spécifique, si l'on excepte sa partie sud où les catégories populaires sont sur-représentées. Ceci est à mettre en relation avec la typologie de l'habitat et avec l'identification de critères de paupérisation, en particulier ceux provenant des données fiscales (*Carte 20*). Il s'agit également d'Iris où les taux de chômage (*Carte 42*) se situaient à des niveaux élevés en 2006 et ont fortement augmenté entre 2006 et 2012. Comme dans les cas de Paris – CDG et Paris – Orly, les spécialisations sociales examinées sous l'angle de la présence des CPIS ou des ouvriers permettent de dégager de grandes oppositions spatiales. Elles nécessiteraient néanmoins d'intégrer des données sur les autres PCS, qu'il s'agisse des professions intermédiaires (généralement corrélées aux CPIS) ou des employés (généralement corrélés aux ouvriers), mais également des retraités. Les autres catégories pèsent plus faiblement.

---

<sup>23</sup> Si l'on prend en compte les agglomérations, en s'appuyant sur l'unité morphologique et la continuité bâtie, l'agglomération parisienne regroupe 10 550 350 habitants en 2012 et celle de Toulouse (sixième de France), 906 457 habitants. Si l'on tient compte de l'aire urbaine (autrement dit l'agglomération à laquelle sont ajoutées les communes situées dans son influence), celle de Paris regroupe 12 405 426 habitants et 1 794 communes quand celle de Toulouse pèse 1 291 517 habitants (quatrième de France selon cette définition), et comprend 453 communes (voir : [http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg\\_id=0&ref\\_id=nattef01203](http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=0&ref_id=nattef01203)). Si l'on se réfère au concept large d'aire urbaine, l'agglomération de Toulouse pèse donc, démographiquement parlant, environ 10 fois moins que celle de Paris.



**Carte 26** : Part des CPIS dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Toulouse – Blagnac, en 2006 et 2012.



**Carte 27** : Part des ouvriers dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Toulouse – Blagnac, en 2006 et 2012.

## VIII. Les paradoxes des évolutions sociales à proximité des plateformes aéroportuaires

Une comparaison des situations démographiques et sociales à proximité des trois plateformes aéroportuaires étudiées<sup>24</sup> prenant en compte les zones définies précédemment, révèle certaines surprises. Ainsi, la croissance démographique s'effectue sur le même rythme que l'on soit à l'intérieur de l'actuel PGS ou dans la zone-tampon de 5 kilomètres l'entourant (*Tableau 1*). Dans le cas de Toulouse – Blagnac, ces croissances sont supérieures à 20 % entre 1999 et 2012, comme nous l'avait déjà montré les *Graphiques 1, 2, 3 et 4*.

Zone d'étude	Aéroports	Population en 1999	Population en 2006	Population en 2012	Écart entre 1999 et 2012	Taux de progression de 1999 à 2012
Zone intérieure au PGS de 2015	Paris – CDG	297 810	313 669	319 223	+ 21 413	+7,2 %
	Paris – Orly	123 188	129 589	135 881	+ 12 693	+ 10,3 %
	Toulouse – Blagnac	66 544	76 687	80 927	+ 14 383	+ 21,6 %
Zone-tampon : 5 km autour du PGS	Paris – CDG	1 539 869	1 635 959	1 681 761	+ 141 892	+ 9,2%
	Paris – Orly	1 682 393	1 777 836	1 831 767	+ 149 374	+ 8,9 %
	Toulouse Blagnac	547 163	631 454	666 637	+ 119 474	+ 21,8 %

**Tableau 1 :** Population vivant près des trois aéroports étudiés, de 1999 à 2012. Source : Insee, fichiers démographiques à l'échelle infracommunale. RGP de 1999, nouveaux recensements de 2006 et 2012.

Dans le même temps, les profils sociaux laissent apparaître des tendances contre-intuitives. Afin de saisir ces profils, ont été calculés les ratios (CPIS / (employés + ouvriers)) (*Tableau2*). Au sein même des PGS dans leurs limites actuelles, des contrastes forts se dégagent entre territoires aéroportuaires. Pour chacune de ces trois plateformes, les ratios sont plus élevés dans les zones-tampon de 5 kilomètres que dans les zones du PGS. Ceci confirme

<sup>24</sup> Ces tableaux ont fait l'objet d'une présentation lors du colloque ENHR (European Network for Housing Research) à Belfast, 28 juin – 1<sup>er</sup> juillet 2016. Intitulé de l'intervention : "Residential mobility close to the airports: an accelerator of the social changes? The case of three French airports" (Desponds D., 2016).

l'hypothèse du gradient social (ménages plus paupérisés dans les zones soumises au plus fortes nuisances sonores et ménages plus aisés là où elles sont plus faibles). Néanmoins, si l'on regarde les évolutions dans le temps, entre 1999 et 2012, il est possible de constater que les soldes de CPIS sont partout plus élevés que ceux d'employés et d'ouvriers. Les écarts les plus forts sont observés dans les zones-tampon de Paris – Orly et de Toulouse – Blagnac. Avec un ratio de 0,84, les CPIS deviennent dans la zone-tampon de Toulouse – Blagnac presque aussi nombreux que les employés et ouvriers réunis. Ces évolutions peuvent à la fois provenir de la moindre répulsivité de ces plateformes aéroportuaires aux yeux des CPIS, mais aussi de la tendance lourde au renforcement des CPIS au sein des grandes agglomérations, en raison du profil des emplois et des spécialisations sociales résultant des difficultés d'accès au logement (Desponds et Bergel, 2013).

<b>Zone d'étude</b>	<b>Aéroports</b>	<b>Ratio CPIS / ouvriers et employés en 1999</b>	<b>Ratio CPIS / ouvriers et employés en 2006</b>	<b>Ratio CPIS / ouvriers et employés en 2012</b>	<b>Solde de CPIS entre 1999 et 2012</b>	<b>Solde employés + ouvriers entre 1999 et 2012</b>
<b>Zone inté- rieure au PGS de 2015</b>	<b>Paris – CDG</b>	<b>0,23</b>	<b>0,27</b>	<b>0,27</b>	<b>+ 1 786</b>	<b>+ 649</b>
	<b>Paris – Orly</b>	<b>0,39</b>	<b>0,49</b>	<b>0,44</b>	<b>+ 1 397</b>	<b>+ 1 390</b>
	<b>Toulouse – Blagnac</b>	<b>0,41</b>	<b>0,54</b>	<b>0,68</b>	<b>+ 3 227</b>	<b>+ 1 374</b>
<b>Zone tampon : 5 km autour du PGS</b>	<b>Paris – CDG</b>	<b>0,25</b>	<b>0,30</b>	<b>0,32</b>	<b>+ 15 104</b>	<b>+ 6 761</b>
	<b>Paris – Orly</b>	<b>0,51</b>	<b>0,64</b>	<b>0,68</b>	<b>+ 32 186</b>	<b>+ 663</b>
	<b>Toulouse – Blagnac</b>	<b>0,62</b>	<b>0,75</b>	<b>0,84</b>	<b>+ 25 188</b>	<b>+ 14 937</b>

**Tableau 2** : Profil social des ménages vivant près des trois aéroports étudiés, de 1999 à 2012. Source : Insee, fichiers ménages à l'échelle infracommunale. RGP de 1999, nouveaux recensements de 2006 et 2012.

Ces évolutions dépendent aussi pour partie des spécificités de l'offre résidentielle disponible à proximité des plateformes aéroportuaires. Quelle est par exemple l'importance des logements sociaux et quelle est l'image des communes ?



## **IX. Typologie de l’habitat et statuts d’occupation autour des plateformes aéroportuaires**

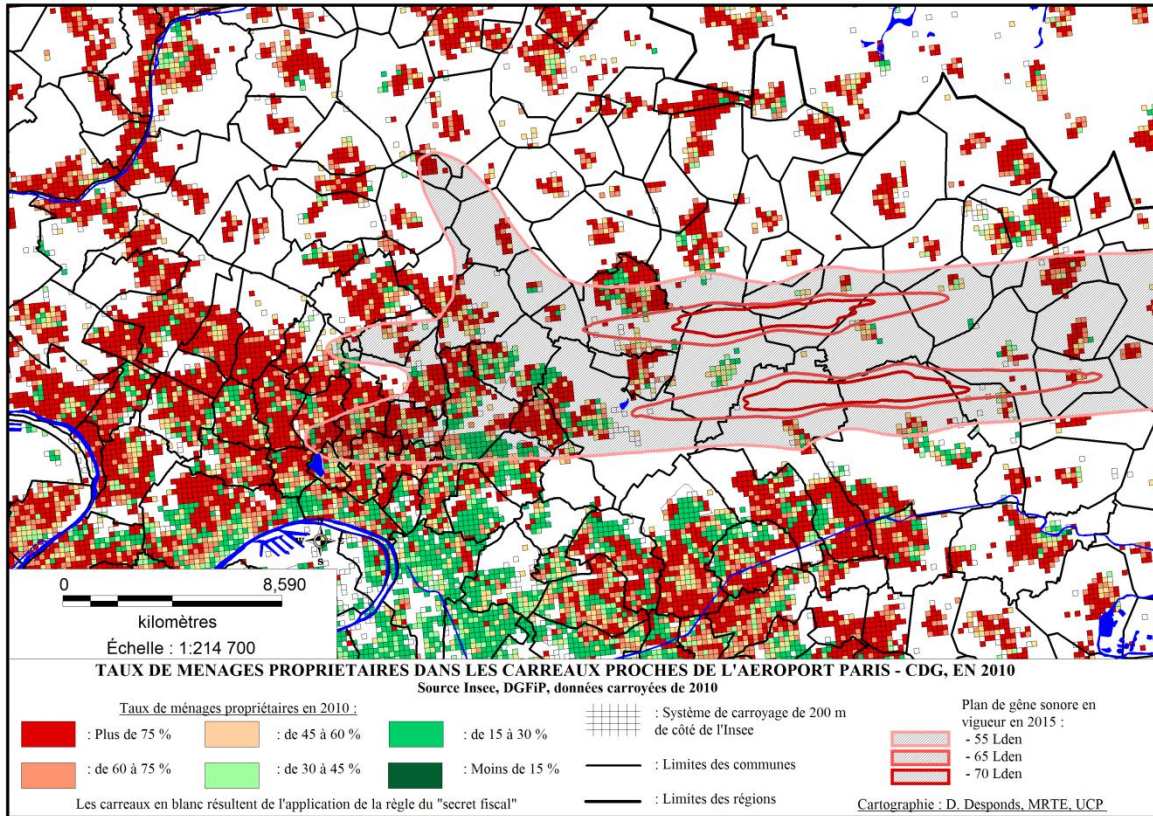
Afin d’aborder ce sujet, il aurait été possible d’exploiter les données infracommunales à l’échelle Iris de l’Insee, mais celles-ci ne permettent pas de tenir compte de la répartition de l’habitat. Il a donc semblé préférable d’utiliser le carroyage. Ceci permet de mieux discerner l’implantation à fine échelle des populations résidentes. L’information sur la typologie de l’habitat (collectif / individuel) de même que les statuts d’occupation (propriétaire / locataire du privé / HLM / autre) peuvent induire des stratégies résidentielles spécifiques de la part des ménages (Desponds et Bergel, 2013). La mise en parallèle des deux cartes permet de discerner des corrélations qu’il faudrait tester statistiquement.

### **a. La plateforme de Paris – CDG**

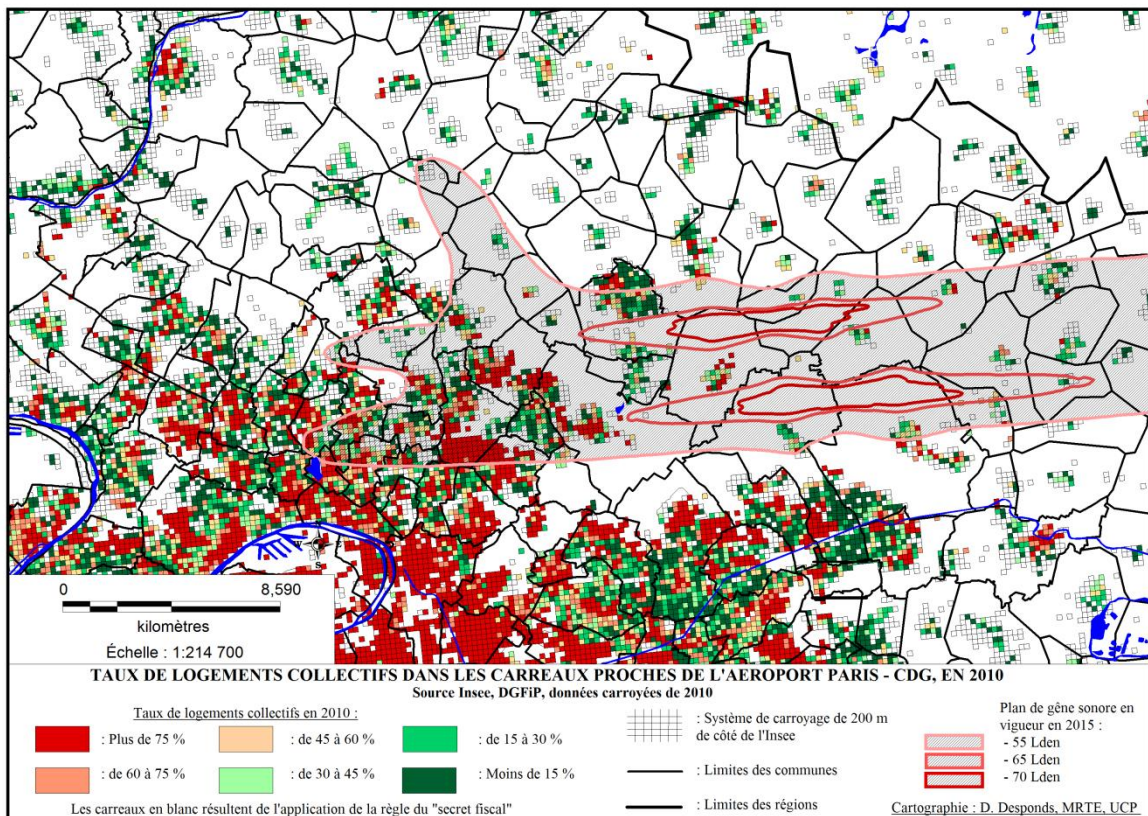
Dans le cas de Paris – CDG, les logements sont majoritairement collectifs dans les zones urbaines denses, en particulier dans les communes où des grands ensembles furent construits dans les années 1950-1960 (Sarcelles, Garges-lès-Gonesse, Villiers-le-Bel, Goussainville). Néanmoins quelques communes de la zone de nuisances sonores présentent des taux élevés de maisons individuelles (ainsi Arnouville-lès-Gonesse). Dans les zones situées au nord de cette même zone, les logements individuels sont très largement dominants (*Carte 29*) et les ménages propriétaires (*Carte 28*). Il faut toutefois noter que des carreaux restent en blanc afin de préserver le secret statistique.

### **b. La plateforme de Paris – Orly**

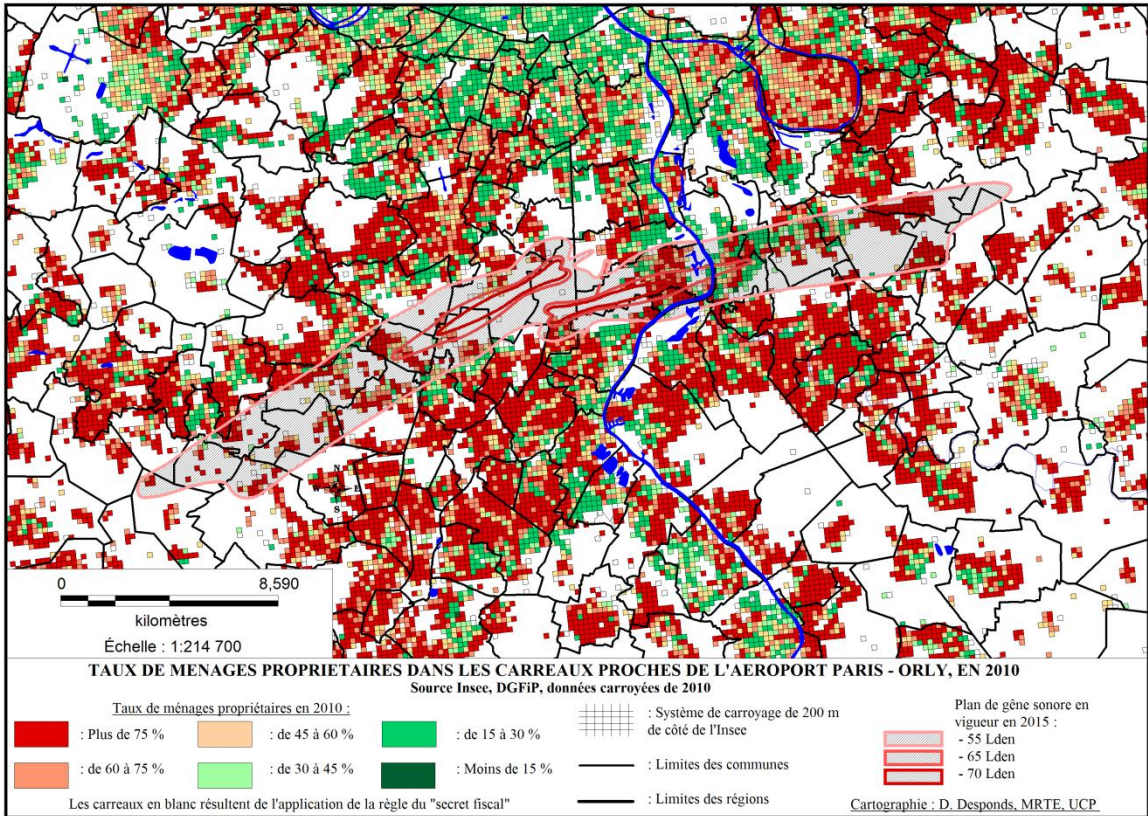
Des commentaires similaires peuvent être faits. Là où les ménages sont propriétaires (*Carte 30*), les taux de maisons individuelles se trouvent également plus élevés (*Carte 31*). Les communes où de nombreux grands ensembles ont été construits sont celles où les taux de propriétaires sont les plus faibles (Orly, Villeneuve-Saint-Georges). Il faut noter que la commune d’Orly est moins confrontée aux nuisances sonores que Villeneuve-Saint-Georges.



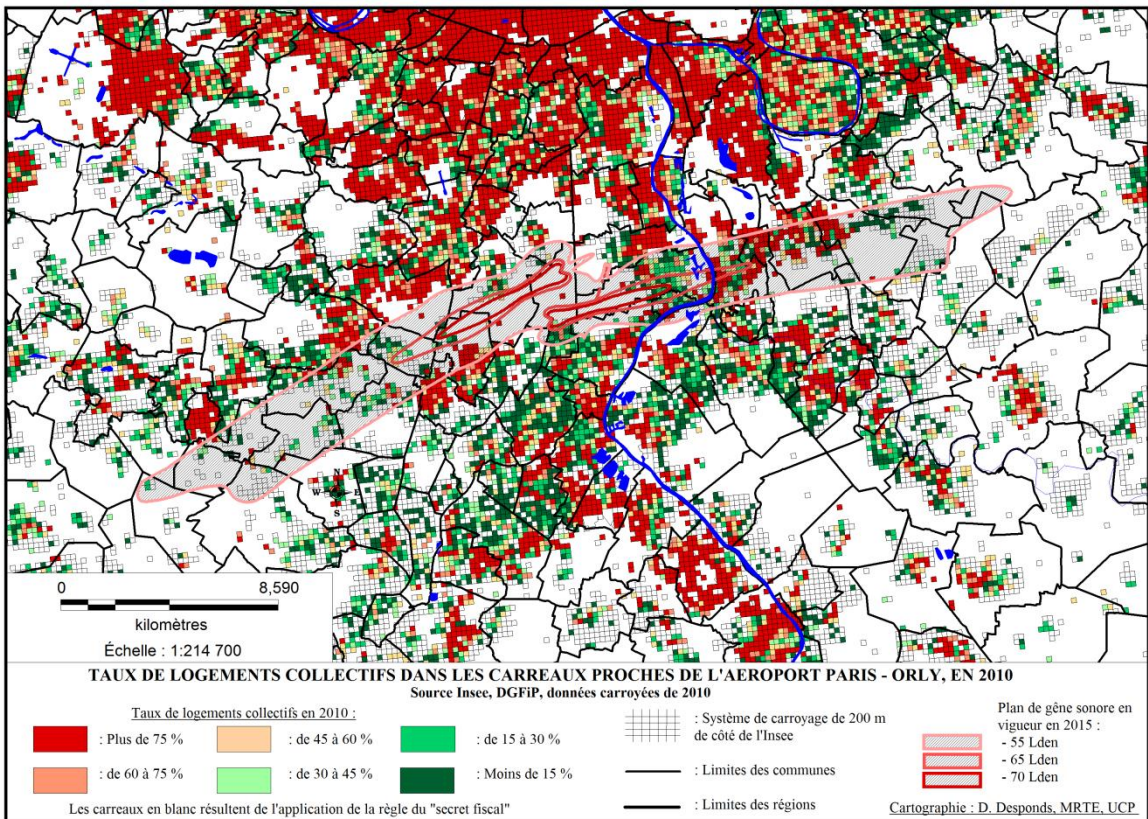
**Carte 28 : Part des ménages propriétaires dans les carreaux proches de Paris – CDG, en 2010.**



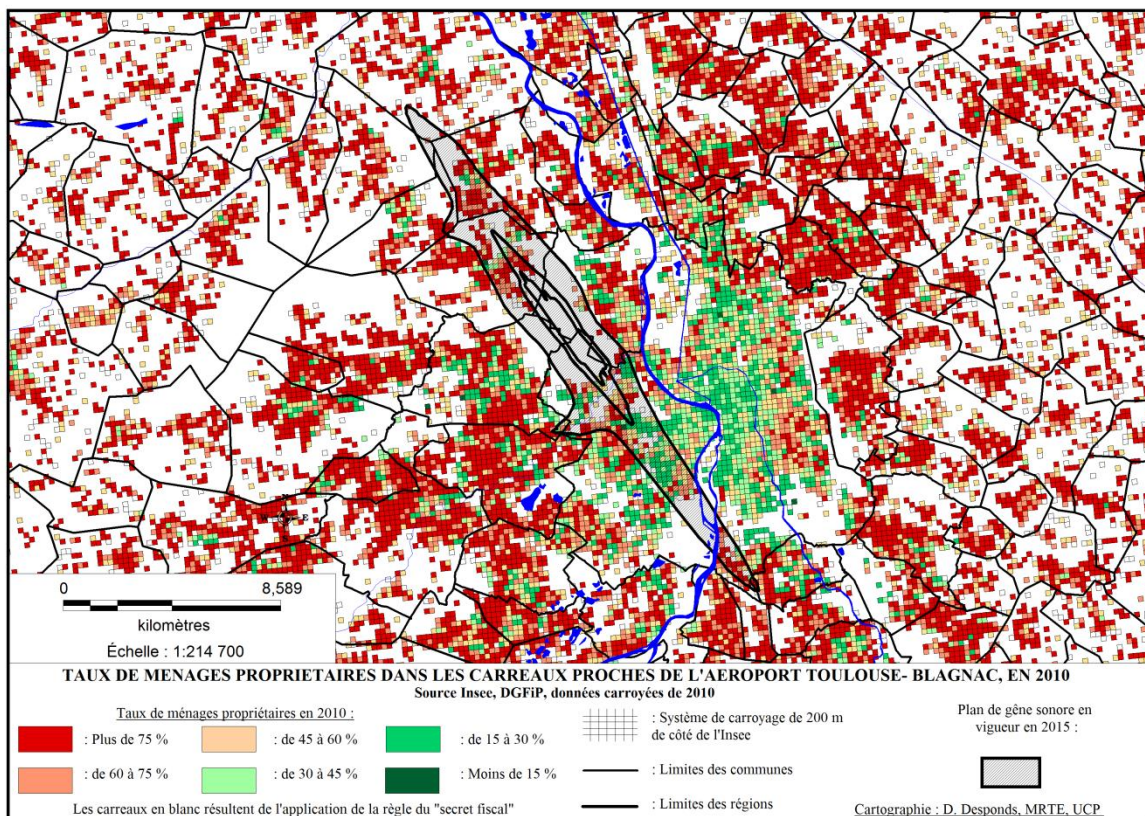
**Carte 29 : Part de l'habitat collectif dans les carreaux proches de Paris – CDG, en 2010.**



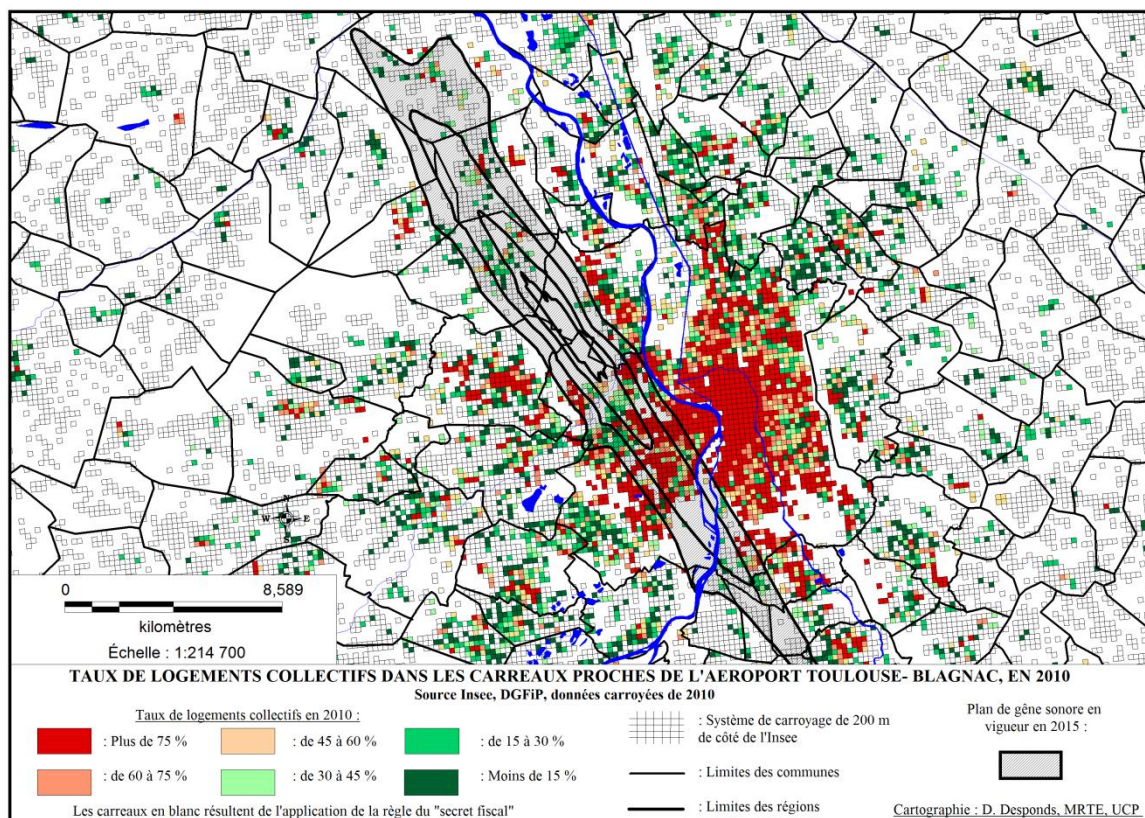
**Carte 30 :** Part des ménages propriétaires dans les carreaux proches de Paris – Orly, en 2010.



**Carte 31 :** Carte de l'habitat collectif dans les carreaux proches de Paris – Orly, en 2010.



**Carte 32 : Part des ménages propriétaires dans les carreaux proches de Toulouse – Blagnac, en 2010.**



**Carte 33 : Part de l'habitat collectif dans les carreaux proches de Toulouse – Blagnac, en 2010.**

### c. La plateforme de Toulouse – Blagnac

Dans le cas de Toulouse – Blagnac, la proximité de la ville de Toulouse induit des taux très élevés de logements collectifs (*Carte 33*) et de ménages locataires (*Carte 32*). Les communes périphériques sont dominées par l’habitat individuel (même si l’information fait souvent défaut) et par les propriétaires. Dans la partie sud du PGS les locataires sont dominants.

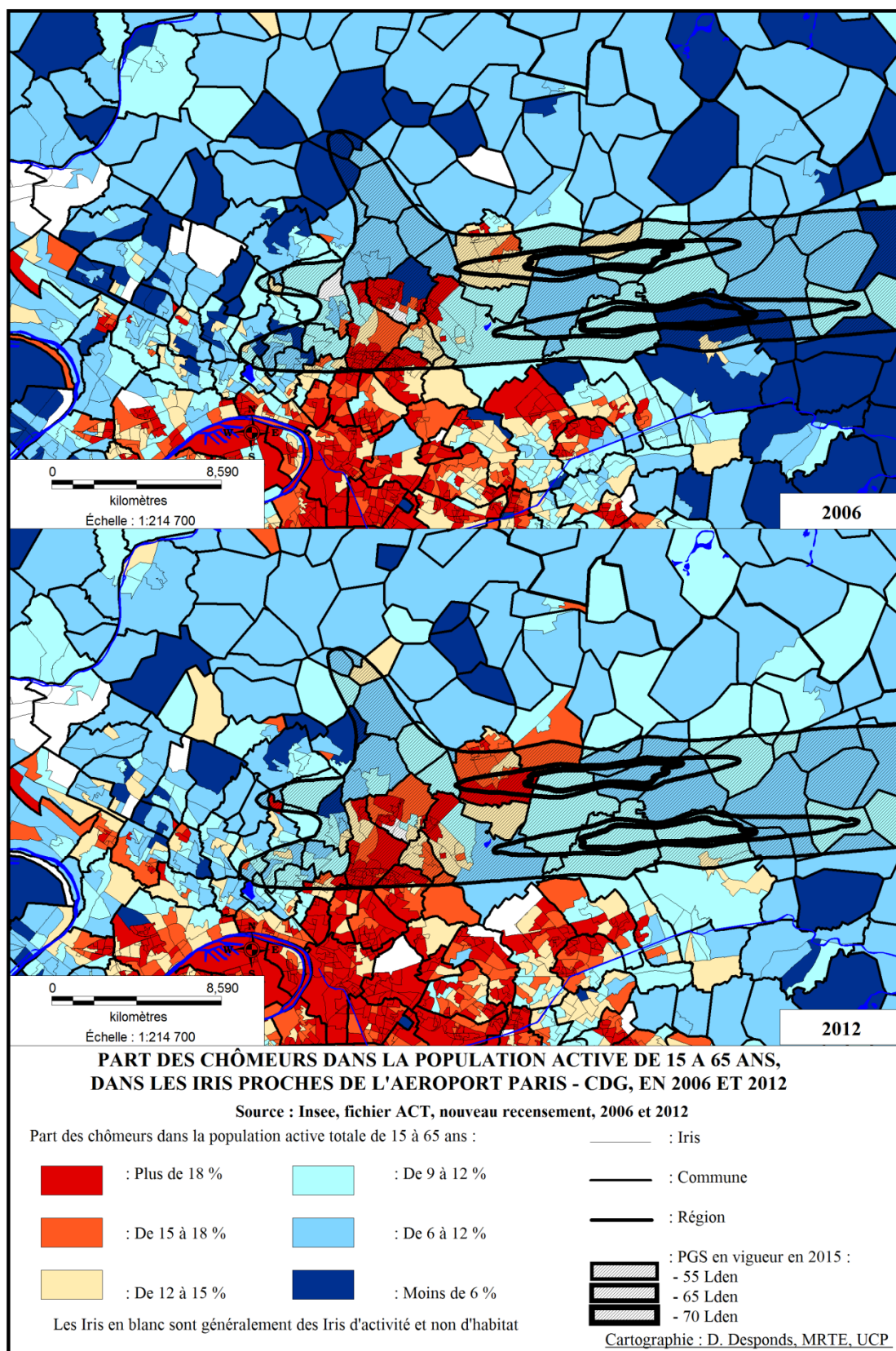
Les stratégies résidentielles des ménages résidant à proximité des plateformes aéroportuaires peuvent être influencées par les opportunités économiques offertes par ces pôles d’emplois. Il est par conséquent indispensable d’évaluer tout à la fois la situation de l’emploi (en l’occurrence du non-emploi) et de représenter les communes de résidence de ceux qui travaillent sur ces plateformes<sup>25</sup>. Afin de pouvoir établir des comparaisons entre les influences exercées par chacune des trois plateformes aéroportuaires, les cartes qui suivent ont toutes été construites de la même façon.

### d. La plateforme Paris – CDG, un pôle d’emploi majeur

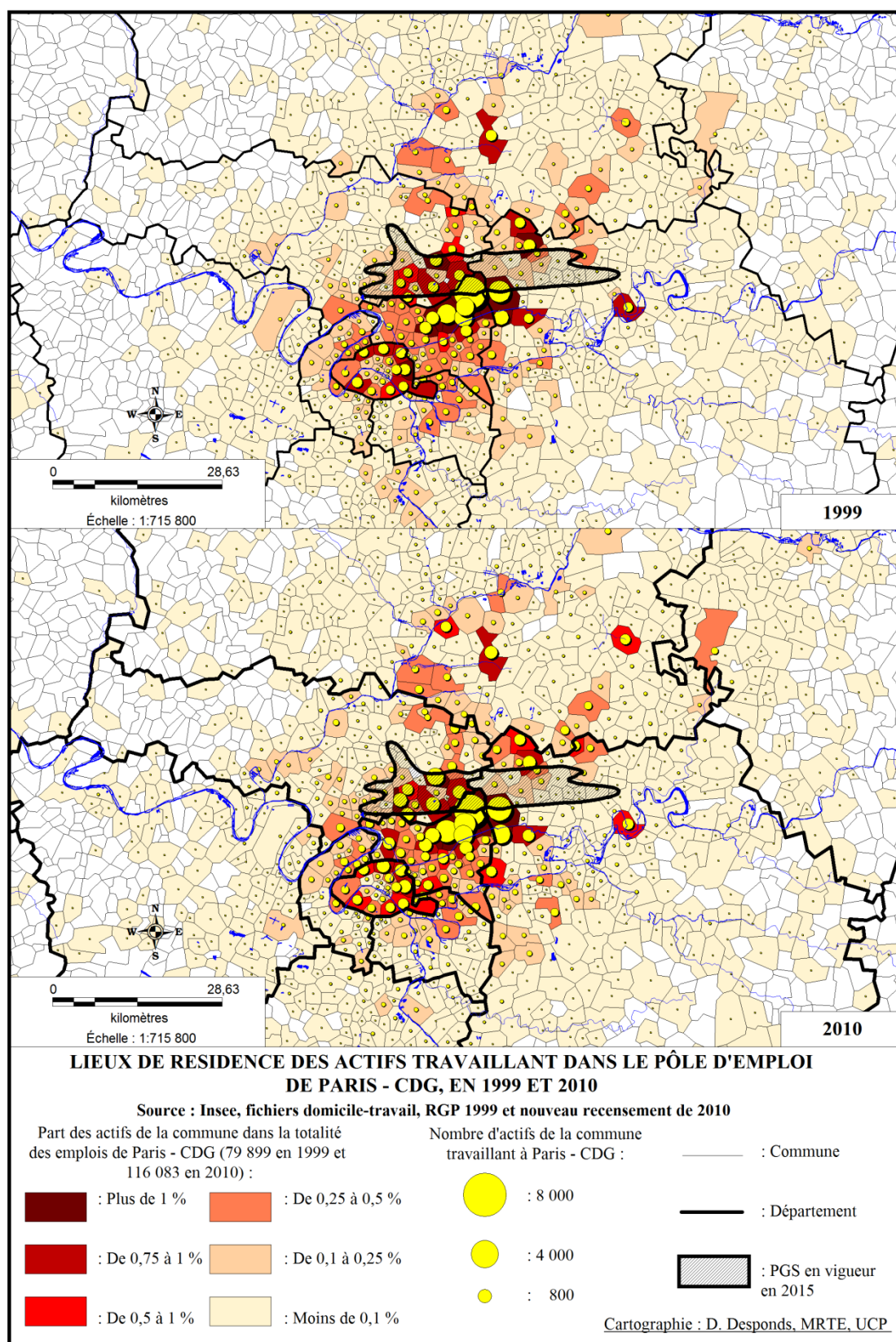
Un premier paradoxe apparaît dans le cas de Paris – CDG (*Carte 34*) : la puissance d’un pôle d’emploi ne rime pas nécessairement avec des taux de chômage faibles à proximité. Ceux-ci sont particulièrement élevés en 2006 et plus encore en 2012, en raison des effets de la crise économique sur des communes incluses dans la zone de nuisances sonores : Garges-Lès-Gonesse, Goussainville, Sarcelles, Villiers-le-Bel et dans une moindre mesure Gonesse. Les raisons sont à trouver dans l’écart entre les attentes du marché du travail sur la plateforme aéroportuaire et les compétences potentielles des populations résidentes, soit ce que l’on qualifie de « *skill mismatch* » (Gobillon, Selod et Zenou, 2007). La situation observée sur ces communes est assez proches de celle de nombreuses communes de Seine-Saint-Denis situées au sud de la plateforme aéroportuaire. Les communes rurales localisées au nord de cette dernière présentent quant à elles des taux de chômage faibles.

---

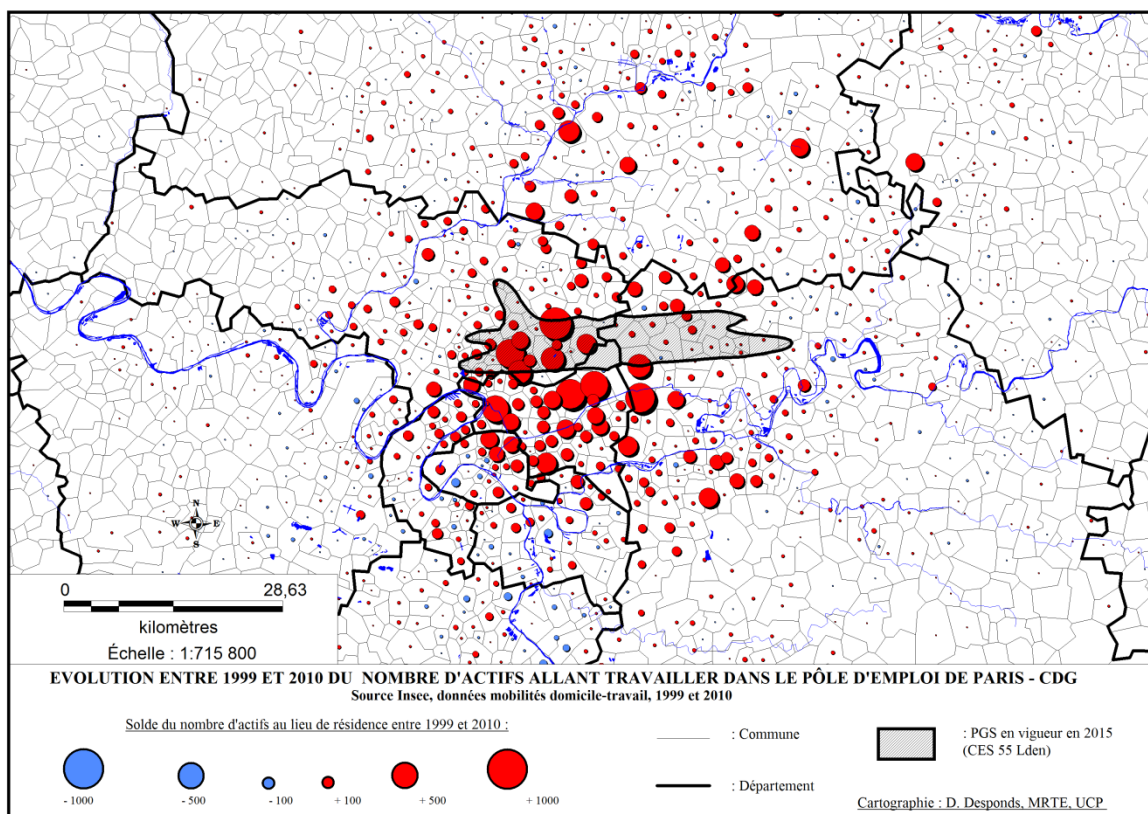
<sup>25</sup> Un biais doit toutefois être signalé. N’ayant pas d’accès direct aux caractéristiques des actifs travaillant *stricto-sensu* sur chacune des trois plateformes, il a été nécessaire de s’appuyer sur les données statistiques disponibles. Il s’agit des fichiers domicile-travail de l’Insee. Sur ce point les données disponibles concernaient les années 1999 et 2010. Ces fichiers fournissent des indications à la commune. La « commune A » correspond à la commune « lieu de résidence » et la « commune B » à la commune « lieu de travail ». Pour chacune des trois plateformes seront indiquées les communes considérées comme devant faire partie du pôle d’emploi. Il s’agit de celles où sont implantées une partie des infrastructures liées à la plateforme aéroportuaire.



**Carte 34** : Part de chômeurs dans la population active de 15 à 65 ans, à proximité de Paris – CDG, en 2006 et 2012.



Carte 35 : Lieux de résidence des actifs travaillant dans les six communes du pôle d'emploi de Paris – CDG, en 1999 et 2010.

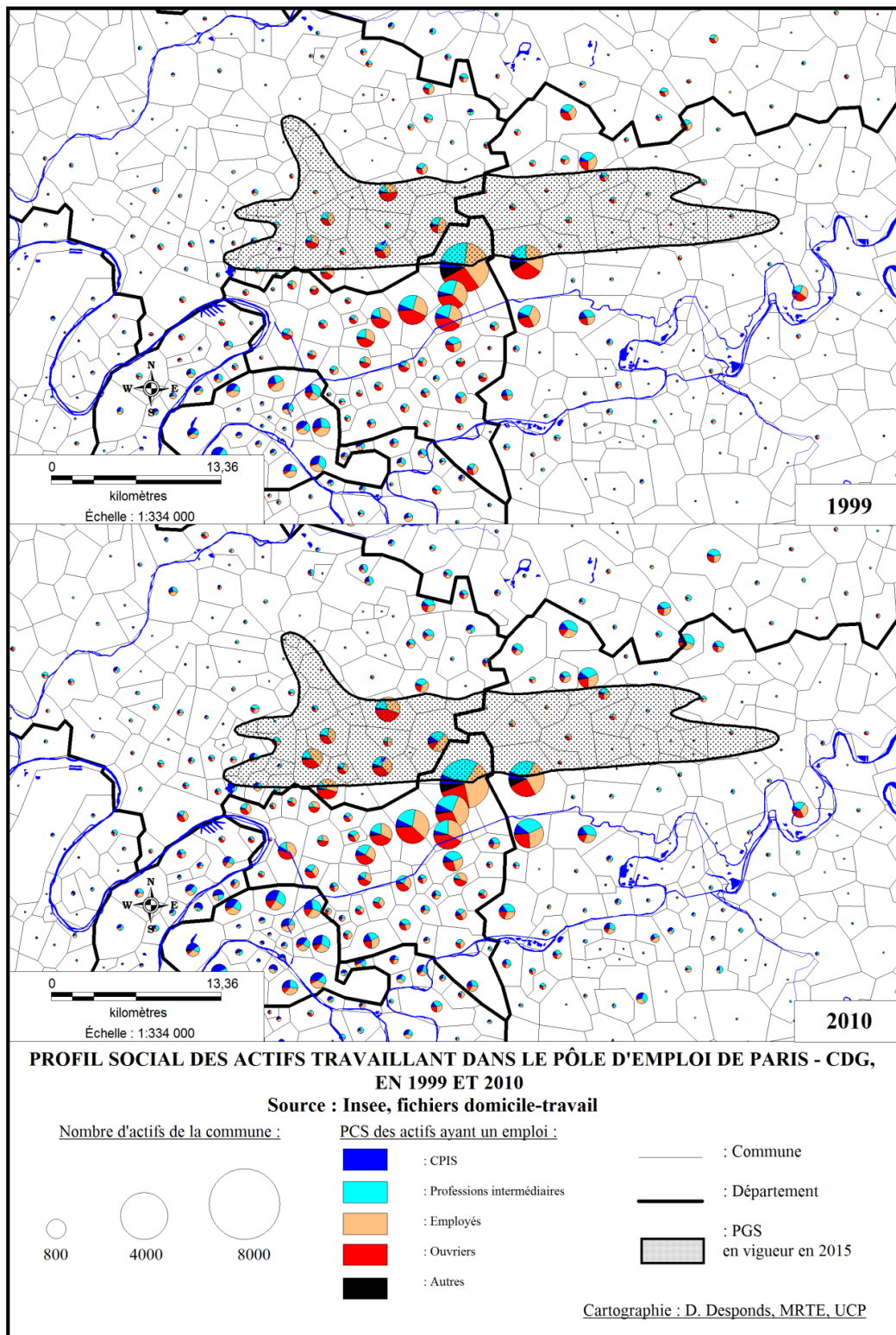


**Carte 36 :** Evolution entre 1999 et 2010, du nombre d'actifs communaux travaillant dans les six communes du pôle d'emploi de Paris – CDG.

Afin d'évaluer le poids et l'influence du pôle d'emploi de Paris – CDG ont été cumulés les emplois situés sur les communes de Roissy-en-France (95), Epiais-les-Louvres (95), Tremblay-en-France (93), Mauregard (77), Le Mesnil-Amelot (77) et Mitry-Mory (77). Au total, 79 899 étaient localisés sur ces communes en 1999 et 116 083 en 2010, soit un solde net de + 36 184 emplois sur la période et un taux de croissance de + 45,3 %. Le bassin de recrutement (*Carte 35*) de Paris – CDG était particulièrement vaste en 1999 et a continué à s'étendre entre 1999 et 2010 au-delà de la région Île-de-France. Le poids en valeurs relatives des actifs de chaque commune dans la totalité des emplois des six communes intégrées au pôle de Paris – CDG (*Carte 35*) montre l'attraction exercée sur les communes de Seine-Saint-Denis et également sur les arrondissements parisiens. *A contrario*, ce pôle d'emploi semble moins bénéficier au Val-d'Oise alors que les principales nuisances sonores s'y font ressentir. Ceci constitue un second paradoxe. Le fort solde positif généré par le pôle d'emplois de Paris – CDG fait sentir ses effets sur une très vaste zone (*Carte 36*). Afin de nuancer les analyses précédentes, il est possible de constater que des soldes positifs conséquents sont observés sur les communes incluses dans la zone de nuisances sonores : + 477 à Garges-lès-Gonesse,



+ 452 à Gonesse, + 784 à Goussainville (commune enregistrant le plus fort solde positif devant Aulnay-sous-Bois, + 702), + 664 à Sarcelles et + 285 à Villiers-le-Bel.



**Carte 37** : Evolution entre 1999 et 2010, du profil social des actifs communaux travaillant dans les six communes du pôle d'emploi de Paris – CDG. La plateforme de Paris – Orly, un pôle d'emploi stable.

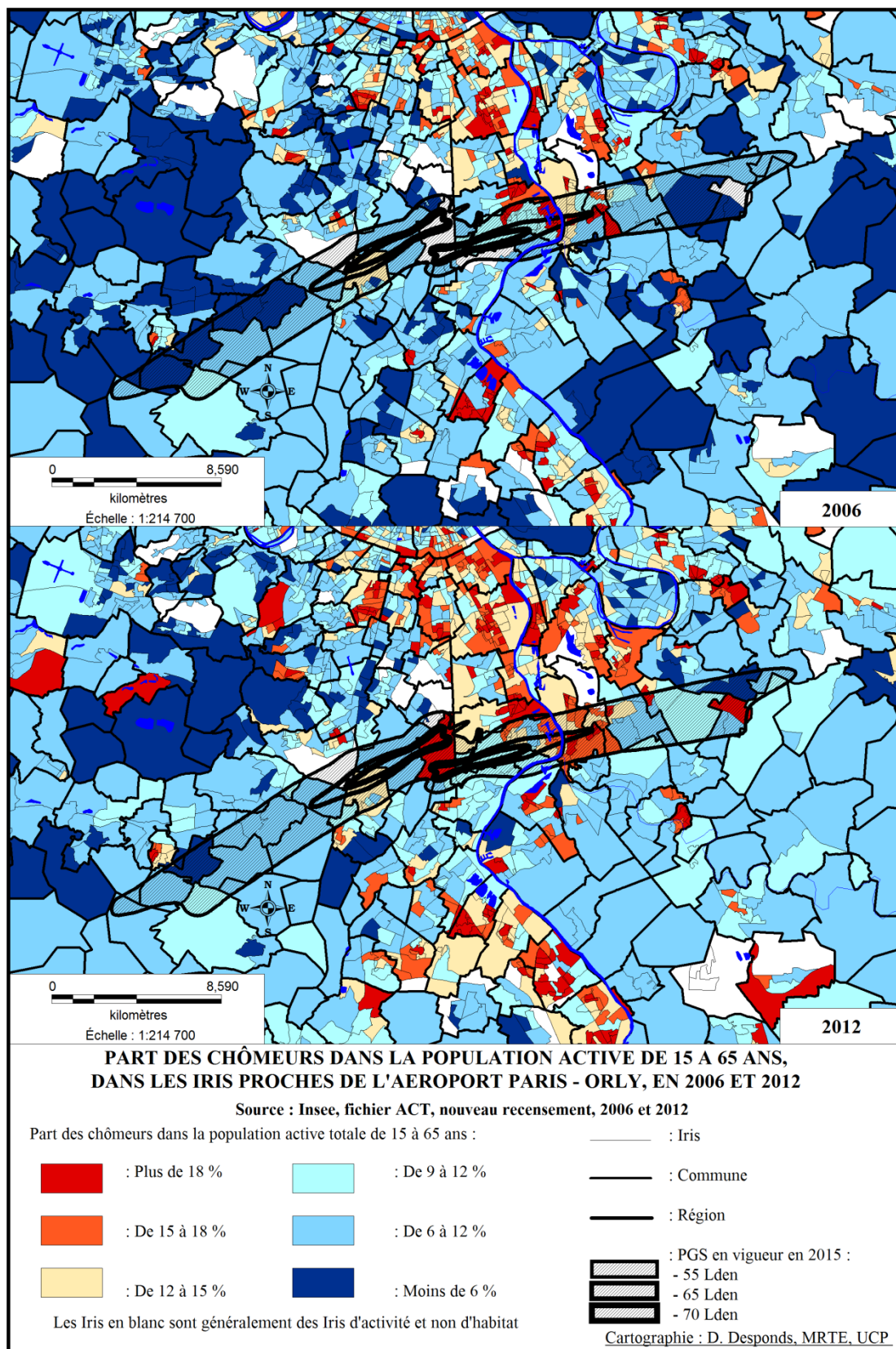
Néanmoins, les communes de Seine-Saint-Denis sont très nombreuses à enregistrer de forts soldes positifs, de même que les arrondissements parisiens. L'influence de Paris – CDG se fait également sentir dans l'Oise et en Seine-et-Marne. L'exploitation des PCS (*Carte 37*) indique que les lieux de résidence des actifs varient selon leur profil social. Les CPIS et les professions intermédiaires sont surreprésentés à Paris, les employés et ouvriers en Seine-Saint-Denis.

#### e. La plateforme Paris – Orly, une faible croissance

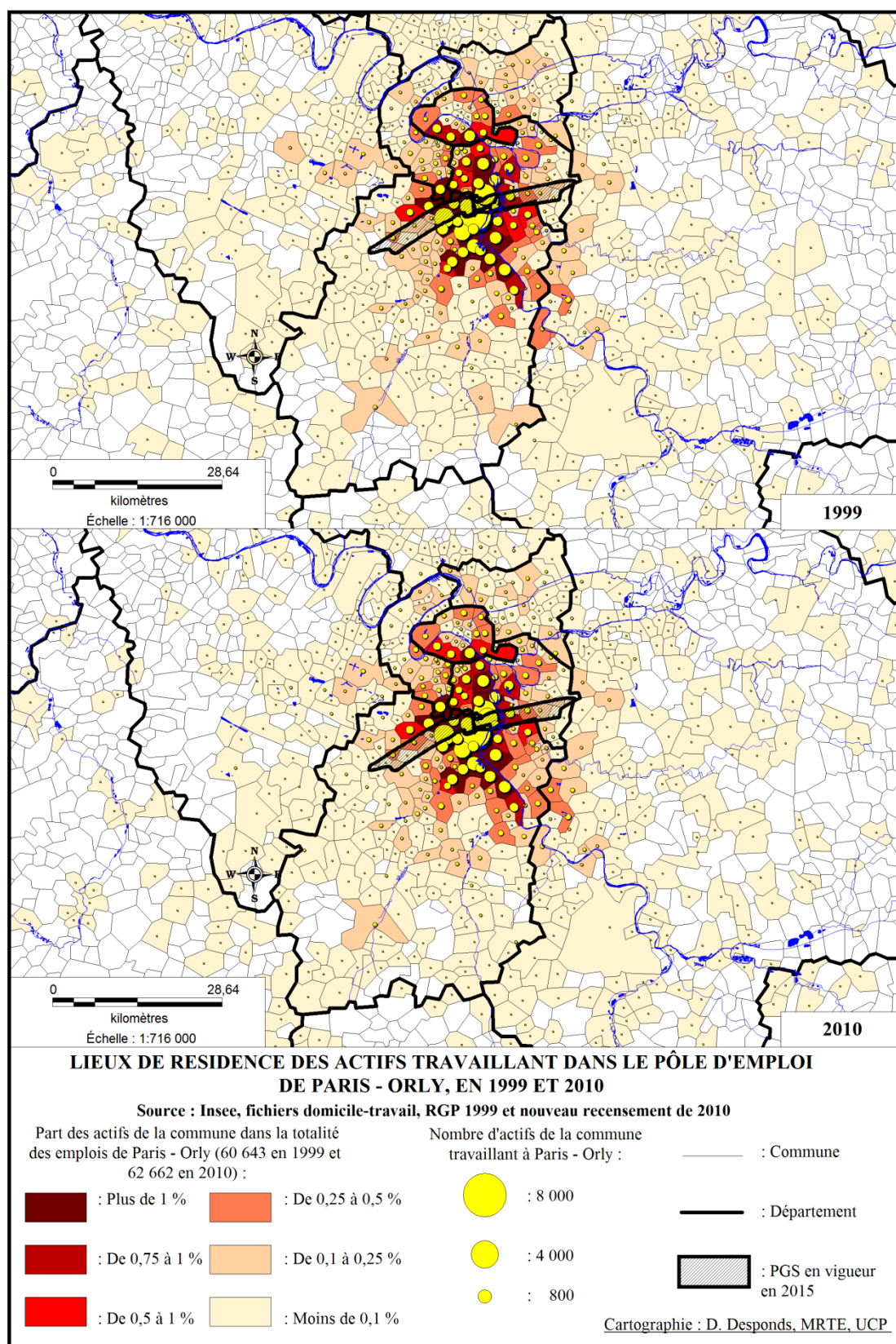
La plateforme aéroportuaire d'Orly fait partie de Groupe ADP (ex Aéroports de Paris) tout comme Paris – CDG, Paris – le Bourget et un certain nombre d'aérodromes franciliens de taille plus réduite (Corneilles-en-Vexin, Persan-Beaumont, etc.). Elle a constitué des années 1950 aux années 1960 la référence française en matière de transport aérien et de modernité. L'ouverture de Paris – CDG et sa montée en puissance progressive ont contribué à en diminuer l'importance relative, même si Paris – Orly se place toujours comme deuxième aéroport français.

L'exploitation des données de l'Insee, qu'il s'agisse de celles concernant le chômage ou des données provenant des fichiers domicile-travail, permet de distinguer les contextes spécifiques dans lesquels s'inscrivent ces deux plateformes ainsi que l'influence qu'elles exercent sur le territoire francilien et au-delà. Si Paris – CDG est entouré de communes où les taux de chômage sont particulièrement élevés, il n'en va pas de même de Paris – Orly (*Carte 38*). Les taux demeurent faibles en 2012 dans les communes des Yvelines et dans une moindre mesure dans celles de l'Essonne. Certains Iris de ce département ainsi que du Val-de-Marne enregistrent en effet de fortes augmentations entre 2006 et 2012. A proximité même de la zone aéroportuaire, il s'agit ainsi d'Iris faisant partie des communes d'Orly, de Paray-Vieille-Poste ou de Villeneuve-Saint-Georges.

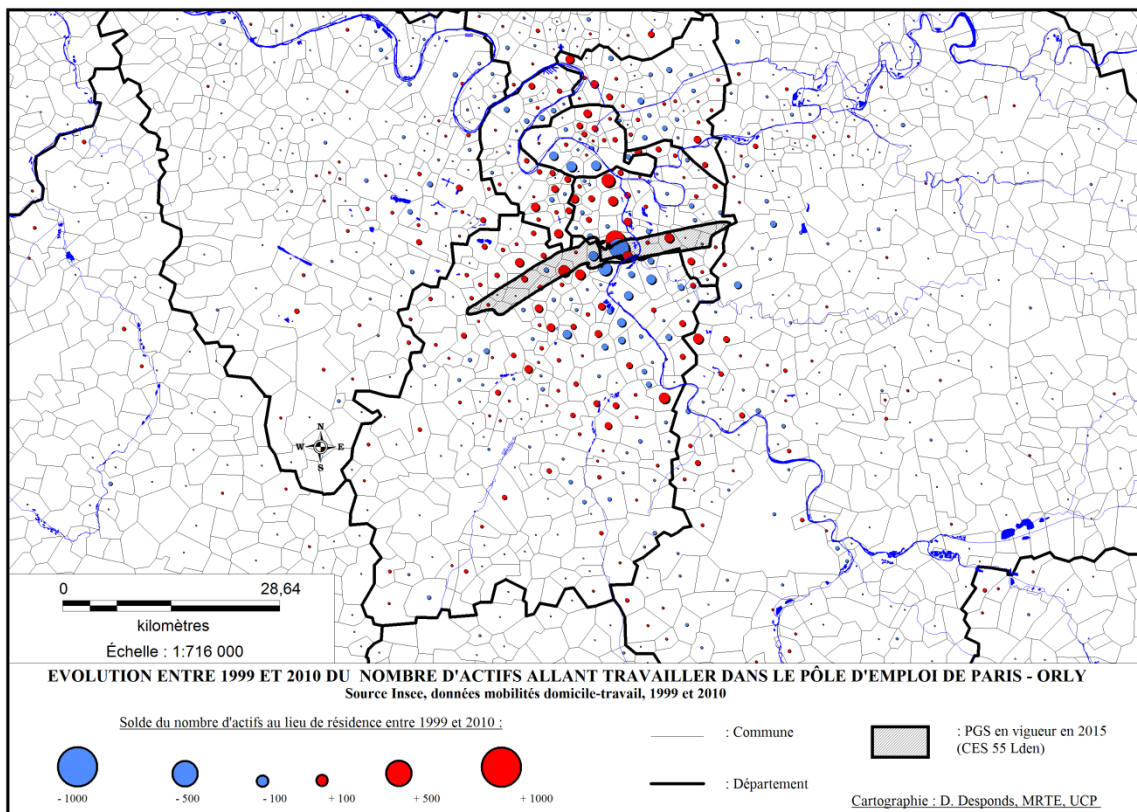
Le bassin de recrutement de Paris – Orly (*Carte 39*) est moins étendu que celui de Paris – CDG. Ceci résulte d'abord du moins grand nombre d'emplois sur la plateforme et à proximité de celle-ci. Afin de les comptabiliser, ont été cumulés les emplois des communes d'Athis-Mons, de Chilly-Mazarin, d'Orly, de Paray-Vieille-Poste, de Villeneuve-le-Roi et de Wissous. Le nombre d'emplois cumulés en 1999 s'élevait à 60 643 et à 62 662 en 2010, soit un taux de croissance positif de + 3,3 %, mais très inférieur à celui de Paris – CDG. Le bassin de recrutement est structuré selon un axe nord-sud, des 13<sup>ème</sup>, 14<sup>ème</sup> et 15<sup>ème</sup> arrondissements parisiens à Corbeil-Essonnes.



**Carte 38** : Part de chômeurs dans la population active de 15 à 65 ans, à proximité de Paris – Orly, en 2006 et 2012.



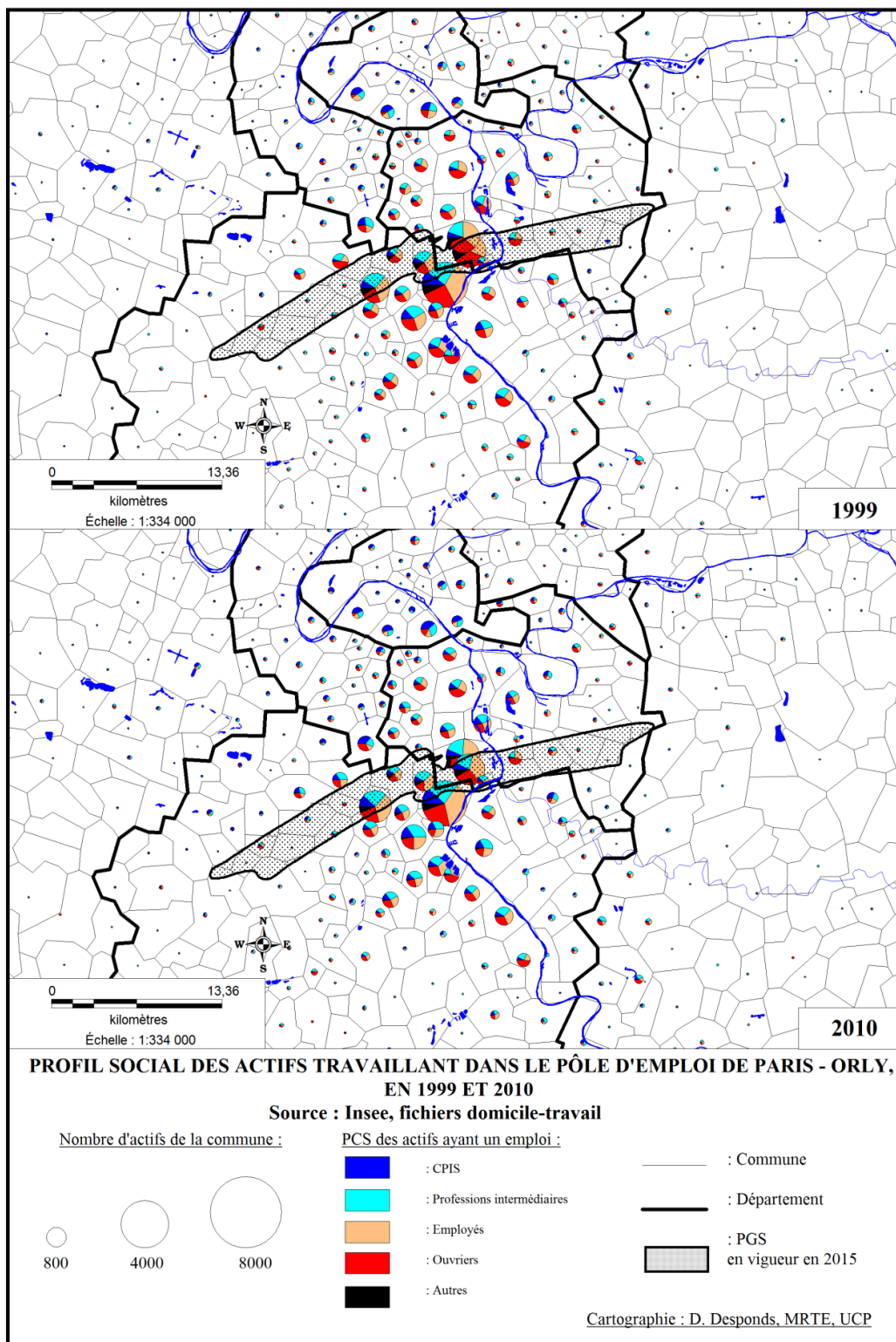
**Carte 39** : Lieux de résidence des actifs travaillant dans les six communes du pôle d'emploi de Paris – Orly, en 1999 et 2010.



**Carte 40 :** Evolution entre 1999 et 2010, du nombre d’actifs communaux travaillant dans les six communes du pôle d’emploi de Paris – Orly.

Cette organisation spatiale est restée en 2010 à peu près identique à ce qu’elle était en 1999. Les communes qui contribuent le plus à fournir des actifs travaillant sur ce pôle d’emploi sont situées à proximité même de l’aéroport. Il s’agit par ordre croissant en 2010 de Villeneuve-le-Roi (2 287 actifs), de Chilly-Mazarin (2 313 actifs), d’Orly (2 703 actifs), et surtout d’Athis-Mons (4 343 actifs). Le pôle d’emploi de Paris – Orly exerce donc une forte influence de proximité. La hiérarchie était globalement la même en 1999, Villeneuve-le-Roi passant toutefois de la deuxième commune contributrice en 1999 à la quatrième en 2010. Si l’influence de Paris – CDG s’exerce sur vaste espace nord-est de l’Île-de-France débordant celle-ci vers l’Oise, celle de Paris – Orly est davantage limitée à un arc.

Les évolutions enregistrées sur le plan de l’emploi entre 1999 et 2010 (*Carte 39*) attestent d’une situation beaucoup plus contrastée que celle décrite précédemment dans le cas de Paris – CDG où peu de communes présentaient un solde négatif (Tremblay-en-France avec – 18). S’agissant de Paris – Orly, 48 communes présentent des soldes négatifs d’au moins 20 actifs, les plus importants étant Athis-Mons (- 169 actifs) et surtout Villeneuve-le-Roi (- 346 actifs). Le paysage est toutefois contrasté, certaines communes se caractérisant par des soldes positifs sur la même période, ainsi de Villeneuve-le-Roi (+ 162 actifs) ou d’Orly (+ 331 actifs).



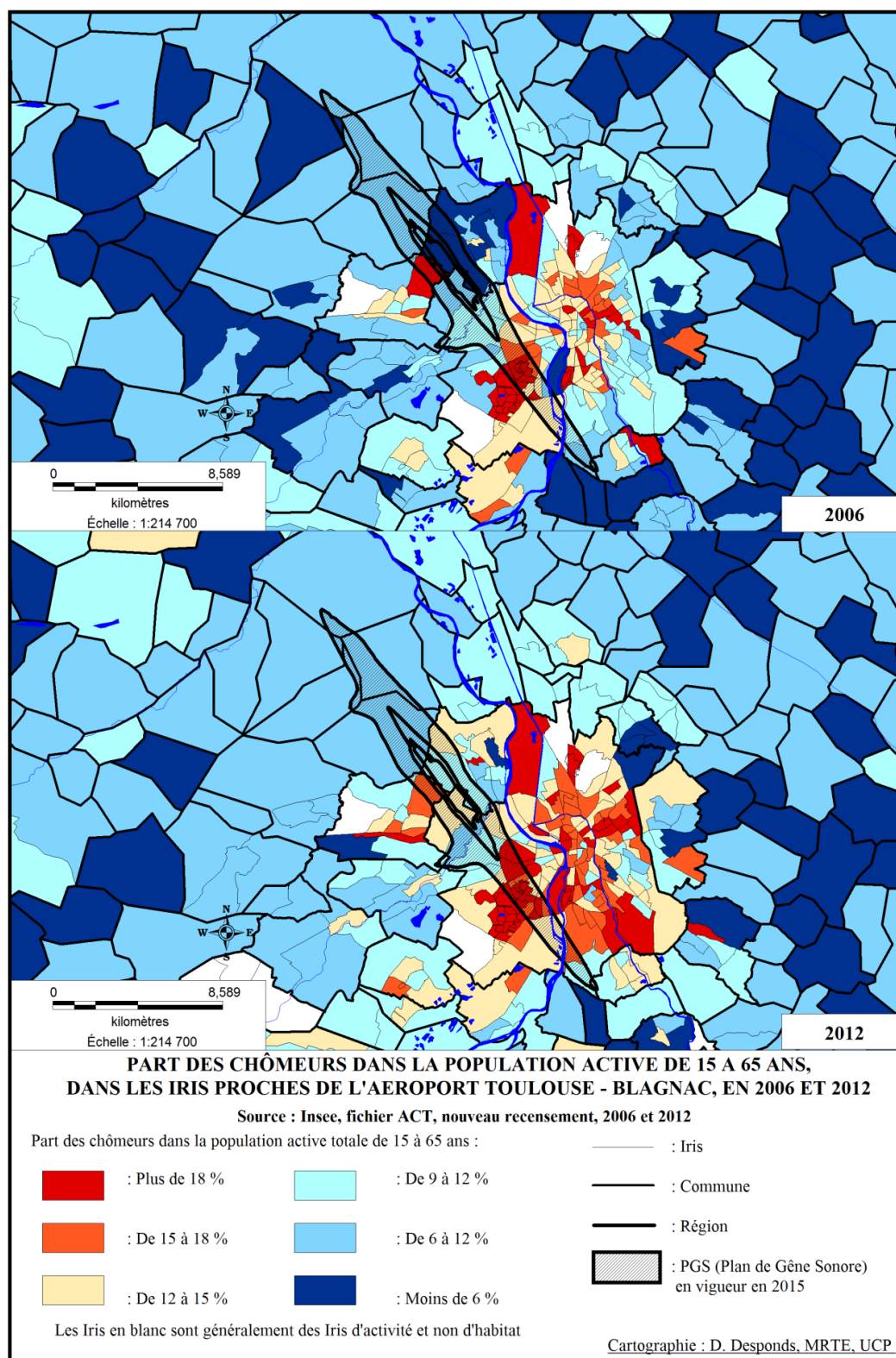
**Carte 41** : Evolution entre 1999 et 2010, du profil social des actifs communaux travaillant dans les six communes du pôle d'emploi de Paris – Orly.

Les causes de ces évolutions restent à expliquer de façon précise. Résultent-elles des évolutions enregistrées *stricto sensu* par la plateforme aéroportuaire de Paris – Orly ? De redistributions d’emplois par exemple intervenues d’une plateforme francilienne à une autre ? On peut penser à l’incidence de la localisation des sièges sociaux des gestionnaires d’aéroport et des compagnies aériennes. Paris – CDG a profité de l’installation du siège d’Air France, précédemment à Montparnasse, de Groupe ADP en 2017, comme d’activités du secteur logistique utilisant davantage Paris – CDG en raison de l’absence de fermeture nocturne. Ces tendances contribuent à dessiner un avenir économique peut-être plus incertain sur Paris – Orly, même si des projets de diversification des activités, comme Cœur d’Orly pourraient changer la donne. Ceci peut avoir une incidence sur le plan des stratégies résidentielles des ménages.

#### f. La plateforme de Toulouse – Blagnac, un pôle d’emploi en forte croissance

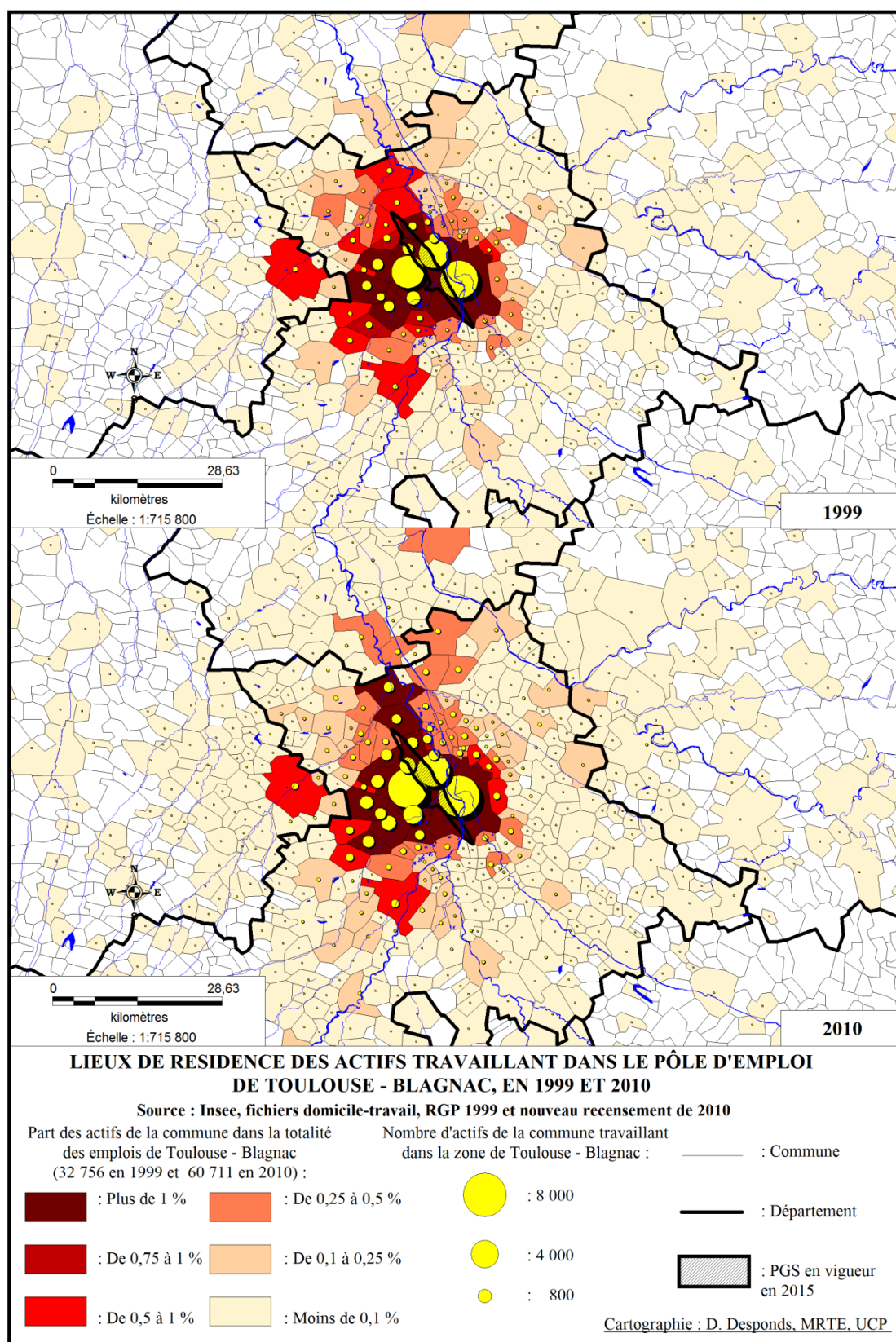
La plateforme aéroportuaire Toulouse – Blagnac accueille les infrastructures aéroportuaires, mais également certaines des activités d’Airbus industrie, un des deux leaders mondiaux de l’aéronautique. Ceci contribue à accroître l’influence de ce pôle d’emploi dont la croissance a été particulièrement forte sur la période 1999 – 2010. Le nombre d’emplois localisés sur les trois communes de Blagnac, Colomiers et Cornebarrieu s’élevait en effet à 32 759 en 1999 et à 60 711 en 2010, soit un taux de croissance sur la période de + 85,3 %, encore supérieur à celui observé sur la plateforme Paris – CDG. Ces emplois concernent la totalité de l’agglomération toulousaine (*Carte 41*). En 1999, pour n’indiquer que les principales communes, 1 132 actifs provenaient de Tournefeuille, 4 268 de Blagnac, 5 368 de Colomiers et 6 886 de Toulouse. A eux seuls, les actifs de ces quatre communes représentaient 53,9 % de tous les emplois sur la plateforme aéroportuaire. Une telle concentration n’a été observée sur aucun des deux cas précédemment étudiés. En 2010, davantage de communes envoient plus de 1 000 actifs travaillés sur la plateforme. Il s’agit par ordre croissant de : 1 036 de Léguevin, 1 061 de Pibrac, 1 256 de Plaisance-du-Touch, 1 374 de Cornebarrieu, 2 090 de Tournefeuille, 5 256 de Blagnac, 7 258 de Colomiers et 13 971 de Toulouse. L’influence s’est donc fortement étendue. Si l’on considère les quatre seules communes dont le poids était marquant en 1999, elles continuent à peser d’un poids élevé dans tous les emplois occupés, avec 47,1 % de la totalité des emplois. Le bassin d’emploi de la plateforme aéroportuaire s’organise selon un modèle concentrique centré sur Toulouse avec une influence qui s’exerce

au-delà du département de Haute-Garonne, sur le Gers, le Tarn et le Tarn-et-Garonne, voire l'Aude de manière plus marginale.

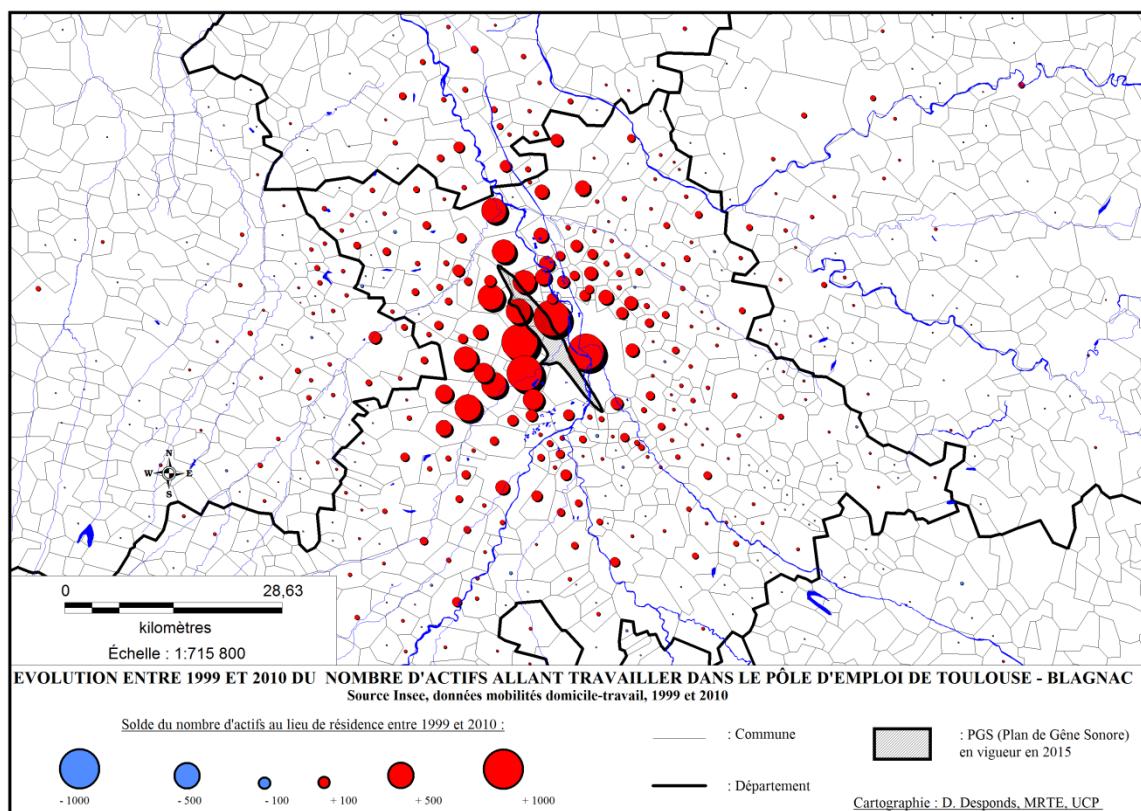


**Carte 42** : Part de chômeurs dans la population active de 15 à 65 ans, à proximité de Toulouse – Blagnac, en 2006 et 2012.





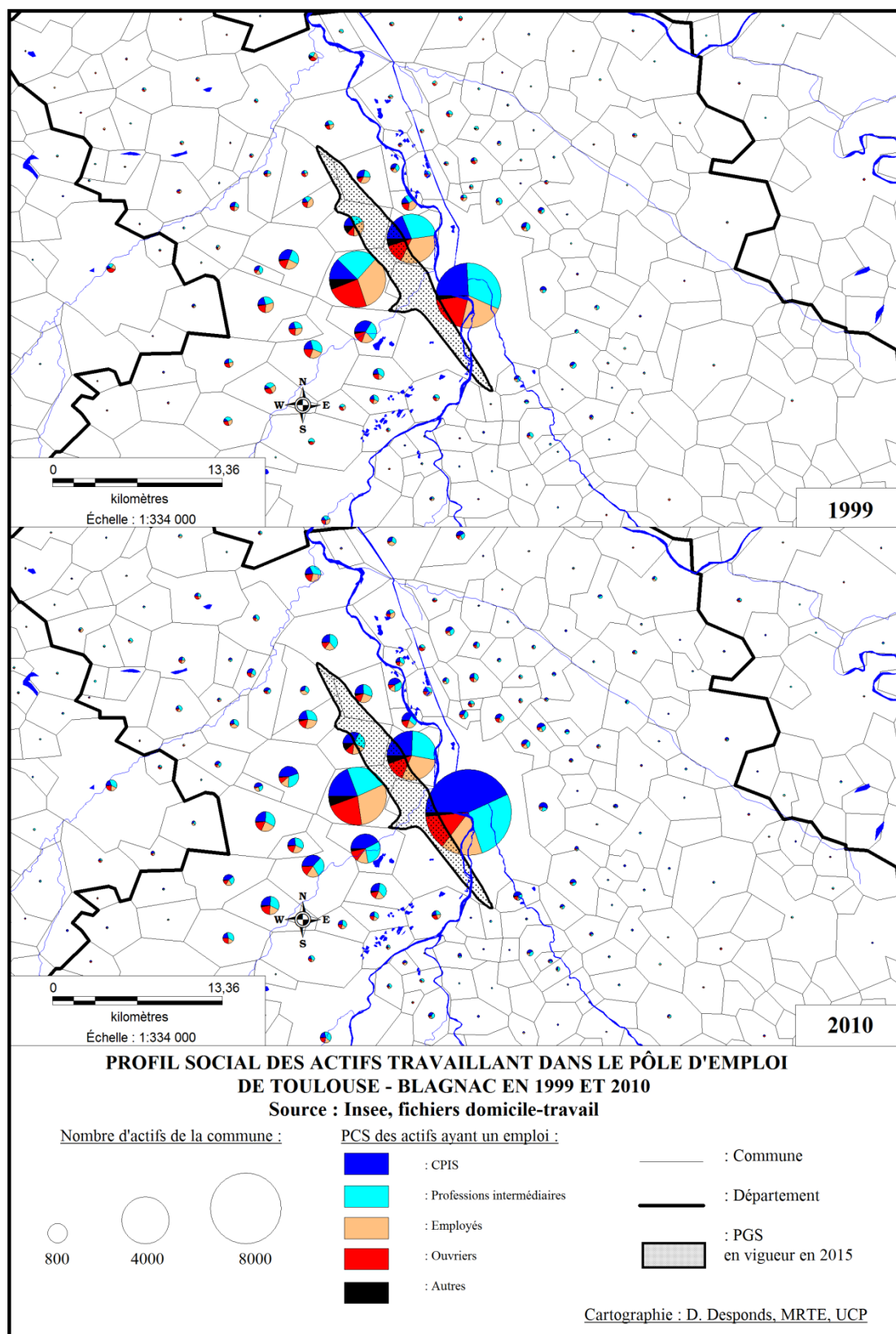
**Carte 43** : Lieux de résidence des actifs travaillant dans les communes du pôle d'emploi de Toulouse – Blagnac, en 1999 et 2010.



**Carte 44 :** Evolution entre 1999 et 2010, du nombre d’actifs communaux travaillant dans les communes du pôle d’emploi de Toulouse – Blagnac.

D’une manière assez similaire à la plateforme aéroportuaire Paris – CDG, le solde des actifs travaillant à Toulouse – Blagnac a été presque systématiquement positif pour les communes de l’agglomération toulousaine (*Carte 44*). Celles situées au nord de l’agglomération ont enregistré des gains importants, en relation probablement avec la proximité de Blagnac et avec l’accessibilité aisée au pôle d’emploi. Les soldes positifs les plus élevés sont toutefois observés sur Toulouse avec + 7 085 actifs et sur Colomiers avec + 1 890 actifs. Les emplois situés sur les communes accueillant la plateforme aéroportuaire constituent par conséquent un atout majeur de l’agglomération. Le lien entre l’aéroport et les industries aéronautiques représente un élément majeur du dynamisme de l’agglomération.

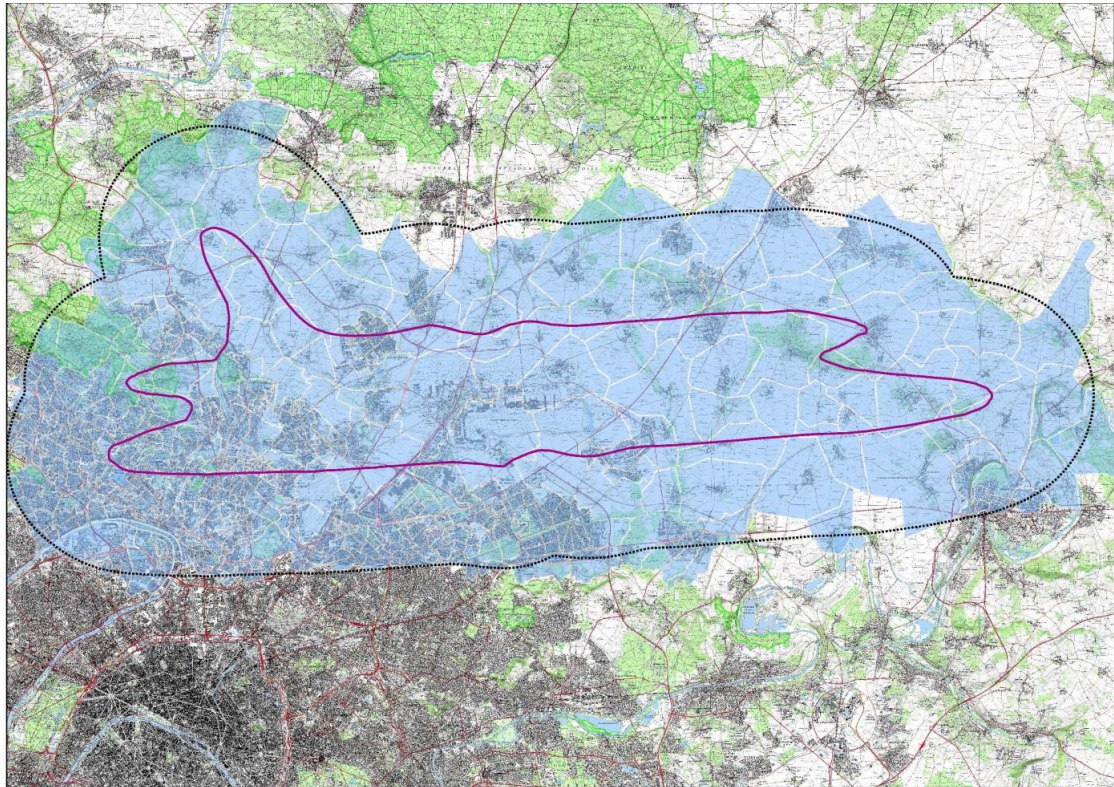
L’étude des données des fichiers domicile-travail permet de dépasser le seul décompte des actifs et d’analyser les PCS (*Carte 45*). Les CPIS et les professions intermédiaires qui travaillent à Toulouse – Blagnac résident fréquemment à Toulouse ainsi que dans quelques communes présentant une forte surreprésentation de ces catégories (*Carte 26* et *Carte 27*). Blagnac et Colomiers enregistrent par contre des taux plus élevés d’ouvriers et d’employés.



**Carte 45 :** Evolution entre 1999 et 2010, du profil social des actifs communaux travaillant dans les communes du pôle d'emploi de Toulouse – Blagnac.

La puissance de ce pôle d'emploi suffit-elle à limiter les effets du chômage au sein de l'aire urbaine toulousaine ? De profonds contrastes apparaissent entre le centre de l'agglomération et ses périphéries (*Carte 42*). En 2006, les Iris situés dans la commune même de Toulouse se caractérisaient par des taux de chômage beaucoup plus élevés que ceux des communes limitrophes, ces dernières ayant presque toujours des taux inférieurs à 9 %. En 2012, presque tous les Iris ont enregistré des augmentations du chômage, les Iris de la commune de Toulouse enregistrant – à de rares exceptions près – des taux supérieurs à 15 %. Les raisons de cette opposition nette entre la commune de Toulouse et ses périphéries ne peuvent être éclaircies ici. Les pistes sont à chercher en direction des profils sociaux, voire des catégories d'âge des populations. En dépit de l'effet d'entraînement exercé par les industries aéronautiques, le chômage constitue donc également un défi pour l'agglomération toulousaine.

## X. Les territoires de diffusion des questionnaires



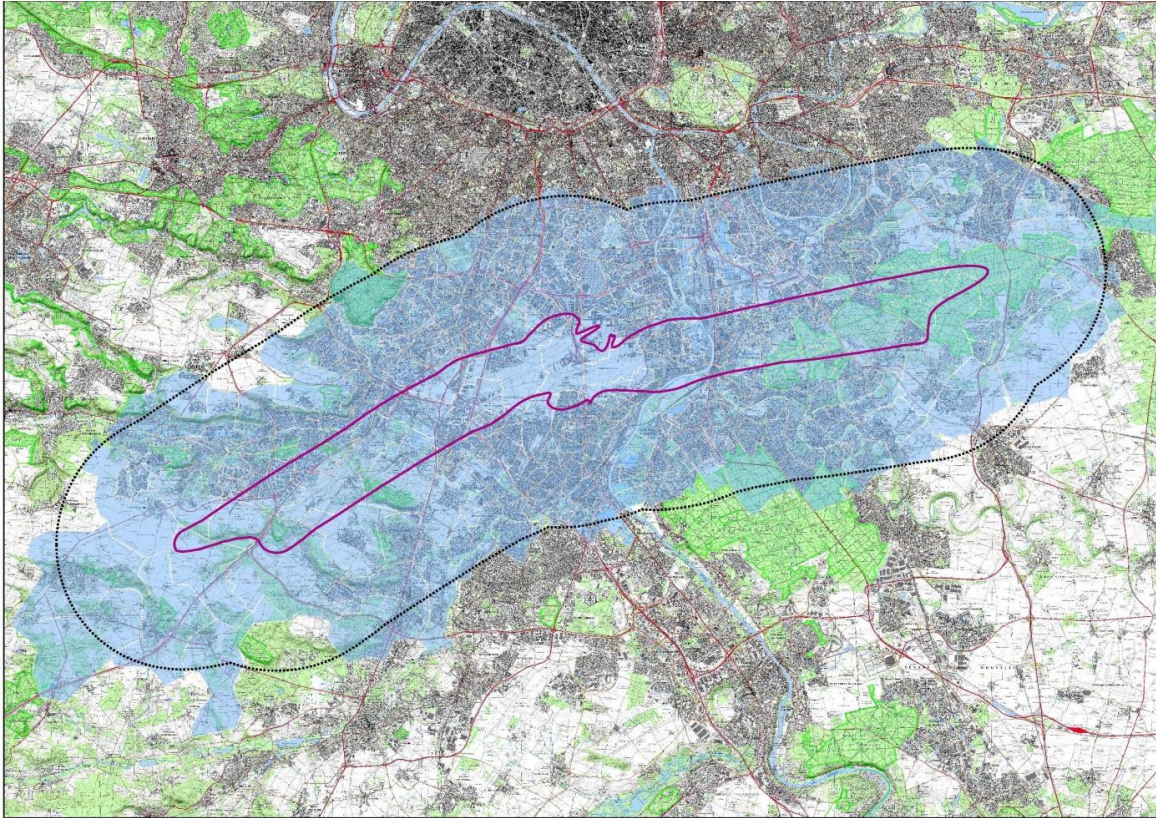
Carte 46 : Délimitation du bassin d'étude autour de la plateforme Paris – CDG.

L'étude réalisée sur les stratégies résidentielles des ménages venant s'installer à proximité des plateformes aéroportuaires comportait trois phases :

- 1) La première était destinée à caractériser le contexte socio-spatial en s'appuyant sur les données statistiques mobilisables (tout du moins sur une sélection de celles-ci).
- 2) La deuxième consiste en un questionnaire (*Annexe 1*) transmis par voie postale à des ménages ayant effectué une ou des mobilités résidentielles récentes<sup>26</sup>. Ceci a nécessité la délimitation de la zone d'étude, le choix de la période de mobilité et le nombre d'adresses à acquérir<sup>27</sup>.
- 3) La troisième phase de l'étude correspond à des entretiens en face-à-face réalisés au sein d'un échantillon représentatif de ménages ayant répondu au questionnaire.

<sup>26</sup> Ces ménages étaient identifiables par les fichiers des « réexpéditions de la Poste ». Ceux-ci sont alimentés par les demandes de « suivi de courrier », à la condition que les personnes concernées n'aient pas indiqué qu'elles refusaient que leurs coordonnées alimentent un tel fichier. Ces ménages sont connus par leur nouvelle adresse de résidence. Il est par ailleurs possible d'obtenir la garantie de disposer d'adresses ne correspondant qu'à des lieux de résidence et non à des entreprises.

<sup>27</sup> Le coût global entrainé ici en ligne de compte. Il faut par ailleurs préciser qu'afin de respecter les règles de confidentialité de la CNIL, les adresses sont acquises mais ne sont pas communiquées à l'équipe de recherche. Nous ne disposons donc de celles-ci que lorsque les ménages acceptent de les transmettre dans leur courrier retour.

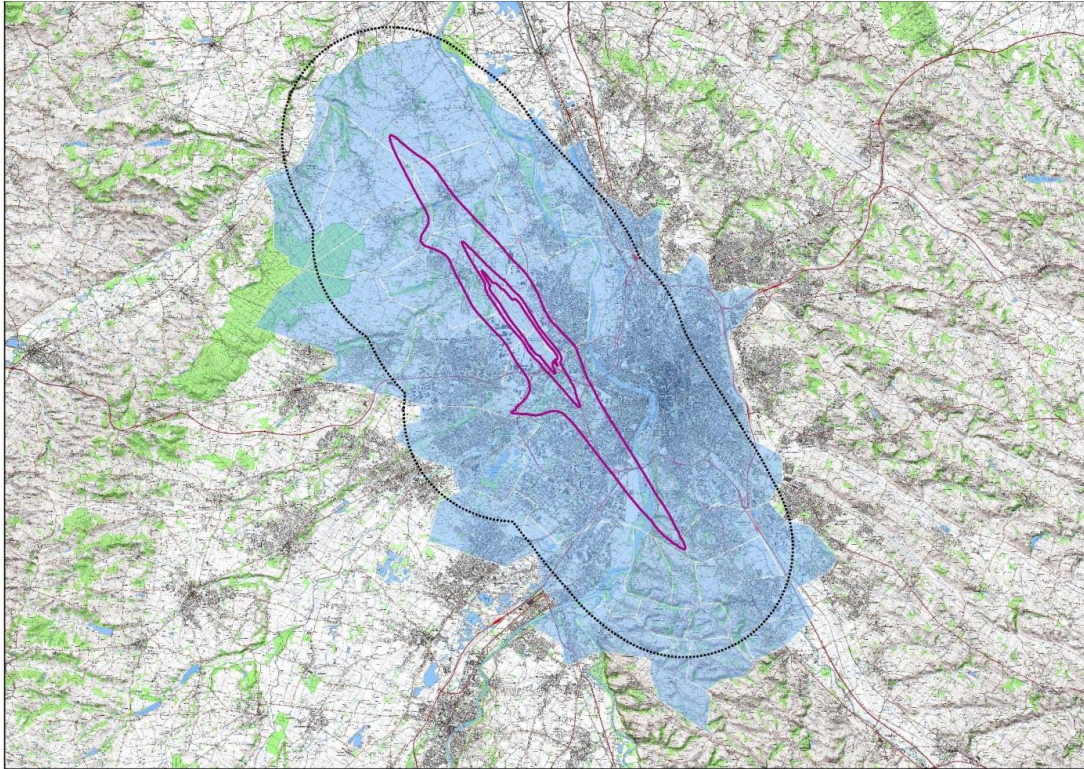


**Carte 47** : Délimitation du bassin d'étude autour de la plateforme Paris – Orly.

S'agissant de la période d'étude, il fut décidé de la prendre récente afin que les ménages enquêtés puissent au mieux expliquer les motivations qui avaient été les leurs, et suffisamment longue, avec une préférence pour une durée de six mois, pour qu'ils aient eu le temps de s'installer dans leur nouveau lieu de résidence. Ce choix dépendait cependant du nombre d'adresses figurant dans la base.

Plusieurs zones à enquêter furent testées. Elles devaient s'appuyer pour chacune des trois plateformes aéroporutaires sur le  $L_{den} 55 \text{ dB(A)}$ . Le plan de gêne sonore a été indiqué pour toutes les cartes réalisées présentées ci-dessus. Considérant que les zones à choisir ne pouvaient être circulaires autour du barycentre des plateformes aéroporutaires (*Carte 1*, *Carte 2* et *Carte 3*), il fut décidé de dessiner des zones-tampon permettant de maintenir constantes des distances par un rapport à un niveau donné de nuisance sonore. Le test d'une zone de 10 kilomètres déboucha sur un espace trop vaste, intégrant dans les cas de Paris – CDG et de Paris – Orly, une partie de la ville de Paris. Ceci risquait de ne pas apporter d'informations par rapport au cœur du sujet à traiter : l'influence des nuisances sonores sur les stratégies résidentielles effectuées par les ménages. La distance de 5 kilomètres était par contre beaucoup plus satisfaisante (*Carte 46*, *Carte 47* et *Carte 48*). Ces cartes font apparaître le SCAN 25 le plus récent (soit celui de 2012) correspondant aux cartes topographiques au

1/25000e de l'IGN. Les Iris inclus dans ces zones furent ensuite sélectionnés. La Poste utilise les Iris comme cadre spatial de base pour établir ses requêtes. Quelques ajustements furent toutefois nécessaires, certains Iris n'étant que partiellement intégrés dans la zone-tampon. Il fut par exemple décidé d'inclure globalement la commune de Meaux dans le cas de la plateforme aéroportuaire Paris – CDG (voir *Carte 46*).



**Carte 48** : Délimitation du bassin d'étude autour de la plateforme de Toulouse – Blagnac.

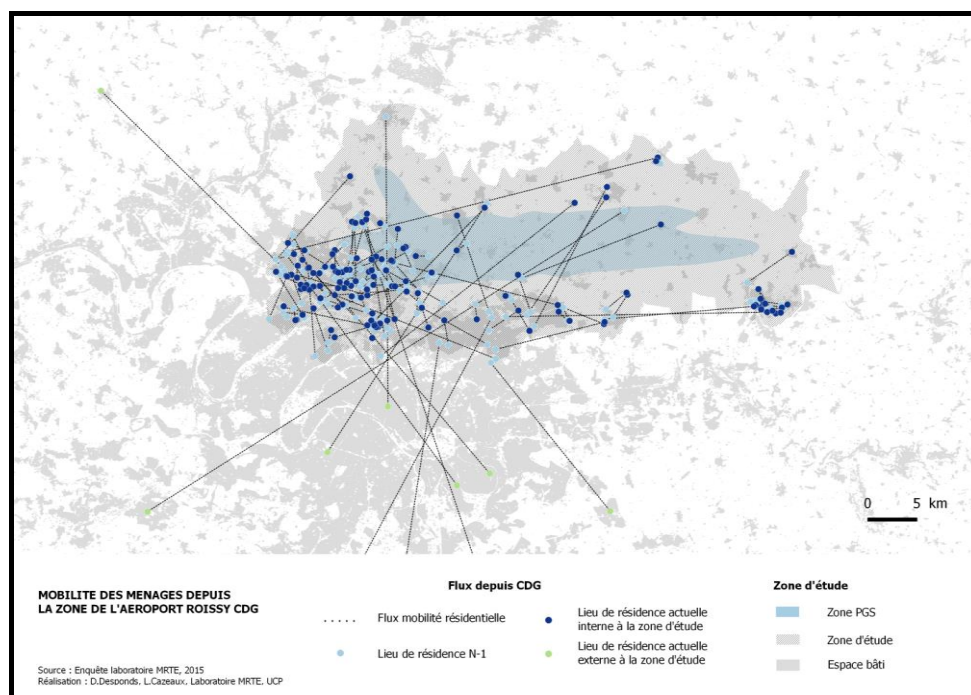
Il est à noter, dans le cas de Toulouse – Blagnac, que la totalité de la commune de Toulouse fait partie de la zone à enquêter (*Carte 48*). Ceci résulte de la grande proximité de l'aéroport du centre même de la ville, comme il a déjà été signalé. Un autre point devait être précisé. La Poste par défaut, dans le cas d'études de géomarketing, ne sélectionne pas les « nouveaux voisins » ayant effectué des mobilités résidentielles au sein d'une même commune. Or, ces ménages présentaient un réel intérêt, en particulier ceux résidant à l'intérieur de la limite de la PGS Lden 55 dB(A). Les mobilités de proximité représentent de l'ordre du tiers de toutes les mobilités au sein des agglomérations étudiées<sup>28</sup>.

---

<sup>28</sup> Furent acquises (le terme exact devrait être celui de « location d'adresses » et non « d'acquisition d'adresses ») **22 760** adresses correspondant à des ménages ayant effectué des mobilités résidentielles de début juin 2015 à fin septembre 2015, soit sur une durée de 4 mois. Les envois furent effectués en novembre 2015 et les retours par enveloppe T eurent avoir lieu jusqu'à fin janvier 2016. Les questionnaires retournés furent au nombre de **1 209** auxquels doivent être ajoutés **505** NPAI (N'habite Pas à l'Adresse Indiquée), soit un taux de retour de **5,43** %. Parmi ces **1 209** questionnaires reçus, **619** ménages ont accepté de nous communiquer leur adresse, soit **51,2** % des questionnaires retournés.

## XI. Les mobilités résidentielles à proximité des plateformes aéroportuaires

### a. La plateforme de Paris – CDG



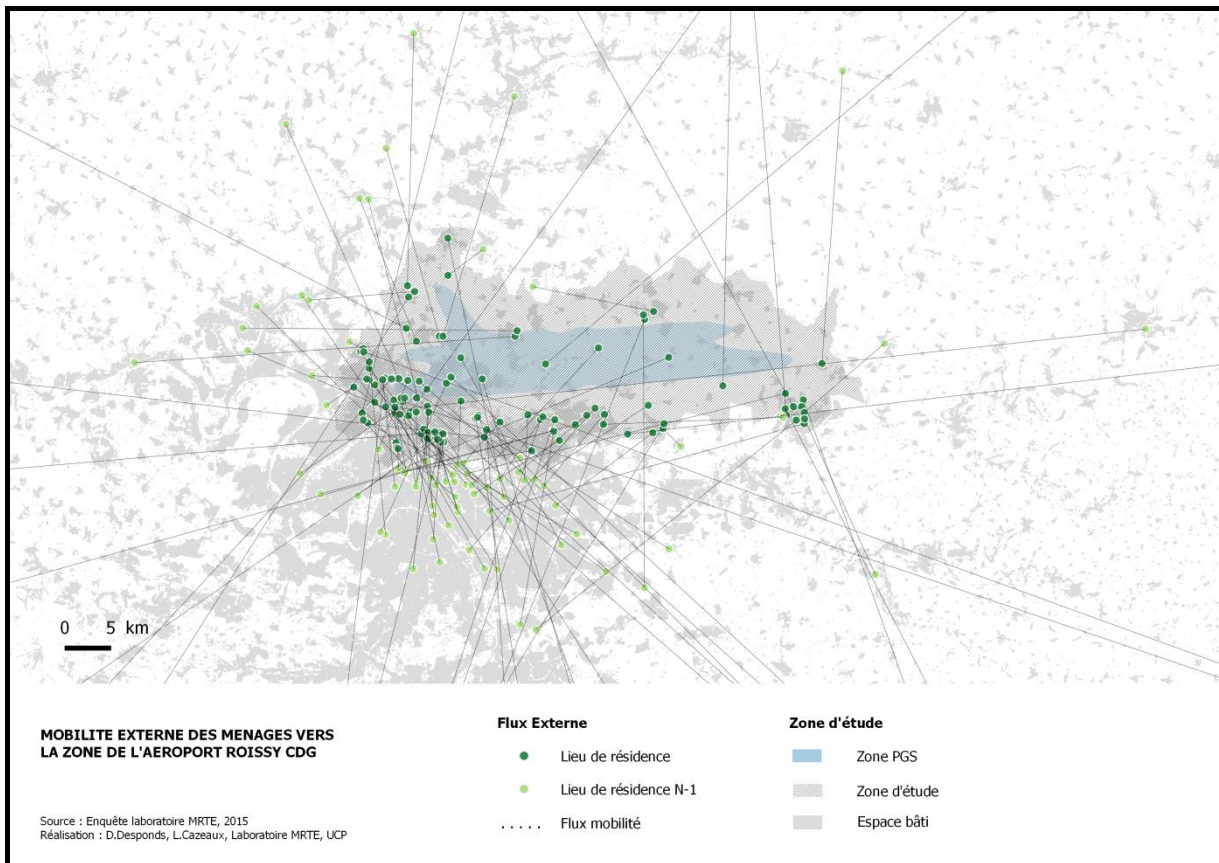
**Carte 49** : Provenance géographique des ménages enquêtés dans le cadre de l'étude ACNUSA-MRTE, autour de la plateforme de Paris – CDG.

L'Insee génère à partir des données du recensement un fichier des mobilités résidentielles. Il est conçu sur une logique similaire à celui des fichiers domicile-travail, avec une commune « lieu de résidence actuel » et une commune « lieu de résidence précédent ». Des informations sur le profil des personnes ayant effectué des mobilités, telles que leur PCS ou leur âge, sont par ailleurs exploitables.

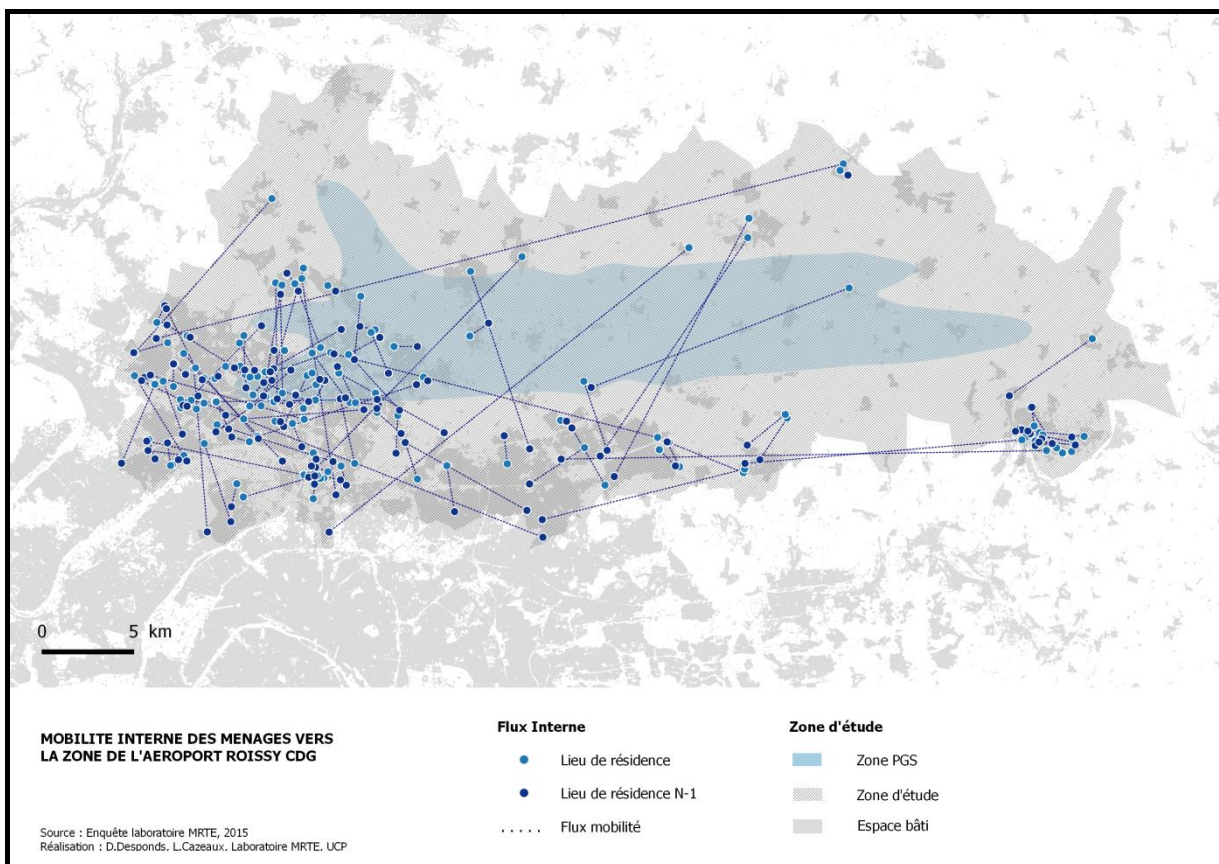
A la différence des fichiers domicile-travail, celui des mobilités résidentielles ne peut être obtenu que pour l'année 2008. Extrêmement lourd en raison de la multiplicité des lieux possibles, ce fichier a été simplifié afin de pouvoir être exploité à partir des « personnes de référence des ménages ». Toutefois, l'année exploitable étant en décalage par rapport au moment de notre étude, il a été décidé de ne pas pousser plus avant son exploitation.

Les cartes présentées ci-dessus et ci-après ont été réalisées à partir des résultats des questionnaires. La base en est donc plus réduite puisque ne s'appuyant que sur les enquêtés nous ayant indiqué de façon précise leurs deux adresses de résidence (actuelle et précédente). Ceci a presque systématiquement été le cas pour ceux acceptant de nous recevoir en entretien.



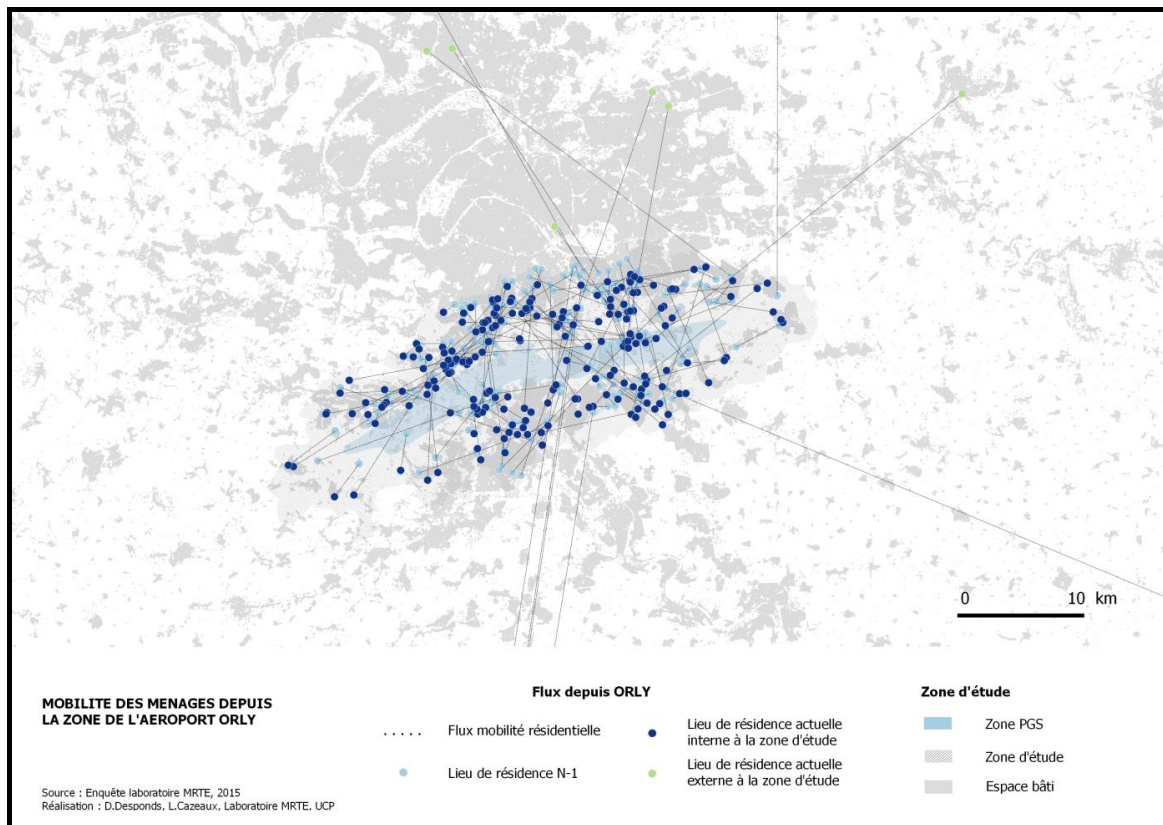


**Carte 50** : Mobilités externes des ménages enquêtés autour de la plateforme de Paris – CDG.



**Carte 51** : Mobilités internes des ménages enquêtés autour de la plateforme de Paris – CDG.

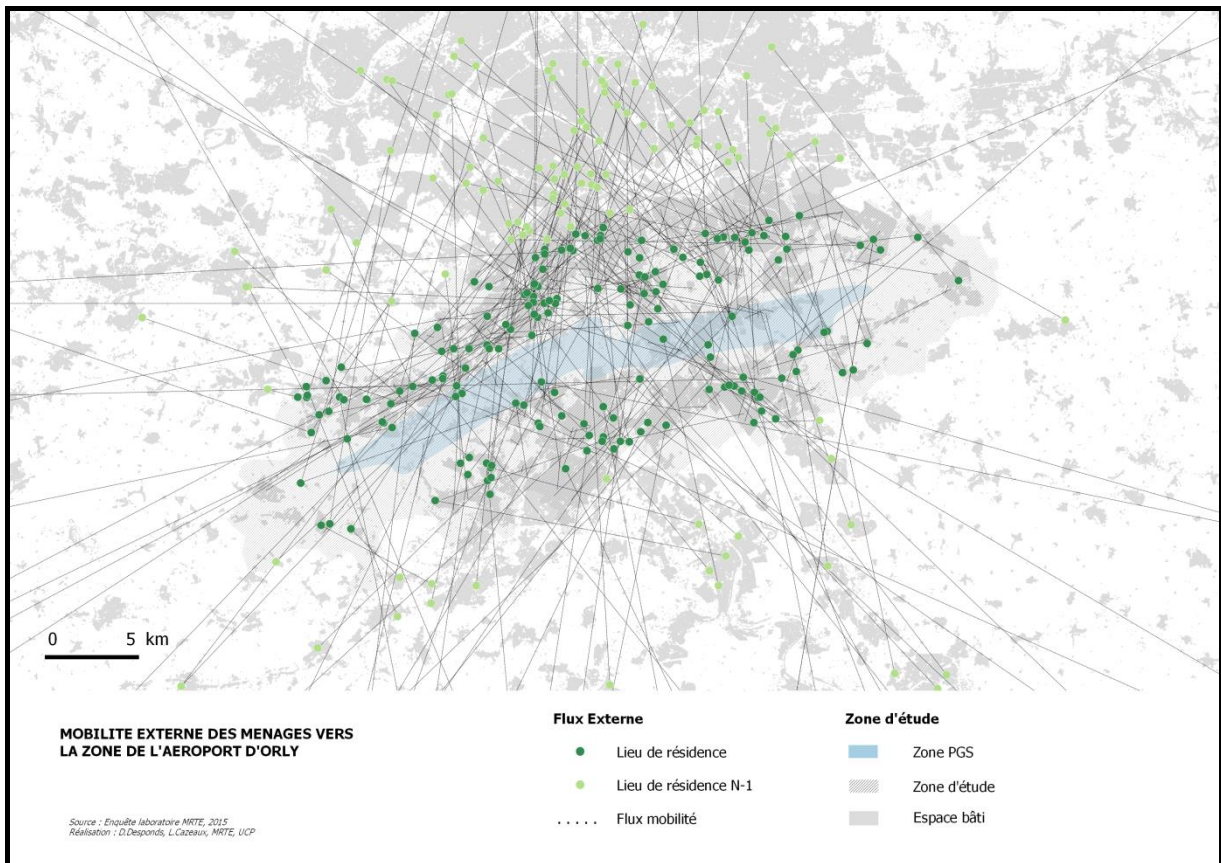
## b. La plateforme de Paris – Orly



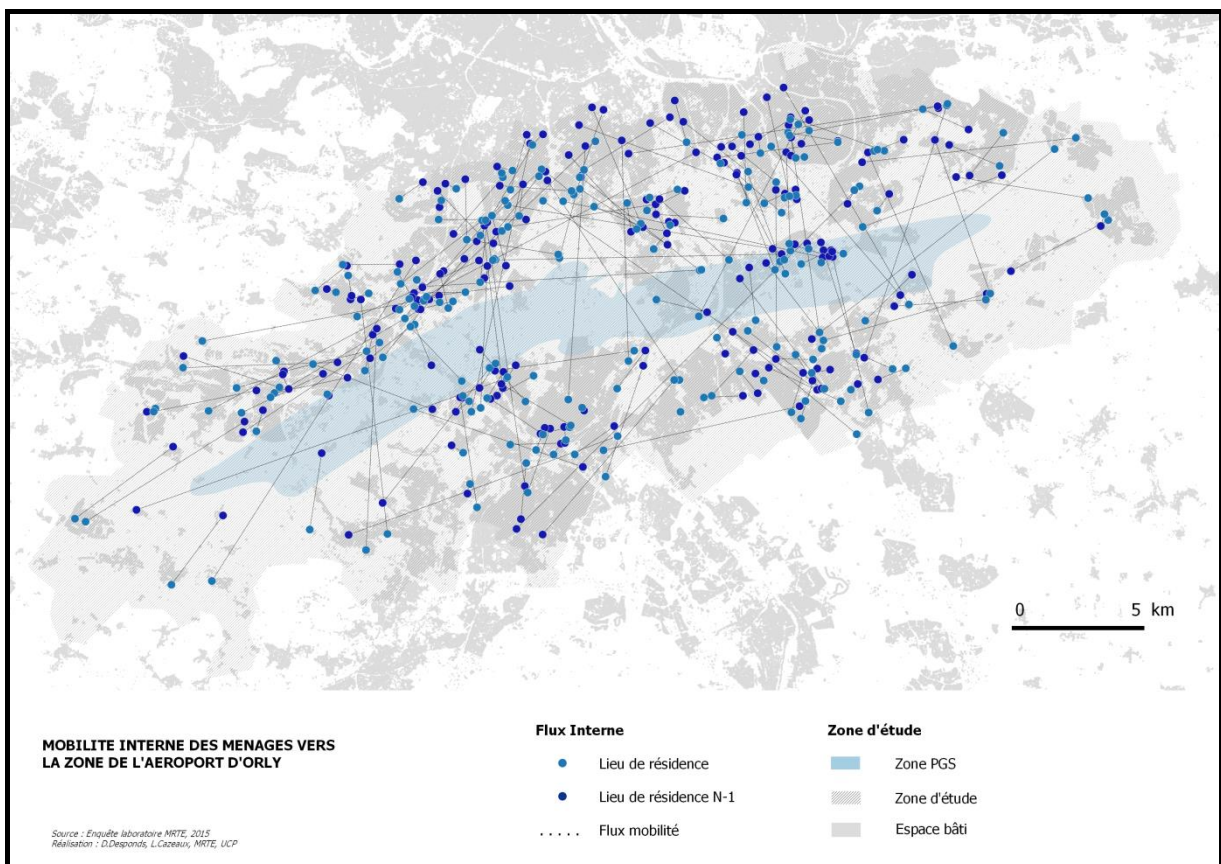
**Carte 52 :** Provenance géographique des ménages enquêtés dans le cadre de l'étude ACNUSA-MRTE, autour de la plateforme de Paris – Orly.

Les traitements réalisés sont similaires pour chacune des trois plateformes : une première carte fait apparaître les mobilités en provenance de la zone tampon (*Carte 49* pour Paris – CDG, *Carte 52* pour Paris – Orly et *Carte 55* pour Toulouse – Blagnac). Parmi ces ménages, certains ont quitté la zone d'étude. Théoriquement, ils n'auraient pas dû être sélectionnés, mais les causes de leur éloignement des aéroports offrent une intéressante opportunité d'étude. Les autres ménages résidaient près des aéroports (lieu de résidence n-1) et y sont toujours (lieu de résidence n). Ils constituent une population particulièrement intéressante car il est possible de supposer que ceux résidant précédemment à proximité des aéroports disposaient d'une meilleure connaissance des nuisances sonores, voire des opportunités économiques qu'ils induisaient, que les ménages venus de l'extérieur.

Pour chacune des plateformes sont ensuite proposées des cartes correspondant uniquement aux flux venus de l'extérieur de la zone-tampon (*Carte 50* pour Paris – CDG, *Carte 53* pour Paris – Orly et *Carte 56* pour Toulouse – Blagnac). Certains de ces ménages peuvent venir de très loin (*Carte 56*), les lieux de résidence antérieurs provenant de tout le territoire métropolitain.

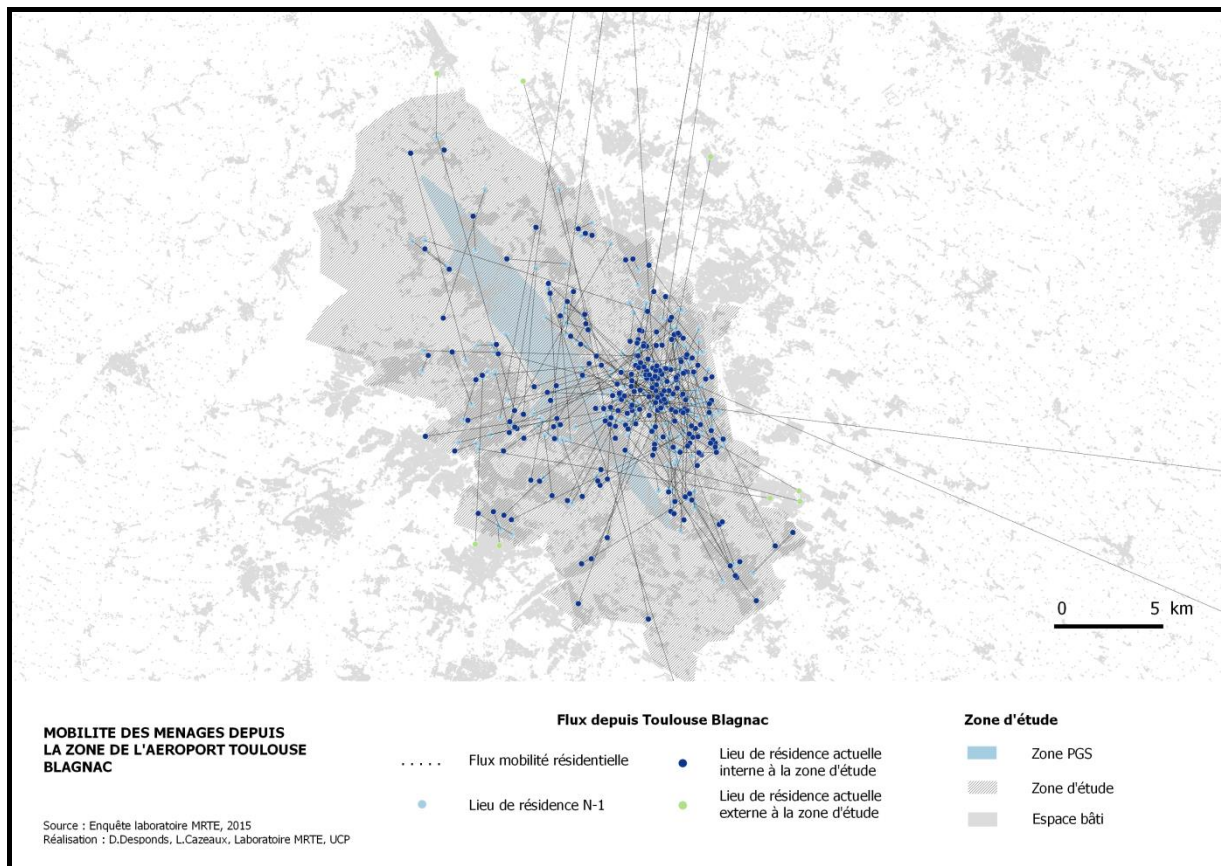


Carte 53 : Mobilités externes des ménages enquêtés autour de la plateforme de Paris – Orly.



Carte 54 : Mobilités internes des ménages enquêtés autour de la plateforme de Paris – Orly.

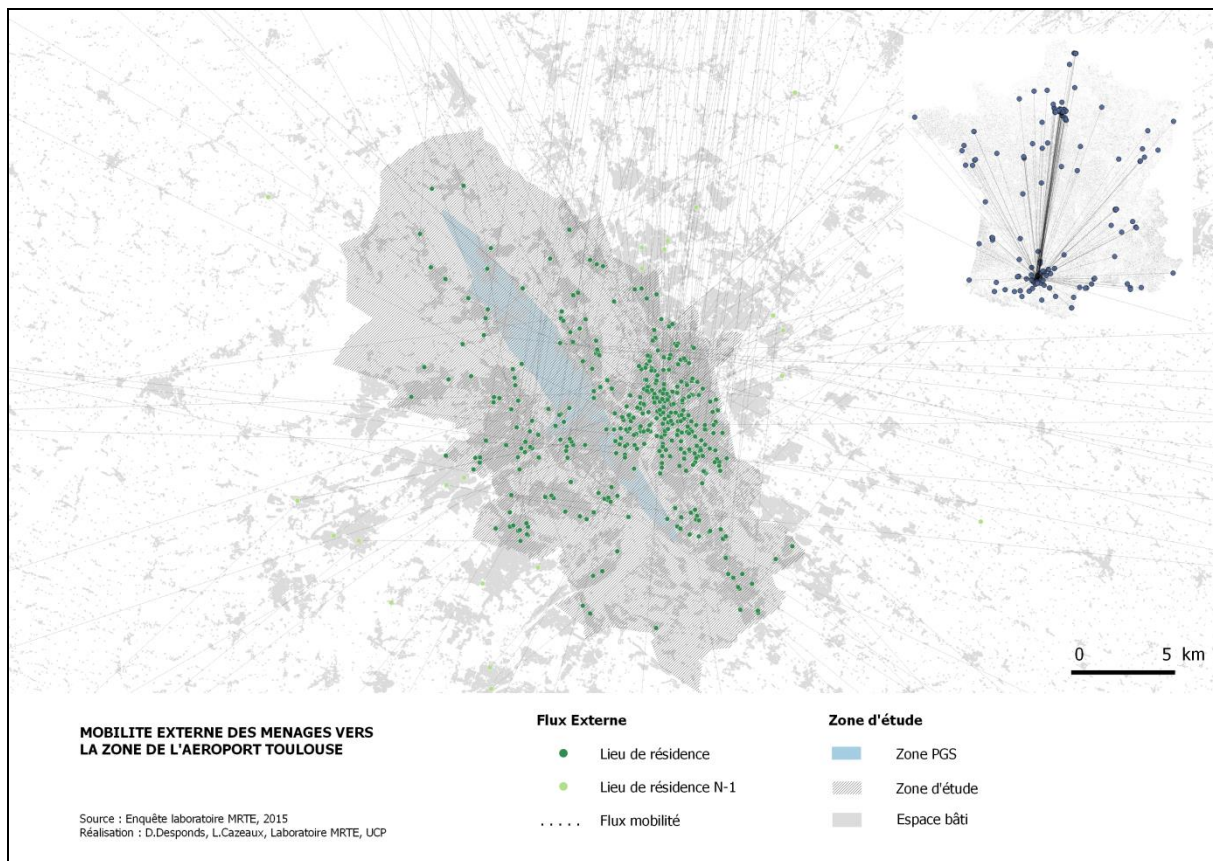
### c. La plateforme de Toulouse – Blagnac



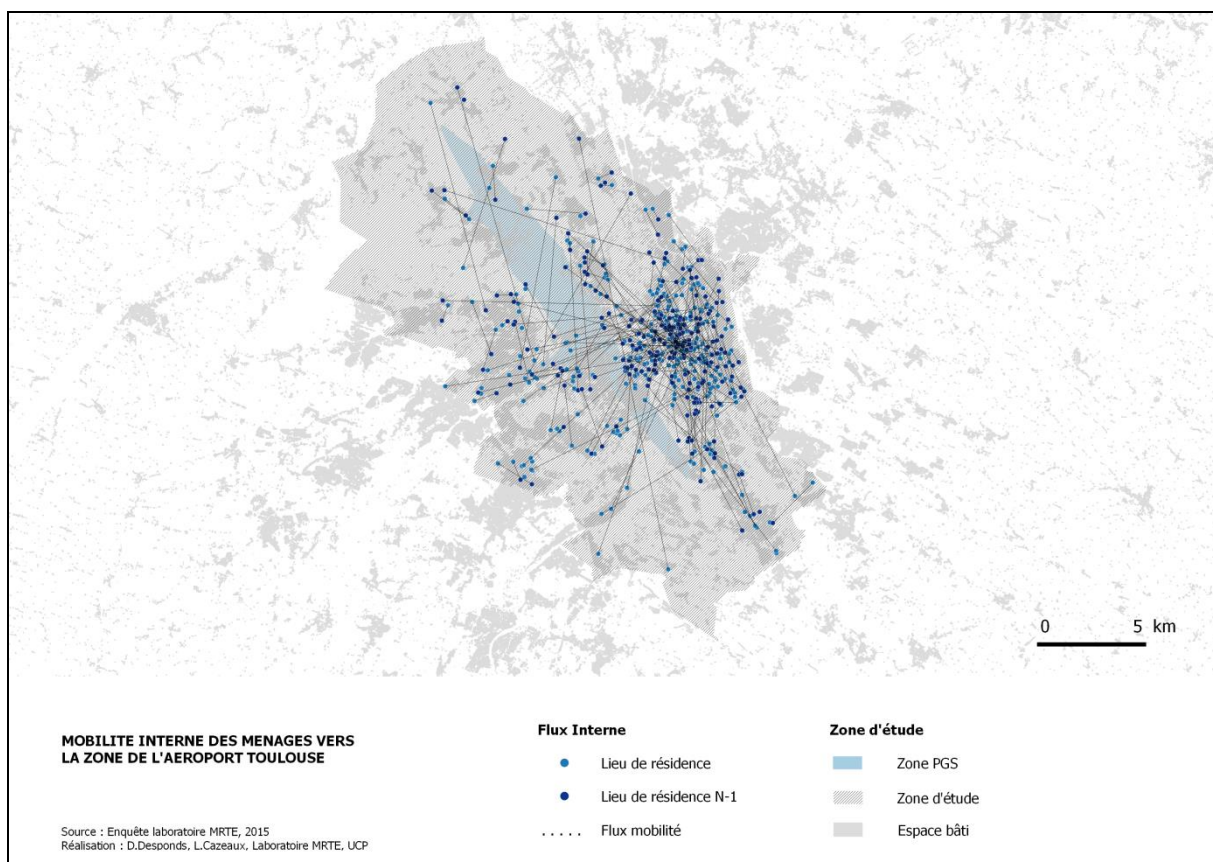
**Carte 55** : Provenance géographique des ménages enquêtés dans le cadre de l'étude ACNUSA-MRTE

Les cartes des mobilités internes à la zone-tampon (*Carte 51*, *Carte 54* et *Carte 57*) concernent des ménages ayant effectué des déplacements de faible amplitude résultant pour certains d'une adaptation à une nouvelle situation familiale ou d'une volonté d'amélioration du cadre de vie. Il est probable que la question des nuisances aéroportuaires constitue dans certains cas un facteur de la mobilité. Ces facteurs sont néanmoins toujours complexes et s'inscrivent dans un système de contraintes. Les ménages effectuant des mobilités à longue distance le font le plus fréquemment pour des raisons liées à une activité professionnelle ou à des mobilités de retraite<sup>29</sup>. Il est probable, mais ceci devra être vérifié lors de l'exploitation fine des questionnaires, que les mobilités de longues distances observées dans le cas de Toulouse (*Carte 56*) résultent d'opportunités professionnelles. Compte tenu de son poids démographique, la commune de Toulouse pèse d'un poids élevé dans le cas de ces mobilités externes (*Carte 56*) comme dans celui des mobilités internes (*Carte 57*).

<sup>29</sup> Tous les 4 ans, l'Insee réalise une grande enquête sur la question du logement à partir d'un échantillon représentatif d'environ 40 000 ménages. La dernière a été publiée en 2013 (voir par exemple <http://www.ofce.sciences-po.fr/blog/enquete-logement-2013-quels-premiers-enseignements/>). Si cette étude ne permet pas de dégager des informations pertinentes à des échelles locales, elle contribue néanmoins à identifier des grandes tendances.



**Carte 56 :** Mobilités externes des ménages enquêtés autour de la plateforme de Toulouse – Blagnac.



**Carte 57 :** Mobilités internes des ménages enquêtés autour de la plateforme de Toulouse – Blagnac.

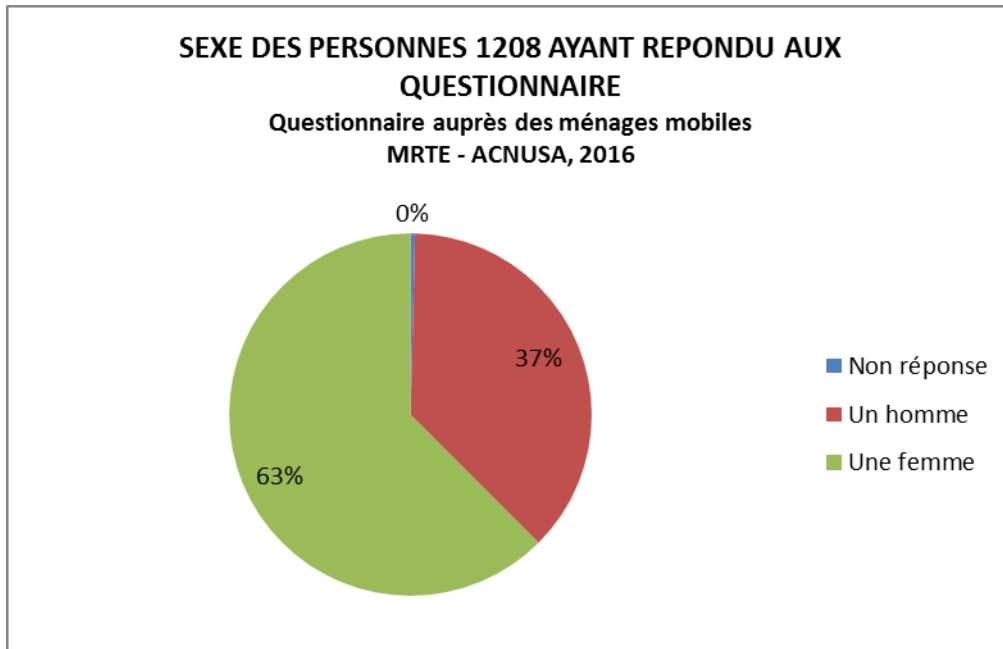
## **XII. Les premiers résultats des questionnaires : comparaison entre les résultats globaux et ceux des personnes acceptant les entretiens en face-à-face**

Les graphiques qui suivent résultent d'une première exploitation des 1 208 questionnaires initialement reçus (auxquels en a été ajouté un, transmis tardivement mais intégré lors de la phase suivante de l'étude, pour aboutir au total de 1 209 indiqué précédemment) qui ont été saisis par 7 stagiaires dans le courant du mois de mars et début avril 2016. Les vingt graphiques ci-après constituent une première photographie. Ils permettent dans un premier temps de comparer la structure globale des personnes ayant répondu aux 1 208 questionnaires exploitables, à celle des personnes nous ayant fourni leur adresse (586 questionnaires exploitables, ultérieurement nous sommes parvenus à récupérer 619 coordonnées des enquêtés, là aussi comme il a été indiqué précédemment). Au sein de cette sous-population représentant 48,5 % de la population ayant répondu, sera constitué un échantillon représentatif avec un objectif initial de 240 personnes à enquêter en face à face (120 concernant la plateforme de Paris – CDG et 60 les plateformes de Paris – Orly et de Toulouse – Blagnac). Il est possible dans un premier temps de constater une forte similitude entre la population globale et celle ayant communiqué ses coordonnées (adresse postale, adresse électronique ou téléphone portable), qu'il s'agisse du sexe (*Graphique 5* et *Graphique 6*) ou des catégories d'âge (*Graphique 7* et *Graphique 8*). Les informations sur les positions sociales ou sur les structures familiales ne sont pas présentées ci-après. De la même manière, les situations résidentielles présentent également de fortes similitudes. Le nombre de changements de logement est voisin (*Graphique 9* et *Graphique 10*), étant légèrement supérieur à 3 en moyenne depuis 2005. Les tendances concernant les types de logement (logement précédent et logement actuel, (*Graphique 11* et *Graphique 12*) permettent de dégager les mêmes tendances, de même que les évolutions des statuts d'occupation (*Graphique 13* et *Graphique 14*).

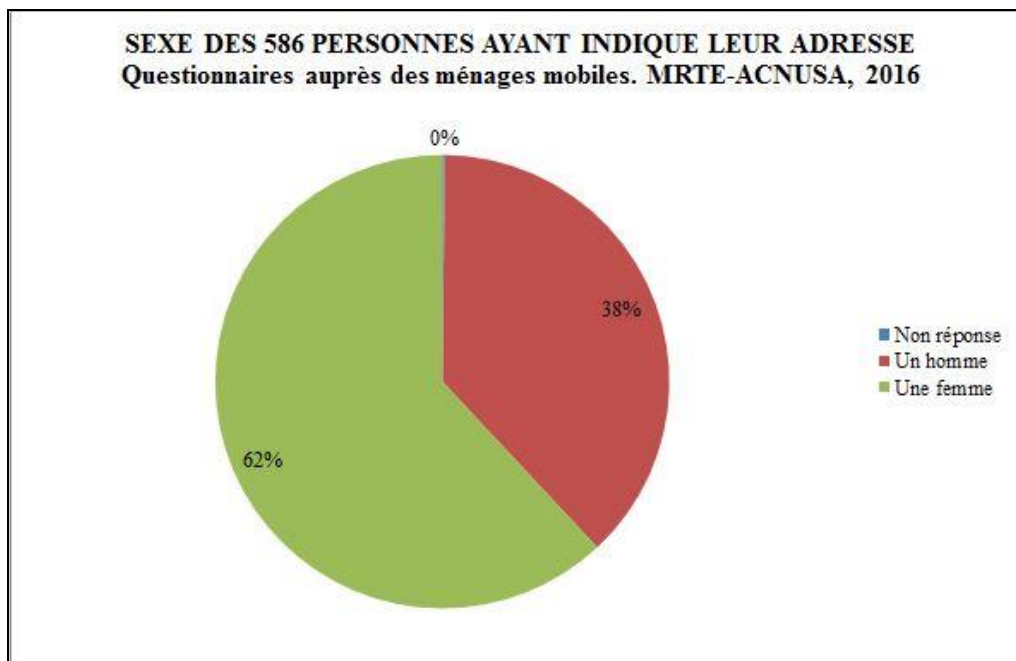
Les premiers traitements effectués sur les motifs de la dernière mobilité résidentielle ne prennent en compte que les motifs exprimés, avec une graduation de la faible importance au motif déterminant. L'évolution de la structure familiale paraît avoir joué un rôle plus déterminant que les raisons professionnelles ou l'accès à la propriété (*Graphique 15* et *Graphique 16*). De fortes similitudes dans les réponses se dégagent là encore entre les deux populations, qu'il s'agisse des motifs liés au logement (*Graphique 17* et *Graphique 18*), de ceux portant sur l'environnement (*Graphique 19* et *Graphique 20*), de la perception du

quartier (*Graphique 21* et *Graphique 22*) ou de la comparaison des deux lieux de résidence (*Graphique 23* et *Graphique 24*).

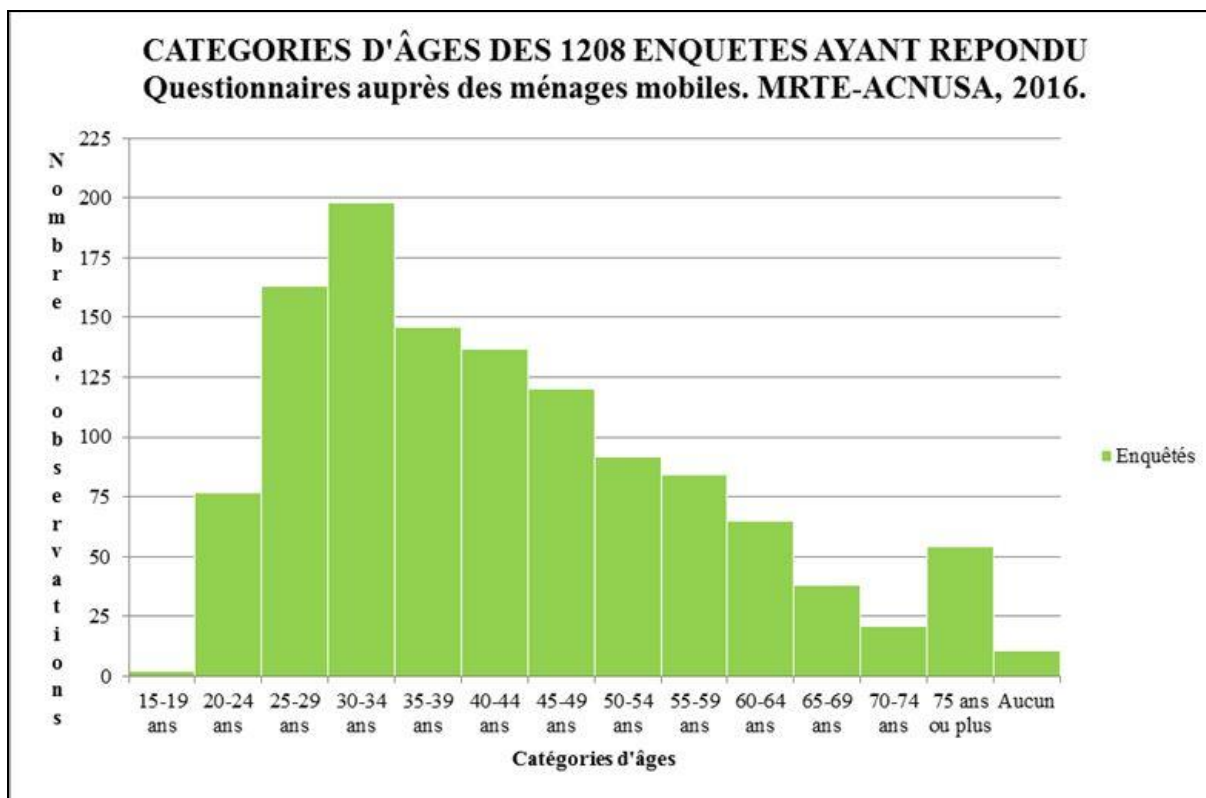
- a. Profil des 1208 enquêtés ayant répondu au questionnaire et des 586 ayant fourni leur adresse, au moment du traitement



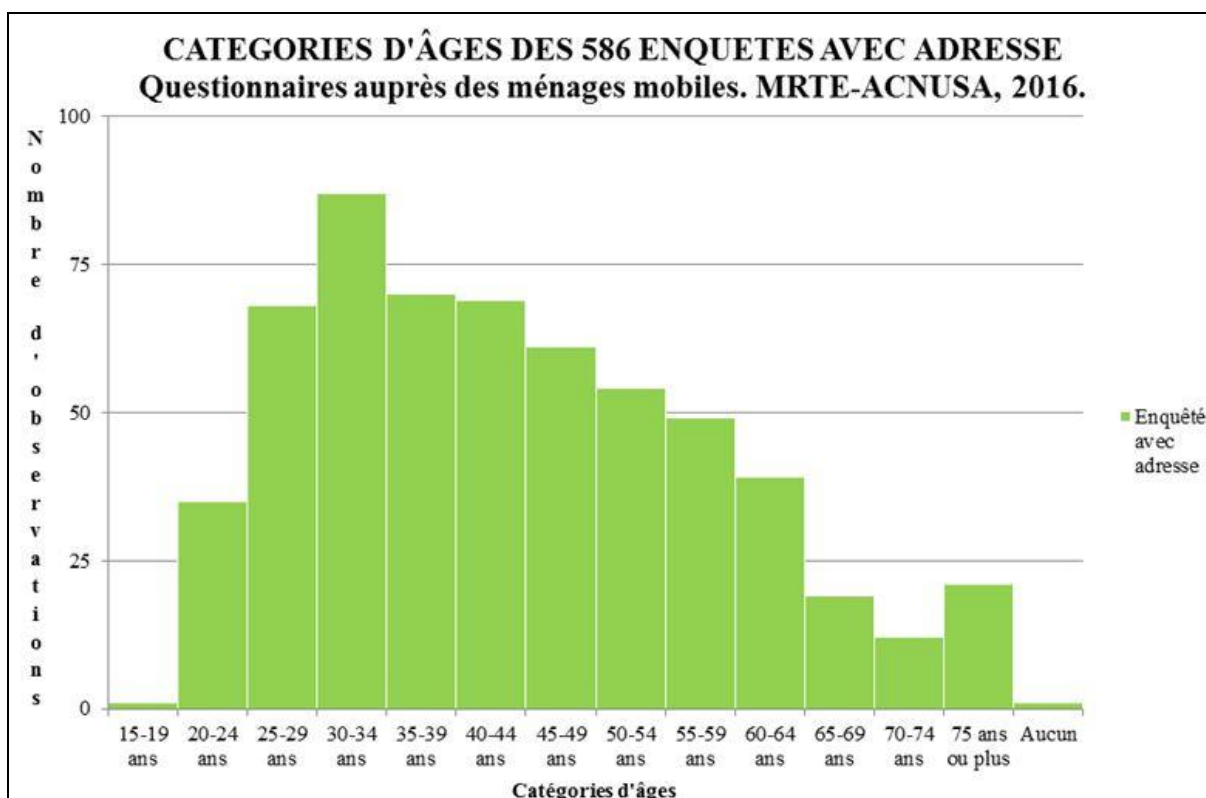
**Graphique 5 :** Structure par sexe de la population ayant répondu au questionnaire.



**Graphique 6 :** Structure par sexe des enquêtés ayant indiqué leur adresse.



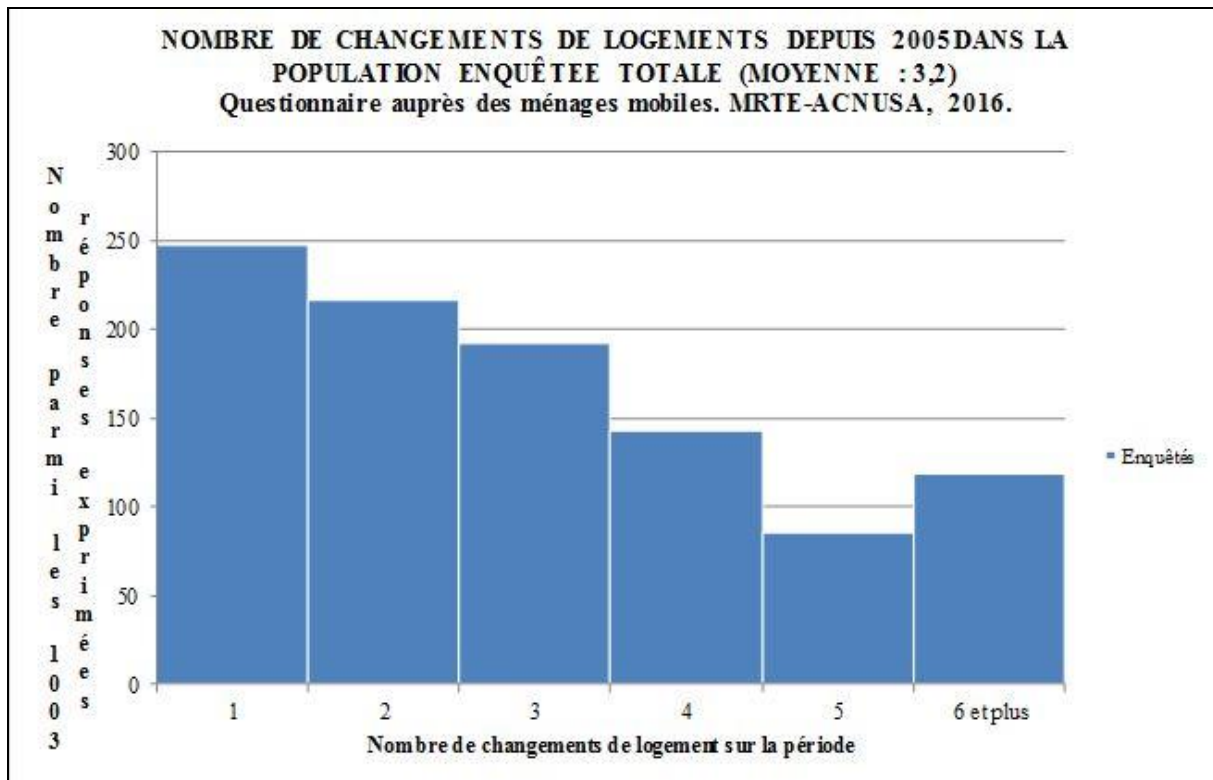
**Graphique 7 :** Structure par âges de la population ayant répondu au questionnaire.



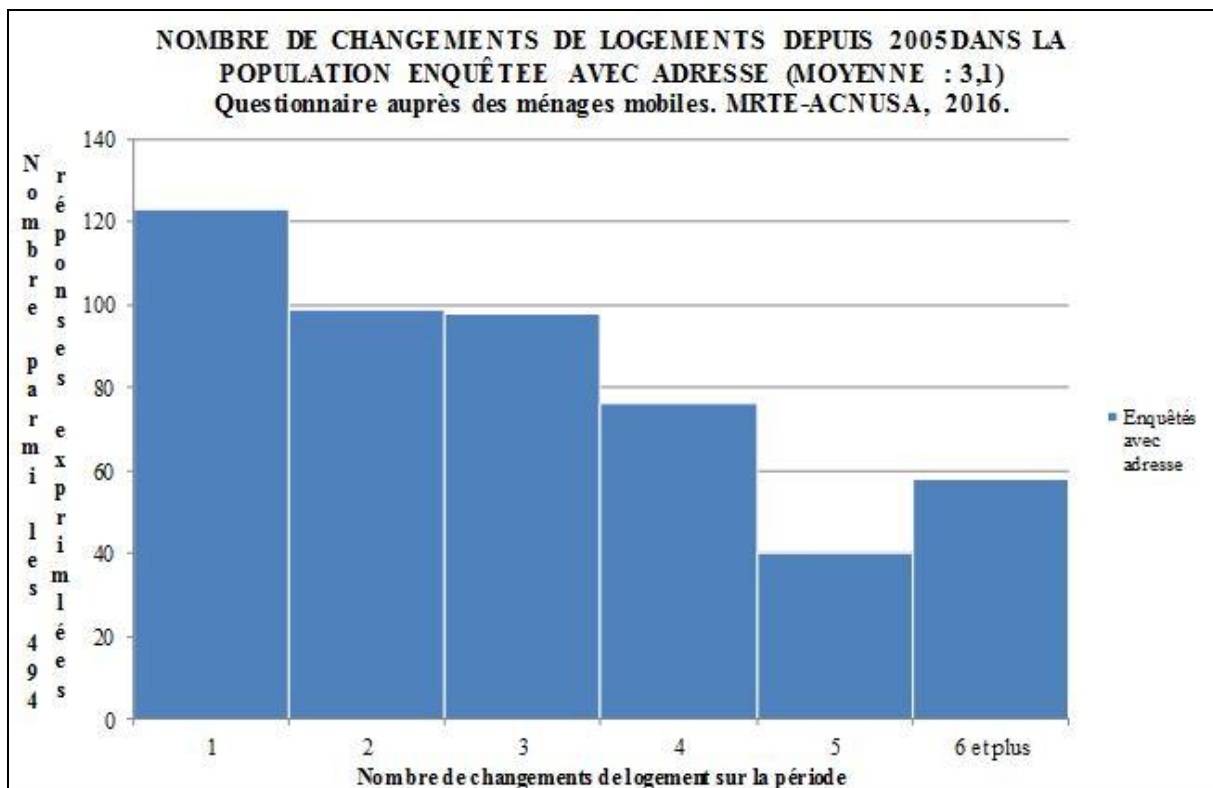
**Graphique 8 :** Structure par âges des enquêtés ayant indiqué leur adresse.



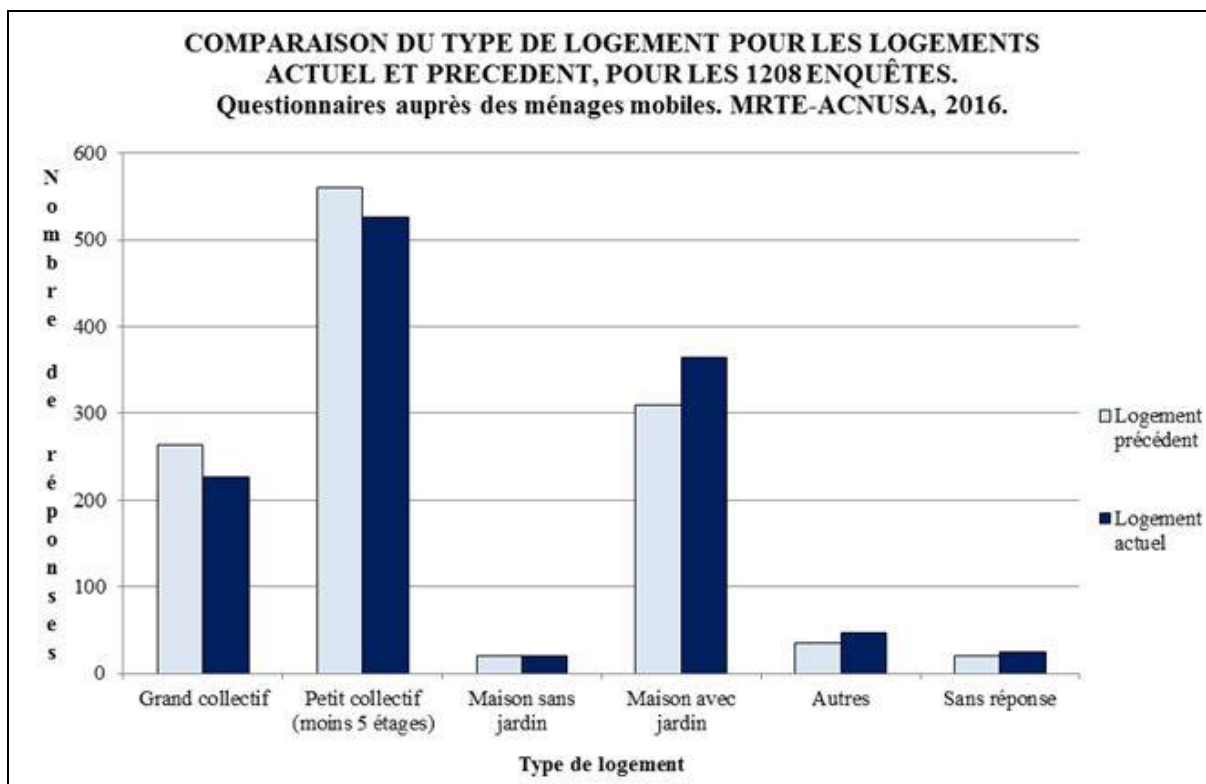
b. Mobilités résidentielles antérieures et type de logement précédent



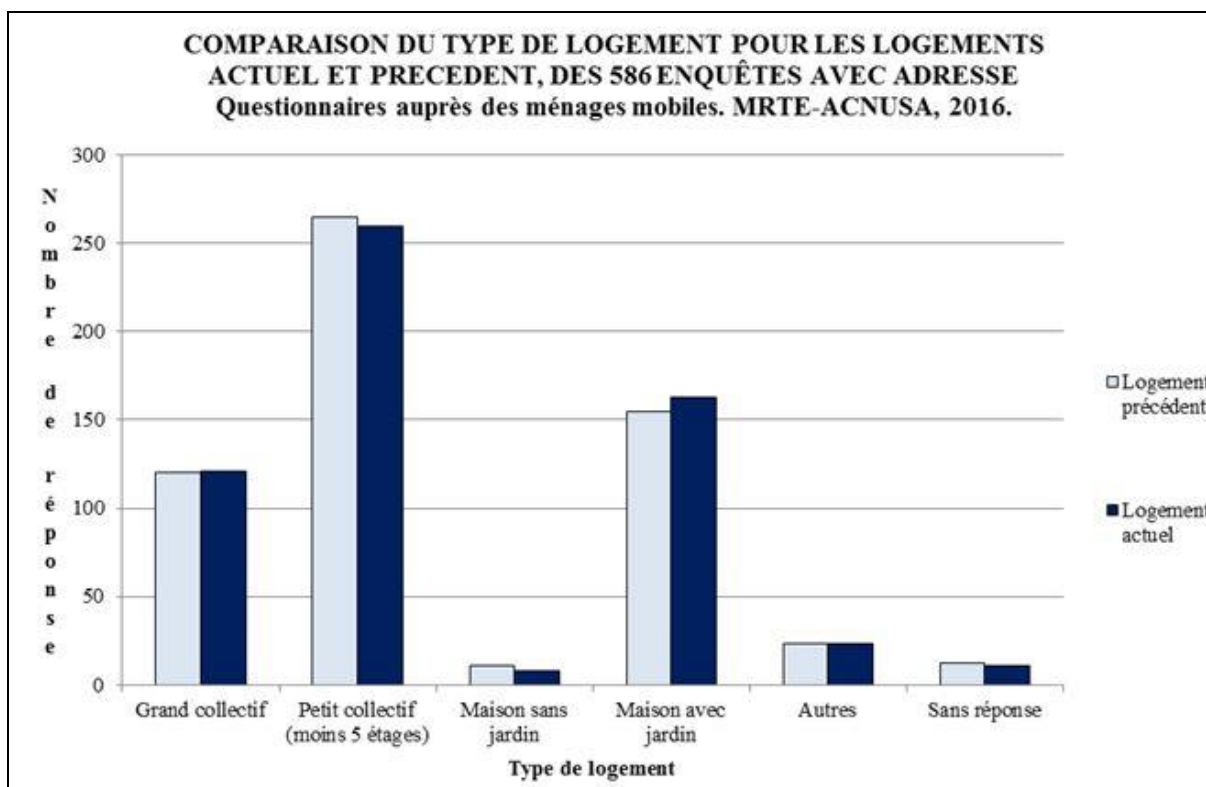
**Graphique 9 :** Nombre de changements de logement intervenus depuis 2005, pour tous les enquêtés.



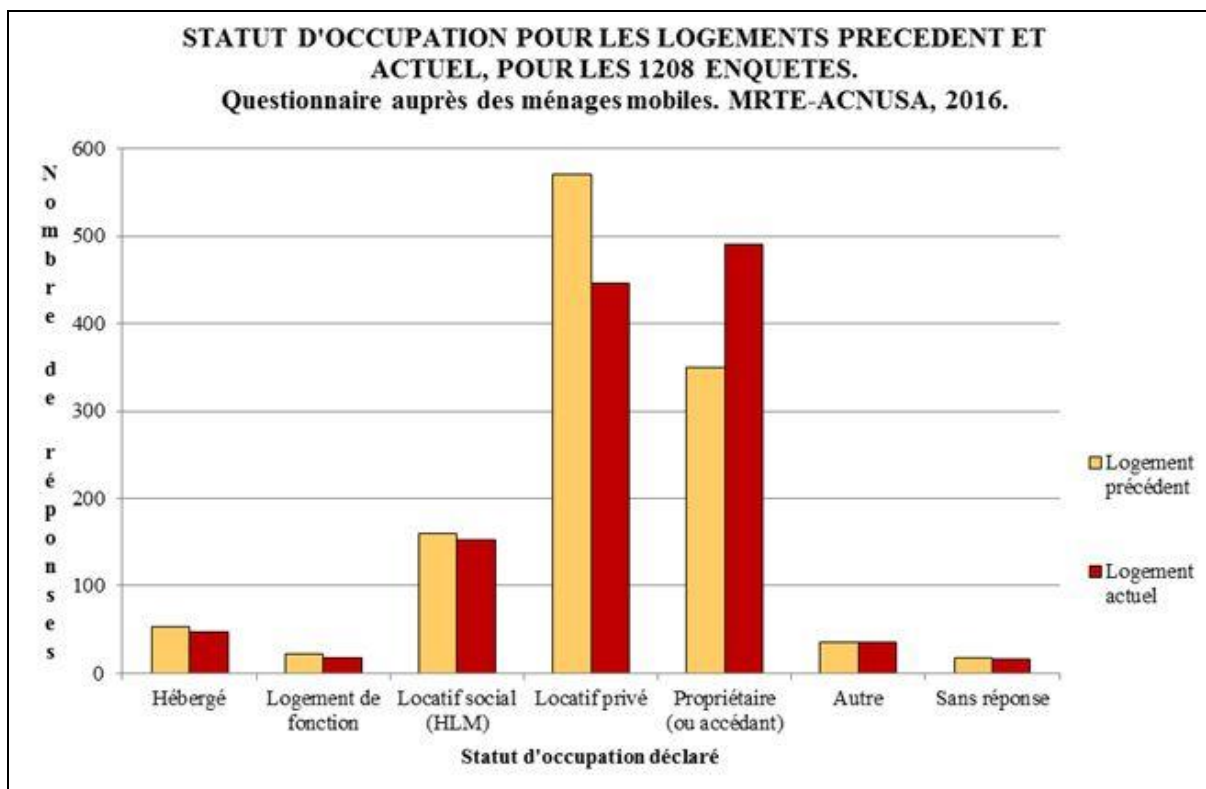
**Graphique 10 :** Nombre de changements de logement intervenus depuis 2005, pour les enquêtés avec adresse.



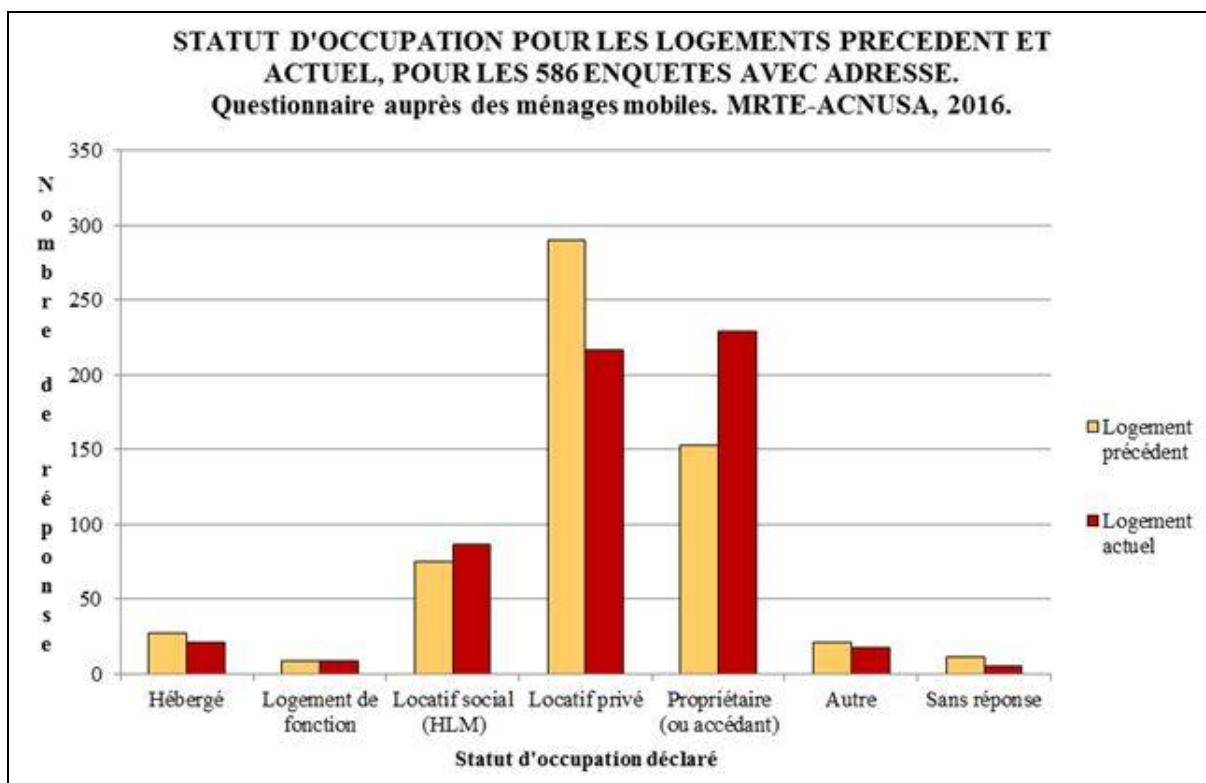
**Graphique 11 :** Caractéristique des types de logement pour les logements actuel et précédent pour la population totale.



**Graphique 12 :** Caractéristique des types de logement pour les logements actuel et précédent pour les enquêtés avec adresse.

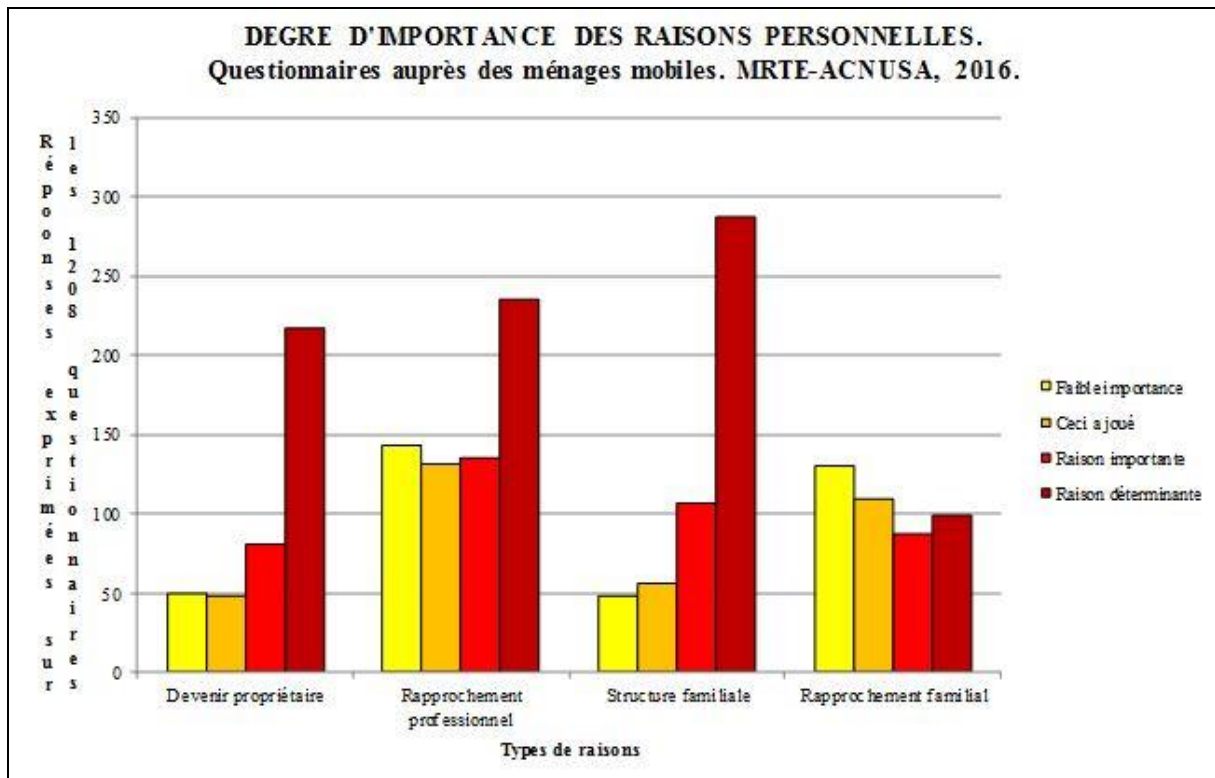


**Graphique 13 :** Statut d'occupation pour le logement précédent et le logement actuel, pour tous les ménages enquêtés.

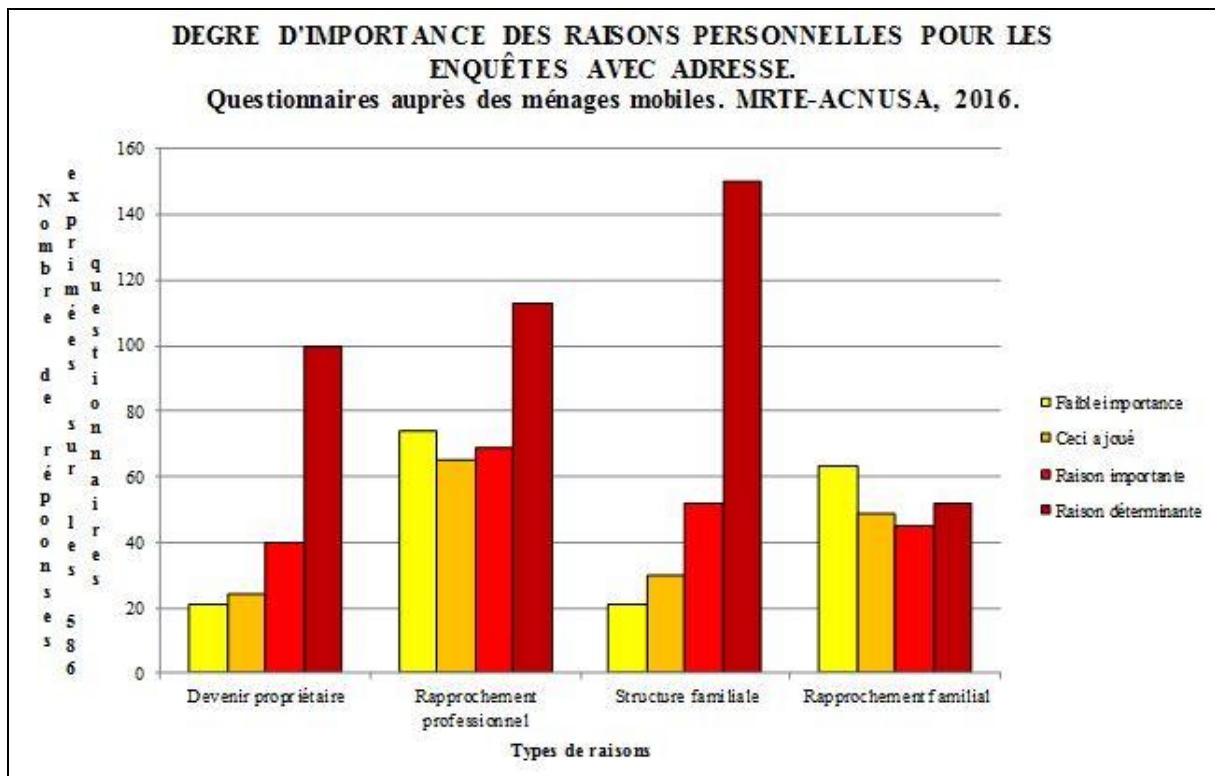


**Graphique 14 :** Statut d'occupation pour le logement précédent et le logement actuel, pour tous les ménages avec adresse.

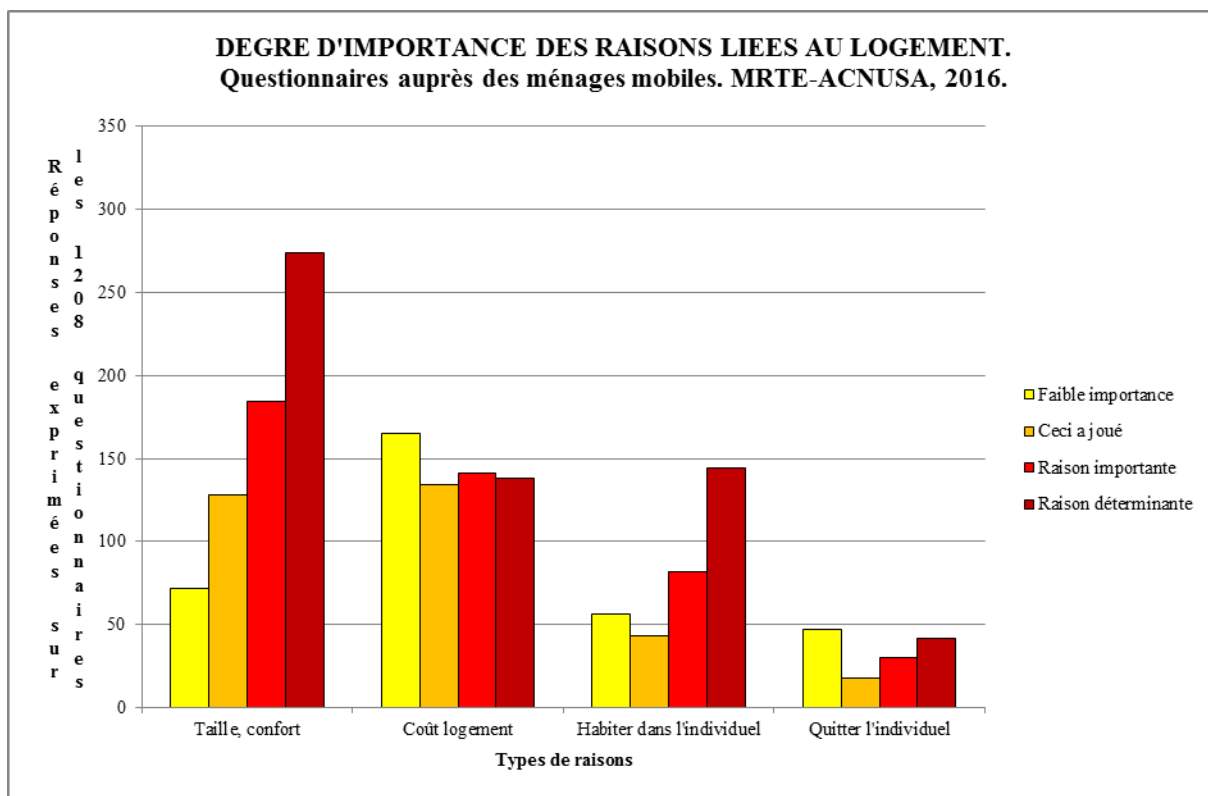
c. Les motifs de la mobilité résidentielle



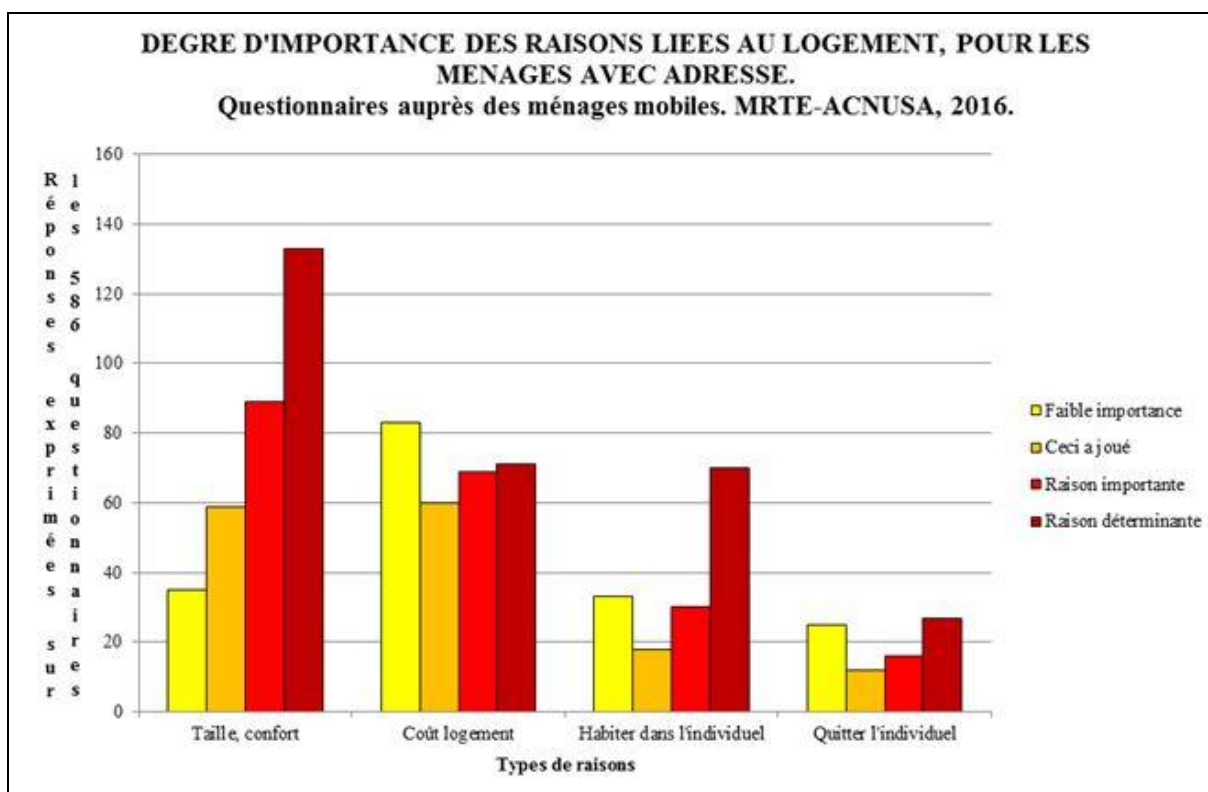
**Graphique 15 :** Motifs de la mobilité en relation avec des raisons personnelles pour la population totale enquêtée.



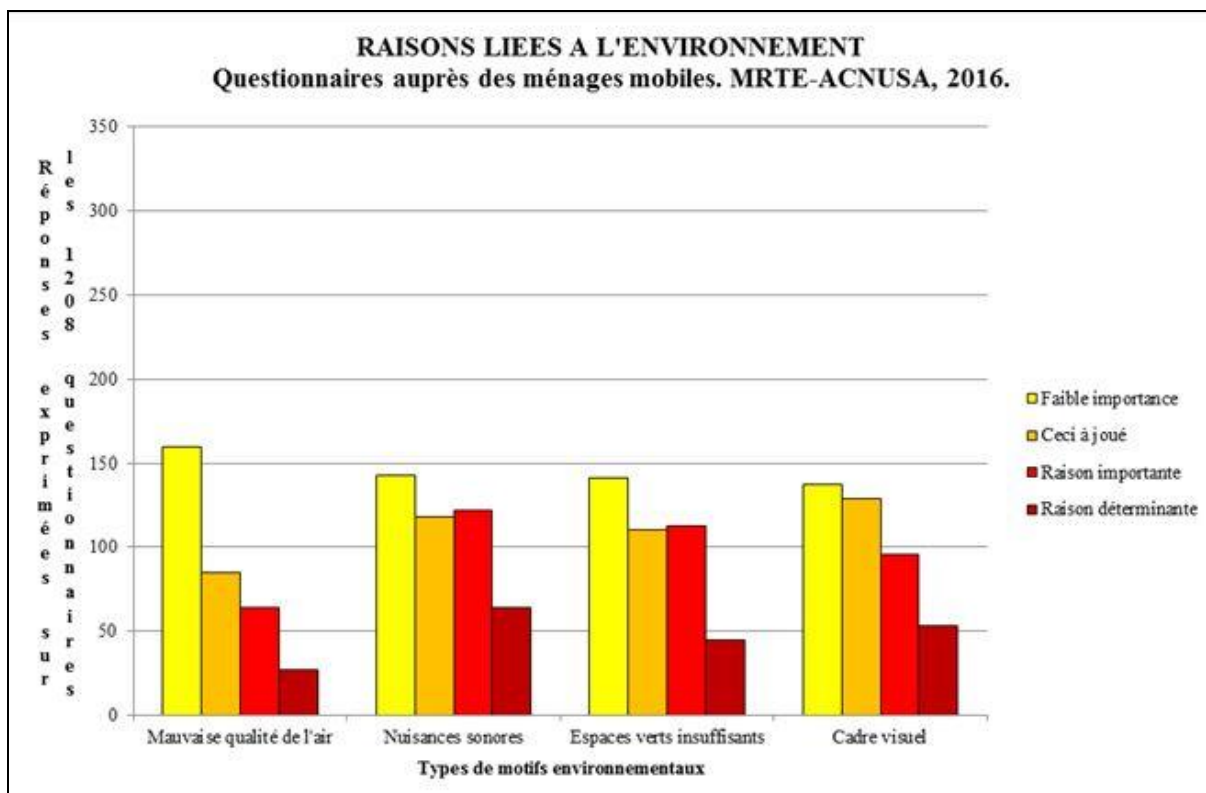
**Graphique 16 :** Motifs de la mobilité en relation avec des raisons personnelles pour la population enquêtée avec adresse.



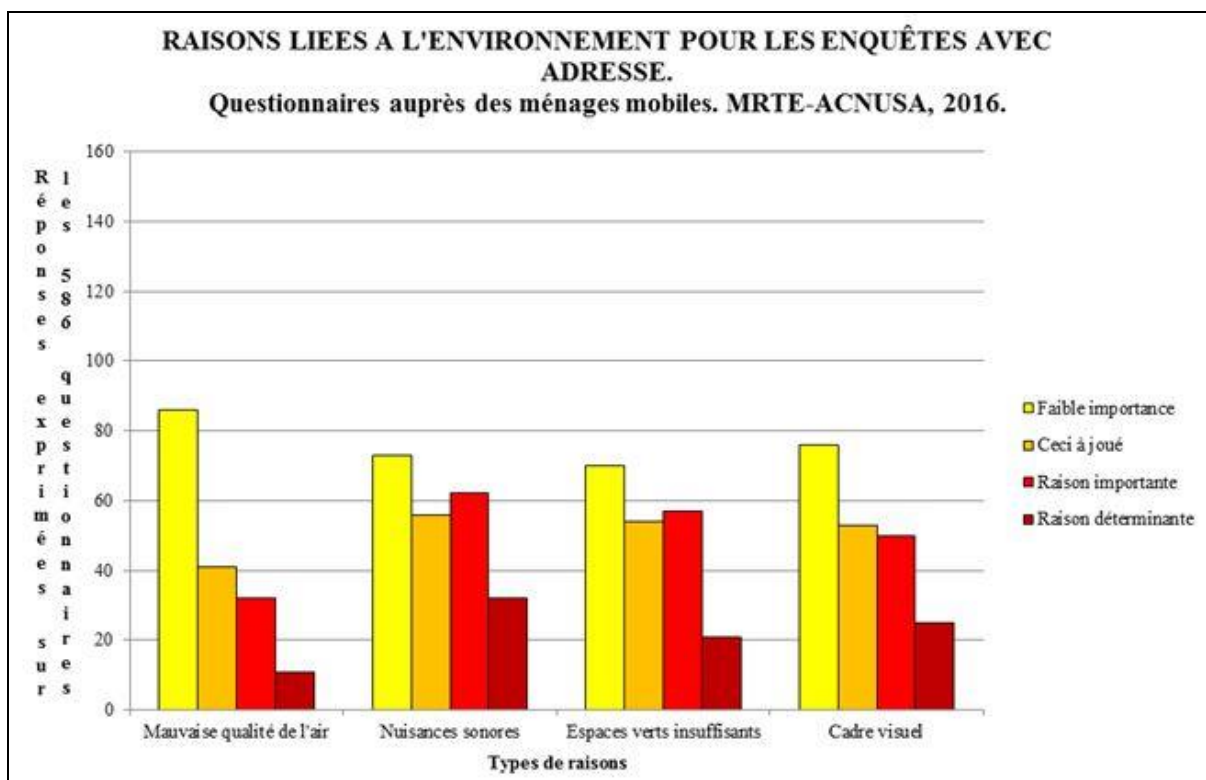
**Graphique 17 :** Motifs de la mobilité en relation avec le logement, pour la population totale enquêtée.



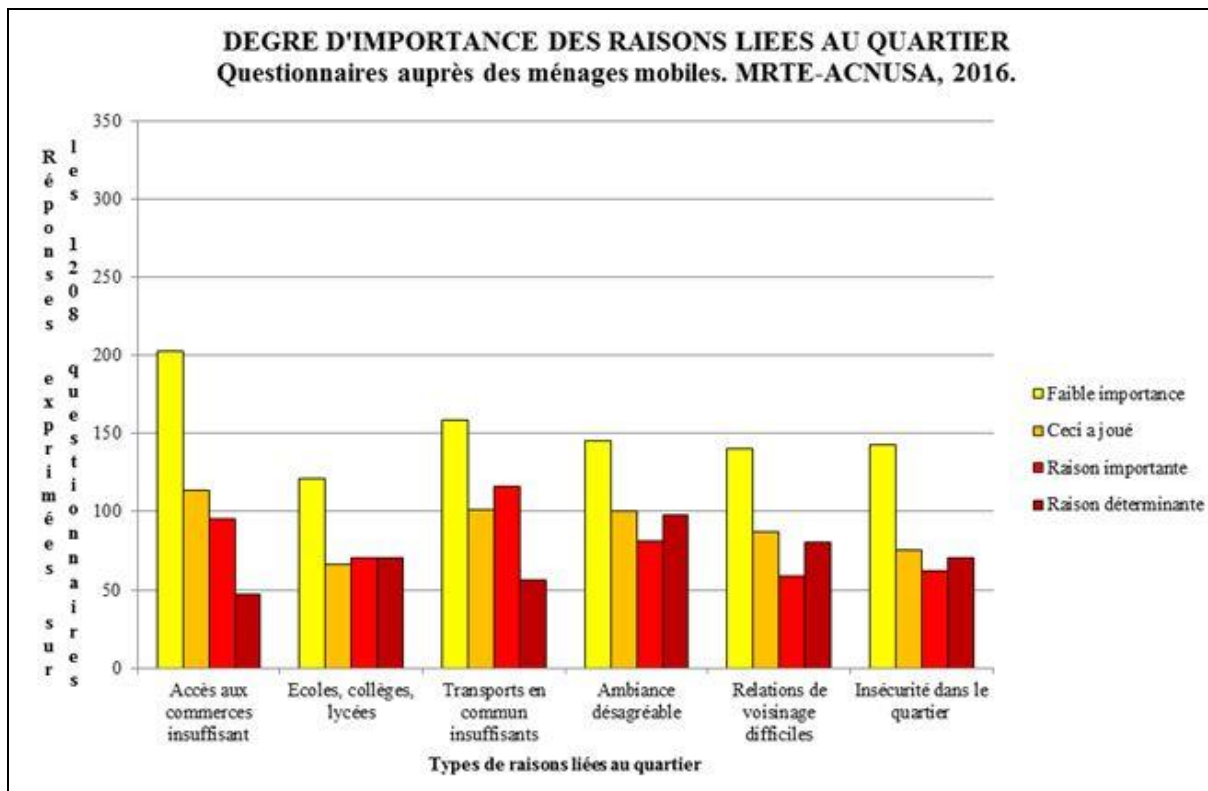
**Graphique 18 :** Motifs de la mobilité en relation avec le logement, pour la population enquêtée avec adresse.



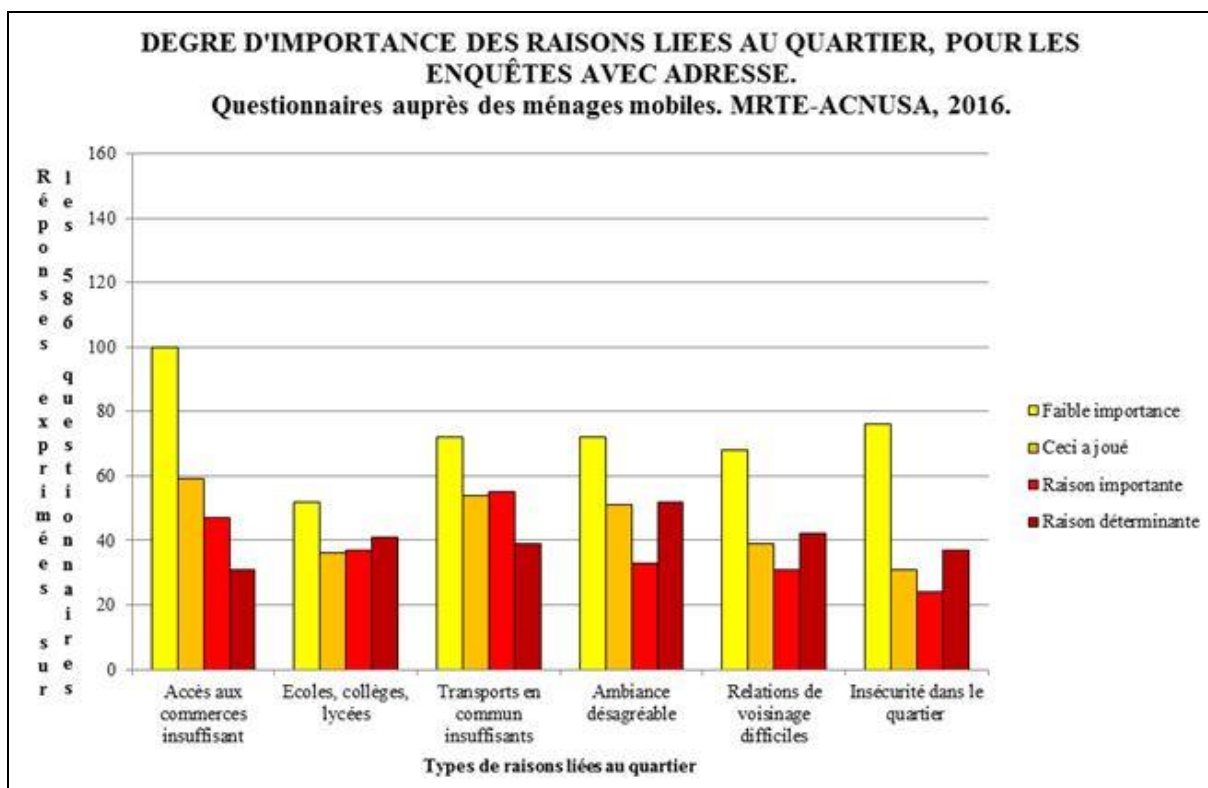
**Graphique 19 :** Motifs de la mobilité en relation avec l'environnement, pour la population totale enquêtée.



**Graphique 20 :** Motifs de la mobilité en relation avec l'environnement, pour la population enquêtée avec adresse.

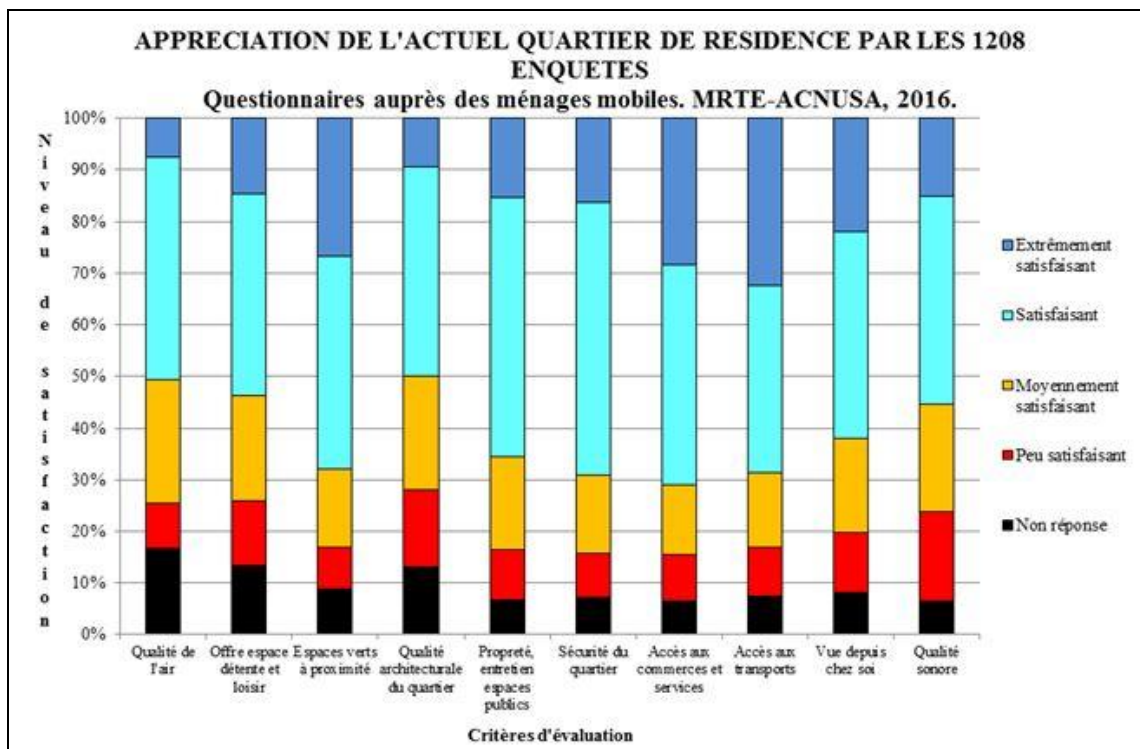


**Graphique 21 :** Motifs de la mobilité en relation avec le quartier, pour la population totale enquêtée.

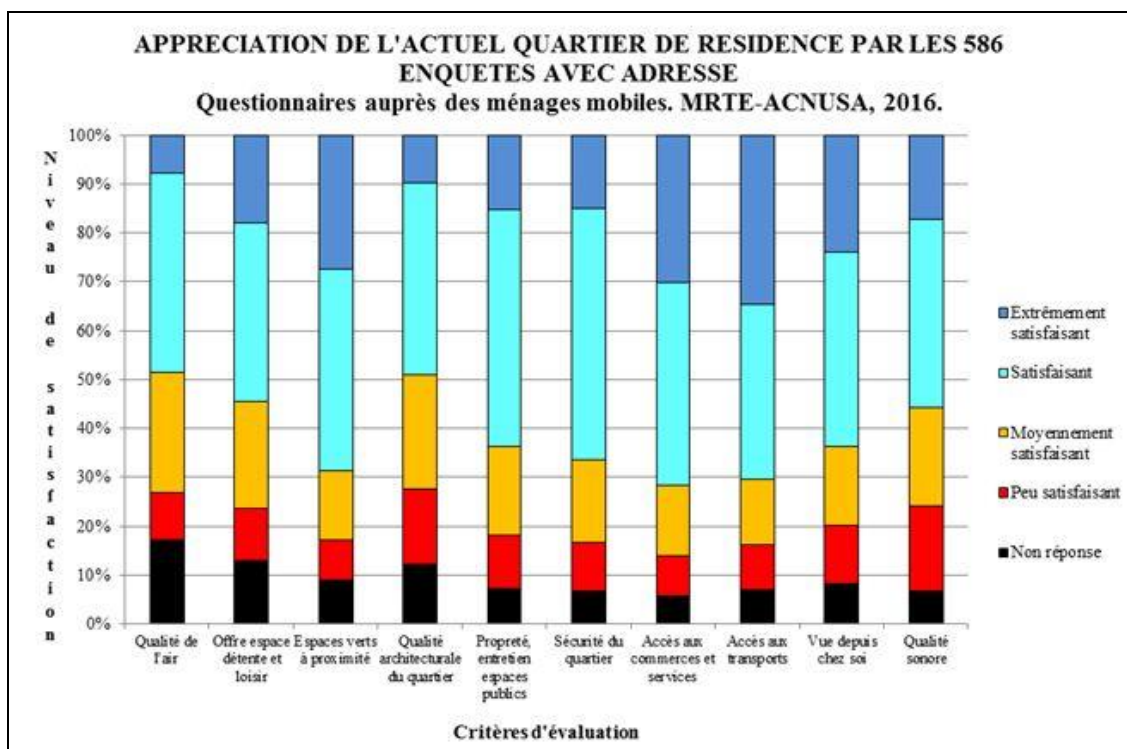


**Graphique 22 :** Motifs de la mobilité en relation avec le quartier, pour la population enquêtée avec adresse.

d. Le niveau de satisfaction au nouveau lieu de résidence



**Graphique 23 :** Evaluation au nouveau lieu de résidence suivant différents critères, pour la population totale enquêtée.



**Graphique 24 :** Evaluation au nouveau lieu de résidence suivant différents critères, pour la population enquêtée avec adresse.



### **XIII. Conclusions partielles**

Ces données vont être à approfondir par croisement et par intégration des informations qualitatives figurant dans les questionnaires. Les graphiques qui ont été présentés ne fournissent qu'une première indication sur le profil des populations ayant répondu au questionnaire qui leur avait été transmis, sur les trajectoires résidentielles qui ont été les leurs et sur les raisons qui les ont conduites à changer de logement. Ces informations de cadrage permettent de caler de façon représentative le profil des sous-populations devant faire l'objet des entretiens sur chacune des trois plateformes. S'agissant des traitements devant être engagés, plusieurs peuvent d'ores et déjà être signalés. Il est d'abord nécessaire de distinguer au sein des enquêtés, ceux qui résident à proximité de chacune des trois plateformes. Des comparaisons pourront donc être engagées afin de voir si des spécificités se dégagent. Ensuite, chacune de ces sous-populations sera à décomposer selon les profils sociaux, les catégories d'âge et les structures familiales. Il sera également nécessaire de distinguer les enquêtés ayant changé de domicile tout en restant à proximité des plateformes aéroportuaires, de ceux qui sont venus s'y installer en venant de beaucoup plus loin. Il est probable que les motifs des mobilités ne soient pas similaires, de même que les stratégies de prospection<sup>30</sup>. Les graphiques nécessitent par ailleurs d'être éclairés par les explications fournies par les enquêtés. Cette matière est plus complexe à traiter, mais également plus riche d'informations. Les graphiques ont révélé que la qualité du logement avait souvent été un facteur déterminant de la dernière mobilité résidentielle (*Graphique 17* et *Graphique 18*), de même que la composition familiale (*Graphique 15* et *Graphique 16*). Ces éléments sont-ils corrélés ? De même, une tendance se dégage conduisant un plus grand nombre de ménages à devenir propriétaires (*Graphique 13* et *Graphique 14*) : ce facteur a en effet été fréquemment considéré comme important (*Graphique 15* et *Graphique 16*). Les stratégies spécifiques mises en œuvre afin de changer de statut d'occupation seront donc à expliciter. Des croisements seront enfin nécessaires entre les informations provenant des questionnaires et celles fournies par les cartes. Si les raisons environnementales (*Graphique 19* et *Graphique 20*) semblent moins fréquemment signalées que celles précédemment évoquées, est-on en capacité d'établir une relation entre la perception des certaines nuisances et les cartes dont nous disposons ?

---

<sup>30</sup> Le questionnaire contenait en effet des questions sur les communes où les enquêtés auraient souhaité vivre (*versus* celles qu'ils refusaient), de même des indications précises étaient demandées sur les logements visités et les causes du refus (questionnaire en *Annexe I*). Ces éléments n'ont fait l'objet d'aucune restitution dans le présent rapport.

Ceux qui y font le plus fréquemment référence sont-ils ceux qui résident à proximité des plateformes aéroportuaires ?

**CHAPITRE 2 :**

**APPROCHE QUALITATIVE : LES MOBILITES  
RESIDENTIELLES DES MENAGES A  
PROXIMITE DES PLATEFORMES  
AEROPORTUAIRES, REVELATRICES DE LEUR  
INEGALE ATTRACTIVITE**

Afin de réaliser les entretiens en face-à-face sur les trois terrains de l'étude, il a été décidé de faire appel au service de collègues travaillant au plus proche du terrain et ayant accepté de coordonner les équipes sur place. Nous tenons ici à remercier vivement Fabrice Escaffre, maître de conférences en aménagement et urbanisme à l'Université Toulouse Jean Jaurès, chercheur au LISST-Cieu et Patricia Panegos, ingénieure CNRS au LISST, dans la même université Toulouse Jean Jaurès. Ils ont pris en charge le recrutement des enquêteurs opérant autour de Toulouse - Blagnac et assuré le suivi de leurs missions. Des échanges réguliers ont par ailleurs eu lieu avec eux lors de réunions en visio-conférence. Du côté de Paris – Orly, c'est Abdoul Hameth Ba, maître de conférences en géographie à l'UEVE (Université Evry Val-d'Essonne) qui a coordonné l'équipe d'enquêteurs. Deux réunions de coordination eurent lieu sur place à l'UEVE afin de présenter le projet et de répondre aux questions des enquêteurs. L'aide apportée par ces collègues s'est révélée indispensable à la mise en route du protocole et à la mise en cohérence du travail de terrain afin qu'il soit le plus proche possible des attentes initiales et que les rendus transmis par enquêteurs soient les plus homogènes possible.

Il était attendu des enquêteurs qu'ils soient en capacité de réaliser les entretiens en face-à-face, de suivre de la manière la plus précise le guide d'entretien (*Annexe 2*), de relancer de façon pertinente les enquêtés afin de saisir les raisons de leurs mobilités résidentielles, leur perception du territoire et l'impact possible des nuisances sonores sur leurs choix résidentiels et sur leur mode de vie. Pour cela, il était apparu pertinent de recruter des étudiants en master de sciences humaines et sociales (*Tableau 3*) ayant déjà eu une expérience de la conduite d'entretiens en face-à-face. A l'exception de deux étudiants ayant effectué le travail dans le cadre d'un stage de master, tous les autres étaient déjà diplômés d'un master (de sociologie ou d'anthropologie). Leur manière de travailler a montré leur capacité à se mettre à l'écoute des enquêtés et à obtenir des informations précises sur les itinéraires résidentiels ou les relations aux territoires, permettant en cela de compléter les informations obtenues par les questionnaires.

Le fait que l'arrivée des enquêteurs ait été annoncée par un courrier préalable a permis de lever certaines réticences et le fait que les enquêteurs aient pris la peine de regarder de manière attentive ce que les enquêtés avaient répondu aux questionnaires a facilité l'établissement d'une relation de confiance.

Nom et prénom de l'enquêteur	Formation initiale	Nombre d'entretiens réalisés sur Toulouse – Blagnac	Nombre d'entretiens réalisés sur Paris – Orly	Nombre d'entretiens réalisés sur Paris – CDG	Période d'intervention
CHAMBART Caroline	Master en sociologie (Toulouse)	23			Janvier-février 2017
LE LOUVIER Jérémy	Master en sociologie (Toulouse)	31			Janvier-février-mars-juin, 2017
HAJAR Zaïda	Master en sociologie (UEVE)		13		Février-mars-avril-juin-juillet 2017
PETIBON Laura	Master en sociologie (UEVE)		5		Février-mars, 2017
DUFOUR Maxpol	Master en sociologie (UEVE)		1		Février 2017
MIR Adel	Master en sociologie (UEVE)		5		Février-mars 2017
BORSARI Alexandra	Anthropologue (thèse de sciences politiques à Paris-Est)		4		Juillet 2017
CAUMEL Antoine	Thèse de sociologie, en cours à Paris V		4		Juin-juillet, 2017

BIKARD Marine	Sociologue indépendante		7		Juin-juillet 2017
REBOUHA Fafa	Thèse en architecture (Oran)		1	14	Juin-juillet- août- septembre, 2017
LY Madior	Thèse de géographie, en cours à l'UCP			3	Novembre 2016
ORBAN Jessica	Master de géographie (Nanterre)			2	Juillet 2017
MBAYE Bocar	Master environ- nement UCP (stagiaire MRTE)			7	Mai-juin 2017
BALDE Alpha Amadou	Master environ- nement UCP (stagiaire MRTE)			9	Mai-juin 2017
CHAUBET Christine	Master Droit- Economie (CNAM)			5	Juin-juillet 2017
CAZEAUX Laure	IGE (laboratoire MRTE)			1	Janvier 2017
TOTAL	15 enquêteurs	54	40	41	Nombre total d'entretiens : 135

**Tableau 3** : Liste des enquêteurs recrutés pour conduire les entretiens en face-à-face.

Lors des échanges initiaux avec le comité scientifique de suivi de l'étude, nous avons tablé sur un nombre plus important d'entretiens à réaliser en face-à-face. Nous comptions initialement sur 240 entretiens se décomposant comme suit (120 autour de Paris – CDG, 60 autour de Paris – Orly et 60 autour de Toulouse – Blagnac). Compte tenu du poids démographique important de la zone concernée par Paris – Orly (*Tableau 1*), il a ensuite été proposé de modifier la répartition (110 autour de Paris – CDG, 80 autour de Paris – Orly et 50 autour de Toulouse – Blagnac). Ce nombre important d'entretiens à réaliser résultait de la volonté de cerner tous les types de population et de disposer d'exemples diversifiés de ménages résultant du croisement des critères retenus comme susceptibles de jouer un rôle important dans leurs choix résidentiels (PCS, âge, structure familiale, statut d'occupation, type d'habitat et ancienneté de résidence dans les zones étudiées). Le vivier de ménages enquêtables se situait donc dans la dépendance des réponses obtenues aux questionnaires (1209 questionnaires reçus).

Il avait en effet été décidé que les ménages enquêtés en face-à-face constitueraient un sous-ensemble des ménages ayant répondu au questionnaire. Ceci permettait de contrôler leur profil et d'évaluer les distorsions entre la population ayant répondu au questionnaire et celle répondant aux entretiens. Il était par exemple possible de faire l'hypothèse que les ménages en situation de plus grande difficulté (sociale, familiale, etc.) ou ceux maîtrisant moins bien le français, seraient plus réticents pour répondre<sup>31</sup>.

L'exploitation des questionnaires a révélé que l'objectif initial de 240 entretiens en face-à-face avec la répartition précédemment mentionnée serait difficile à atteindre. En effet, sur les 1 209 questionnaires reçus, 619 indiquaient un accord pour approfondir l'étude sous la forme d'entretiens en face-à-face et nous fournissaient des coordonnées (mail, téléphone, adresse), ce qui d'ailleurs ne garantissait pas l'acceptation effective d'un rendez-vous avec un enquêteur. La ventilation de ces 619 enquêtés potentiels était la suivante : 238 autour de Toulouse – Blagnac, 196 autour de Paris – Orly et seulement 141 autour de Paris – CDG, et 44 hors zone d'étude. Autrement dit, la zone autour de laquelle nous avions envisagé de réaliser le plus d'entretiens (Paris – CDG) était celle où les ménages étaient le moins enclins à nous recevoir et inversement, celle où nous comptions en réaliser le moins (Toulouse – Blagnac) apparaissait comme étant celle où le vivier était le plus important. Si réaliser 50

---

<sup>31</sup> Comme nous le montrerons par la suite lors de l'exploitation des questionnaires, il ressort que ces hypothèses initiales se trouvent pour partie invalidées. Nous disposons en effet d'une grande variété de cas. Les ménages en locatif HLM ont été nombreux à accepter les entretiens, de même que des ménages ayant dû effectuer une mobilité résidentielle à la suite d'un divorce. De la même façon, plusieurs ménages ne maîtrisant pas bien le français ont accepté de répondre aux questions. Ce résultat est à mettre au crédit de la persuasion et de l'empathie dont ont fait preuve les enquêteurs dans leur démarche de prospection de personnes à enquêter.

entretiens à partir d'un vivier potentiel de 238 personnes (cas de Toulouse – Blagnac) paraissait tout à fait réalisable, il n'en allait pas de même à Paris – CDG (110 entretiens à réaliser à partir d'un vivier potentiel de 141 personnes). Dans le premier cas, il suffisait que 21 % des enquêtables acceptent un rendez-vous pour atteindre l'objectif, dans l'autre, ce taux montait à 78 %.

A ce stade, nous ne disposons pas d'explications fiables permettant de saisir les raisons de ces écarts. Il est toutefois possible de concevoir que la part plus importante de ménages rencontrant des difficultés sociales autour de la plateforme de Paris – CDG ait eu une incidence sur la volonté de s'engager dans la phase qualitative de l'étude. Deux éléments contribuent à confirmer cette hypothèse : les taux de retour des questionnaires ont été plus faibles sur Paris – CDG que sur Paris – Orly ou Toulouse – Blagnac et très peu de ménages des communes les plus pauvres des zones étudiées nous avaient transmis leurs coordonnées (Garges-lès-Gonesse, Goussainville, Sarcelles ou Villiers-le-Bel pour Paris – CDG), (Villeneuve-Saint-Georges ou Orly pour Paris – Orly). Ceci explique que parmi les personnes ayant accepté les entretiens, aucune ne réside actuellement sur l'une des communes précédemment mentionnées. Afin de compenser cette difficulté, des extractions spécifiques des questionnaires transmis par les personnes y résidant ont été effectuées afin d'étudier de façon plus approfondie leurs réponses.

Afin de tendre vers les objectifs initialement fixés, il avait été demandé aux enquêteurs de contacter la totalité des personnes nous ayant fourni leurs coordonnées. Ceci ne pouvait par ailleurs être fait qu'à la suite de l'envoi depuis l'Université de Cergy-Pontoise du courrier annonçant la venue des enquêteurs. Ceci nécessitait une coordination entre les équipes opérant sur place et l'équipe de l'Université de Cergy-Pontoise en charge de l'étude. Il ressort concrètement dans de nombreux entretiens (voir le volume d'annexes fournissant les entretiens anonymisés *in extenso*) que ceci a contribué à légitimer le travail des enquêteurs. Il est en effet nécessaire de bien prendre en compte le fait qu'il est plus difficile de participer à un entretien en face-à-face que de répondre à un questionnaire papier : inquiétude quant aux intentions réelles de la personne qui vous contacte, durée même de l'entretien, garantie de l'anonymat, etc. De nombreux enquêtés ont accepté les entretiens en face-à-face à la condition qu'ils ne se fassent pas chez eux (café, gare, jardin public, etc.). Les enquêteurs, outre la transcription intégrale des entretiens, ont fourni un certain nombre d'utiles informations complémentaires sur les modalités de déroulement de ceux-ci.

Au final (*Tableau 3*), 135 entretiens ont été réalisés : 54 pour Toulouse – Blagnac (soit 22,7 % de ceux qui étaient potentiellement réalisable), 40 pour Paris – Orly (soit 20,4 %) et 41 pour



Paris – CDG (soit 29,7 %). Les objectifs initialement fixés n'ont donc réellement été atteints que sur Toulouse – Blagnac. Néanmoins, le taux d'acceptation des entretiens a été du même ordre à Paris – Orly qu'à Toulouse – Blagnac, mais supérieur à Paris – CDG.

## **XIV. Méthodologie de l'entretien en face-à-face**

### **a. Les thèmes à approfondir**

Comme il a été rappelé précédemment, chacune des personnes ayant accepté de répondre aux questions posées par les enquêteurs lors de l'entretien en face à face avait préalablement rempli et transmis le questionnaire (*Annexe 1*). Par conséquent nous disposions déjà d'informations sur la structure du ménage, la profession, les raisons de la dernière mobilité résidentielle, la comparaison entre le logement actuel et le précédent et entre quartiers actuel et précédent. Par ailleurs des indications étaient fournies sur la stratégie prospective : les communes désirées ou à éviter et les raisons du refus de certains logements. Les mobilités résidentielles ayant eu lieu entre juin et septembre 2015, les questionnaires furent envoyés entre novembre 2015 et janvier 2016. La saisie des réponses eut lieu entre mars et avril 2016 et les entretiens en face-à-face se déroulèrent entre janvier et septembre 2017. Ce décalage dans le temps a posé des problèmes, mais a également offert quelques avantages. S'agissant des problèmes : certains ménages avaient de nouveau changé de logement entre le moment où ils répondirent au questionnaire et celui où ils acceptèrent l'entretien. Les enquêteurs, s'appuyant sur les données dont ils disposaient, s'attachèrent à préciser chacune des deux mobilités. Le fait d'avoir répondu à un questionnaire fournit dans certains cas un argument pour refuser les entretiens en face-à-face – rappelons toutefois que ne furent contactées que des personnes nous ayant volontairement transmis leurs coordonnées. Quant aux avantages : ils apparaissent clairement à la lecture des transcriptions. Les enquêteurs rappellent les réponses formulées dans le questionnaire et demandent des explicitations, des approfondissements. Cette approche contribua à montrer aux enquêtés que la démarche était progressive et que l'enquêteur avait fait un travail préalable avant de les rencontrer. Nous pouvons légitimement penser que ceci permit de lever certaines inquiétudes quant à la nature de l'étude.

Parmi les sujets devant être approfondis (Guide d'entretien en *Annexe 2*) figuraient la trajectoire résidentielle (au-delà de la dernière mobilité qui était la seule étudiée dans le cadre du questionnaire), les raisons complexes de la dernière mobilité, en cherchant à hiérarchiser les différents facteurs, la perception de l'environnement local, le mode d'habiter dans le nouveau territoire de résidence et les futurs projets résidentiels.

Lorsque les nuisances sonores étaient évoquées, l'enquêteur devait réagir en cherchant à approfondir ce point (comparaison entre ces nuisances et d'autres nuisances sonores,

adapatation aux nuisances, stratégie d'évitement...). Au cas où ce sujet n'aurait pas été évoqué, l'enquêteur avait la consigne de l'aborder à en fin de l'entretien. Les transcriptions figurant dans le *Volume 2* d'annexes permettent de se rendre compte de la façon dont ces consignes ont été prises en compte par les enquêteurs. Dans certains cas, la formulation utilisée par les enquêteurs peut paraître maladroite, laissant penser qu'il existait un objectif de façade des enquêtes (l'étude des mobilités résidentielles) et un objectif caché (l'étude de l'impact des nuisances sonores aéroportuaires). Le suivi des enquêtés, qu'il soit réalisé par les collègues de Toulouse Jean-Jaurès ou de l'UEVE assurant la coordination des équipes, ainsi que les réunions de suivi effectuées par visio-conférence (pour Toulouse), directement à l'Université d'Evry ou à l'Université de Cergy-Pontoise pour ceux opérant autour de Paris – CDG, a permis pour partie de rectifier ces petites maladresses. Il a néanmoins été décidé de fournir la matière brute des entretiens (voir *Volume 2*), en se limitant à leur anonymisation, à une mise en forme homogène et à la correction des fautes d'orthographe.

#### b. Les difficultés pour obtenir des rendez-vous

Les difficultés rencontrées sur ce point constituent des difficultés classiques. Il est à noter que les enquêteurs ont rédigé une petite synthèse de l'entretien avant d'engager la transcription proprement dite. Ceci permet de comprendre comment s'est organisée la prise de rendez-vous et éventuellement de mettre en évidence des difficultés spécifiques : enquêté ne disposant que de peu de temps et formulant des réponses succinctes, enquêté ne maîtrisant que peu le français, présence du (de la) conjoint (e) et entraînant de possibles (et intéressantes) distorsions dans les explications.

Un grand nombre d'enquêtés exercent une activité professionnelle, les créneaux de disponibilité étaient donc restreints. Certains enquêtés ont ainsi été rencontrés directement sur leur lieu de travail, d'autres dans un café au moment d'une pause. Il est tout de même à signaler qu'un grand nombre d'entretiens se déroulèrent au domicile de l'enquêté. Par ailleurs, de nombreux retraités ont également été enquêtés, ceux-ci étaient potentiellement moins contraints par le temps.

Signalons par ailleurs, que les lieux de résidence des enquêtés étaient particulièrement variés : quartier résidentiel, résidence sécurisée, mais aussi des quartiers d'habitat social dont certains perçus comme anxiogènes par les enquêteurs. La richesse de la phase qualitative de l'étude résulte de la diversité des profils des enquêtés. Certains sont en situation de grande stabilité, disposent de moyens importants et développent des stratégies patrimoniales complexes, quand d'autres se trouvent dans des situations de grande précarité et ont dû accepter des conditions

de résidence présentant de fortes contraintes. Compte tenu de la gentillesse avec laquelle les enquêteurs furent accueillis dans chacun de ces cas et du niveau de précision des informations fournies, certaines étant très personnelles, il semble indispensable d'envoyer à tous les enquêtés un courrier personnel de remerciement, leur indiquant la suite donnée à l'étude et la façon pour eux d'y avoir accès. Ceci ne se heurte à aucun problème technique puisque nous disposons des noms et des adresses des enquêtés.

### c. Méthode d'exploitation des entretiens en face-à-face

Si les questionnaires nous ont fourni une matière riche à exploiter, ils contiennent pour l'essentiel des questions fermées, laissant des choix limités aux enquêtés. Ceci constitue une condition *sine qua non* à respecter si l'on se fixe comme objectif d'obtenir des taux de retour élevés. Néanmoins, quelques questions ouvertes avaient été intégrées au questionnaire (*Annexe 1*) permettant aux enquêtes d'explicitier leur point de vue. Celles-ci ont été utilisées par les enquêtés, nous permettant de mieux saisir leurs perceptions. Comme il a été indiqué précédemment, les enquêteurs ont explicitement fait allusion à ces éléments lors des entretiens en face-à-face. Ceci leur a permis de relancer les enquêtés, de leur demander d'approfondir leurs analyses. Dans certains cas, leur perception actuelle peut par ailleurs contredire celle formulée antérieurement.

La matière résultant des entretiens en face-à-face est plus riche et plus complexe à analyser. Il s'agit d'un discours tenu en continu et structuré pour partie par les questions des enquêteurs. En effet, les enquêtés suivent parfois leur propre logique et ne répondent qu'indirectement aux questions des enquêteurs. Ceci constitue une réelle difficulté lors des entretiens en face-à-face. Les enquêteurs disposent d'un Guide d'entretien (*Annexe 2*), mais celui-ci ne peut pas systématiquement être suivi à la lettre, l'essentiel étant que les points importants puissent être abordés, même dans le désordre. Ceci explique l'attention portée au recrutement des enquêteurs.

L'exploitation de cette matière pose ensuite certains problèmes méthodologiques. Il est tout d'abord nécessaire d'anonymiser chacun des entretiens, sachant que nous disposons du nom et du prénom de l'enquêté, de son adresse, mais aussi fréquemment d'indications nominatives sur la composition de la famille. Ces éléments sont à anonymiser en ne conservant par exemple que les initiales. Par contre, s'agissant des indications de lieux (communes successives de résidence, quartiers, lieux de travail), il apparaît indispensable de les conserver en l'état (en supprimant toutefois les adresses lorsqu'il s'agit des résidences des enquêtés). Nous cherchons en effet à établir des relations entre des lieux, des territoires et des individus,

des ménages. Lorsqu'il sera fait référence à ceux-ci, il sera nécessaire de les positionner par quelques indications : plateforme aéroportuaire, commune de résidence, structure du ménage, catégorie d'âge, PCS, type de logement, statut d'occupation, type de mobilité (interne ou externe).

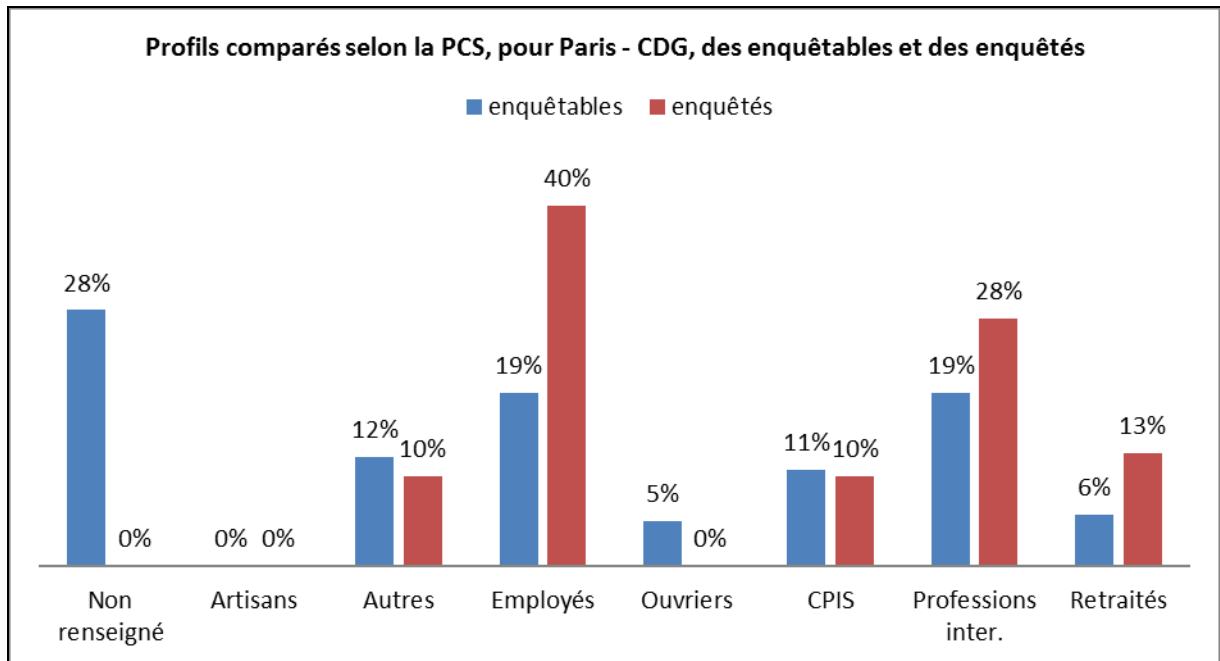
Partant des discours tenus par les enquêtés, il est possible d'effectuer plusieurs types d'analyses successives. Un premier tri dans les informations sera d'abord effectué. Il s'agira d'identifier les motifs de la dernière mobilité et les éléments en relation avec les nuisances sonores des plateformes aéroportuaires. D'autres indications pourront également être recherchées : relations au quartier de résidence, aménagements effectués dans le logement, projet résidentiel ultérieur, etc., même si elles se situent à la marge des attentes de l'ACNUSA dans le cadre de cette étude. A partir de ce premier tri, sera effectuée une simplification des informations en croisant les variables, par exemple les statuts d'occupation (ou les types d'habitat) et les perceptions des nuisances sonores.

Un deuxième niveau d'analyse consiste à concevoir des tableaux reprenant les arguments développés par les uns et par les autres et en les classant selon leurs caractéristiques, comme cela a été fait dans le cas d'études portant sur les mobilités résidentielles contraintes dans le cadre d'opérations de rénovation urbaine (Desponds, 2010). A ce stade, les spécificités des plateformes aéroportuaires seront prises en compte. Ainsi, dans le cas de Paris – Orly reviennent fréquemment des discours portant sur les nuisances sonores estivales en relation avec les modifications des couloirs aériens. Rien de tel ne ressort à Toulouse – Blagnac ou Paris – CDG.

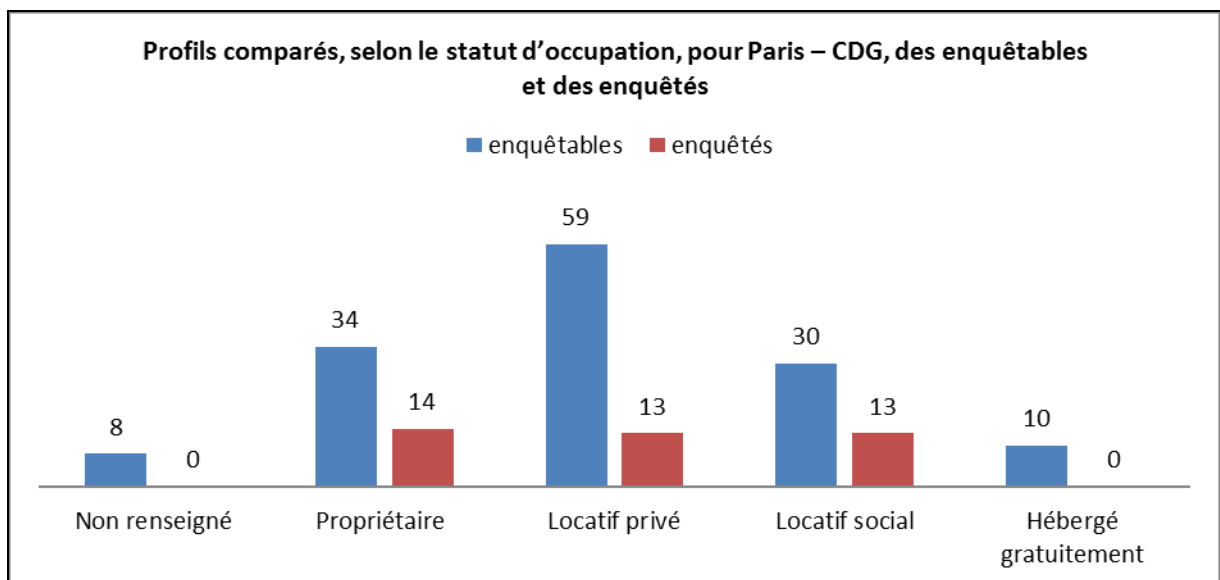
Un troisième niveau d'analyse consistera en l'élaboration d'une typologie. Chaque type fera apparaître dans un tableau les enquêtés y référant. Par ailleurs seront fournis des extraits des propos tenus lors des entretiens ce qui permettra de justifier et d'illustrer la typologie proposée.

## XV. Profil des personnes ayant répondu aux entretiens

### a. La plateforme de Paris – CDG



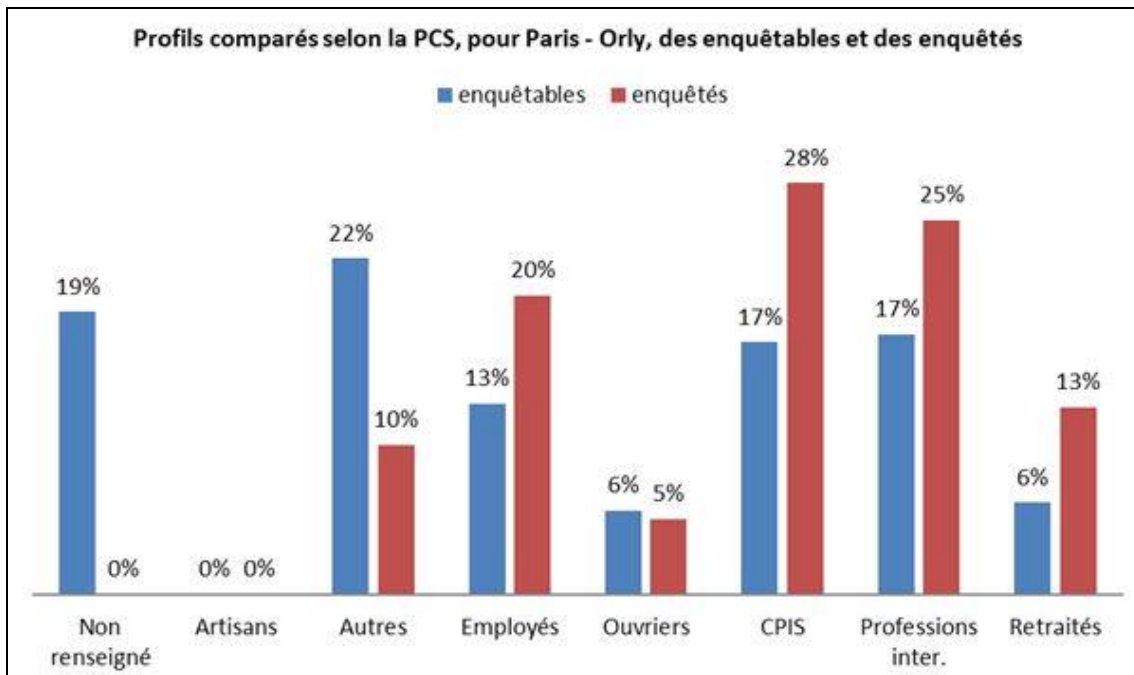
**Graphique 25 :** Profils comparés selon la PCS, pour Paris – CDG, des enquêtés et des enquêtés.



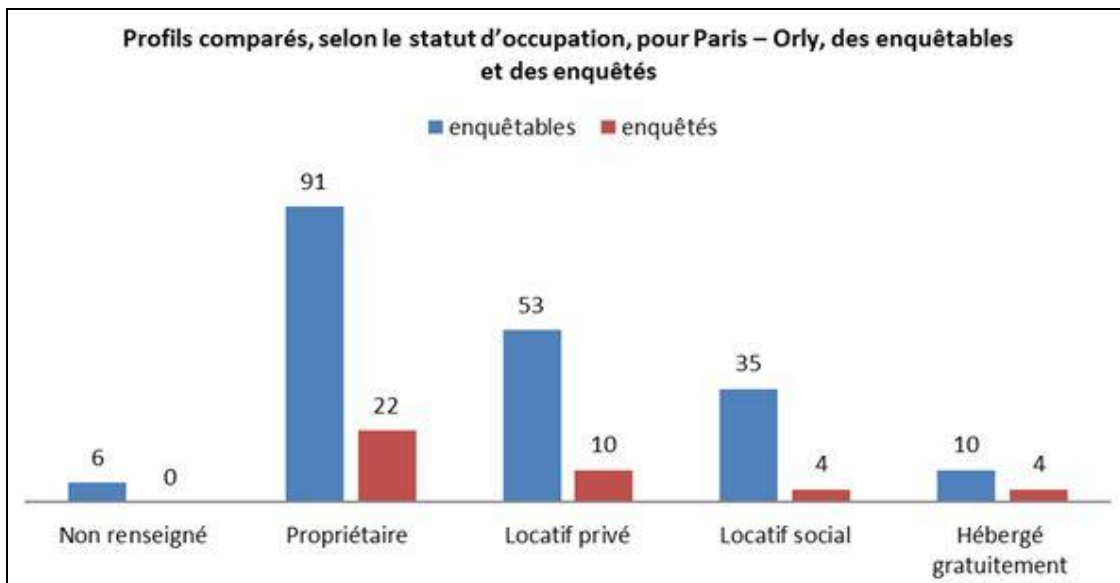
**Graphique 26 :** Profils comparés, selon le statut d'occupation, pour Paris – CDG, des enquêtés et des enquêtés.

Comme le montre le *Graphique 25*, les écarts de structure les plus importants sont observés pour les employés et les professions intermédiaires qui sont surreprésentés. Les différents statuts d'occupation sont par contre assez bien représentés (*Graphique 26*).

## b. La plateforme de Paris – Orly



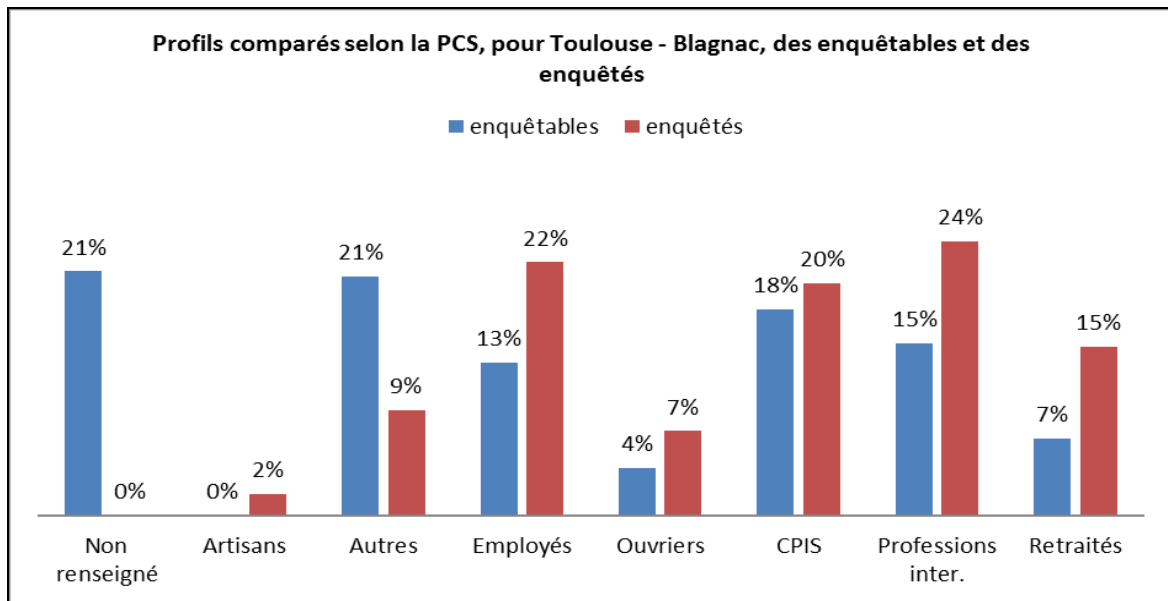
**Graphique 27** : Profils comparés selon la PCS, pour Paris – Orly, des enquêtés et des enquêtés.



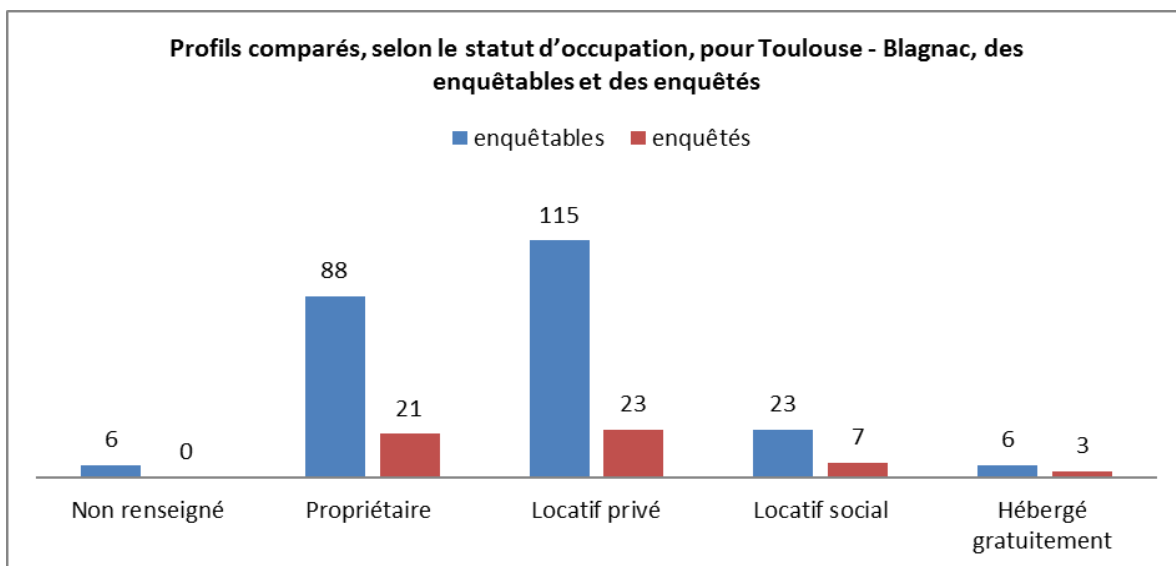
**Graphique 28** : Profils comparés, selon le statut d'occupation, pour Paris – Orly, des enquêtés et des enquêtés.

La situation n'est pas totalement similaire à Paris – Orly où les différentes PCS ont participé aux entretiens. La chute des « non renseignés » provient des informations complémentaires obtenues lors des entretiens (*Graphique 27*). De même, la part respective des différents statuts d'occupation est assez bien respectée (*Graphique 28*).

### c. La plateforme de Toulouse – Blagnac



**Graphique 29** : Profils comparés selon la PCS, pour Toulouse – Blagnac, des enquêtés et des enquêtés.

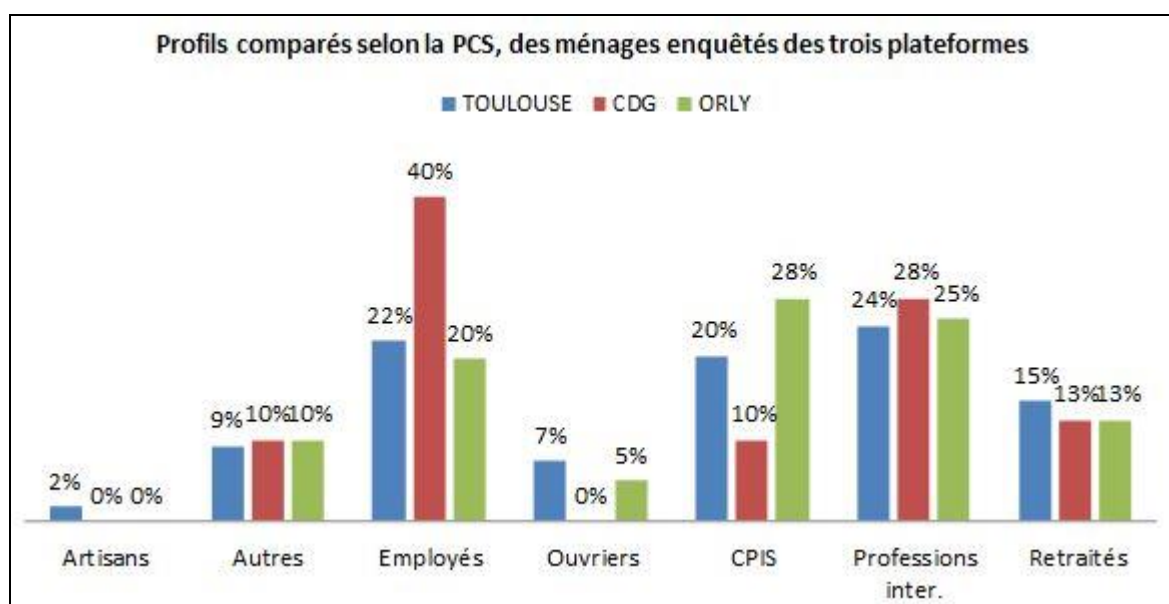


**Graphique 30** : Profils comparés, selon le statut d'occupation, pour Toulouse – Blagnac, des enquêtés et des enquêtés.

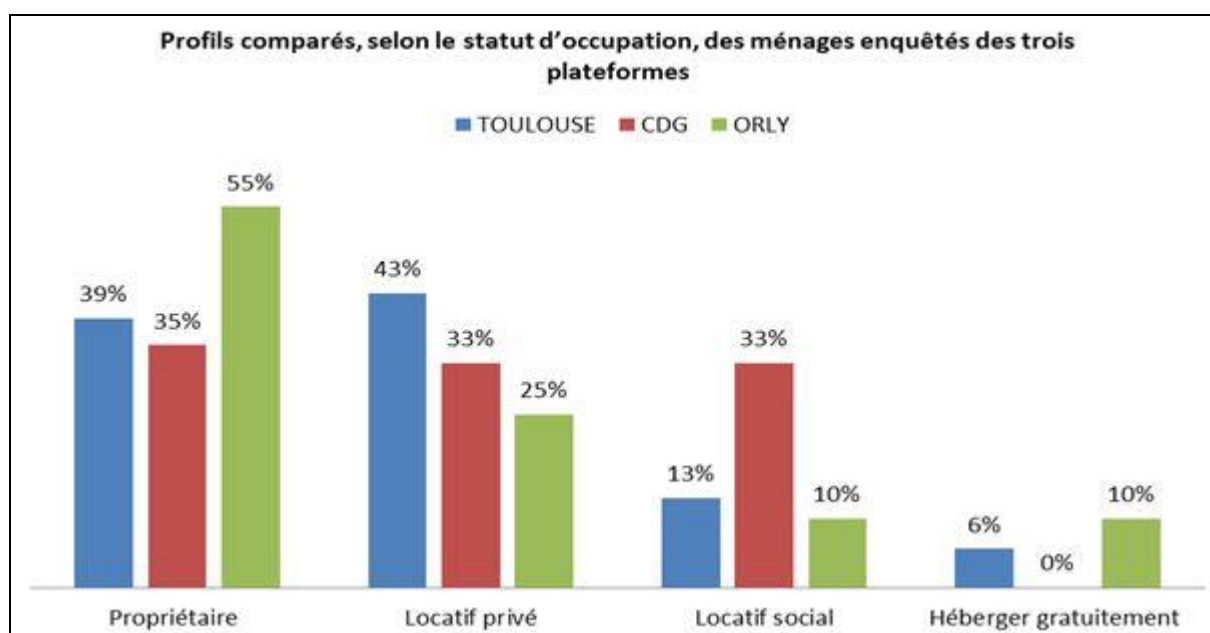
La situation sur Toulouse – Blagnac se rapproche de celle de Paris – Orly avec des participations de chacune des PCS (*Graphique 29*). S'agissant des statuts d'occupation, les enquêtés en locatif privé ont moins bien répondu que les propriétaires et les personnes en locatif social (*Graphique 30*).



#### d. Similitudes et différences entre les plateformes



**Graphique 31 :** Profils comparés selon la PCS, des ménages enquêtés des trois plateformes.



**Graphique 32 :** Profils comparés, selon le statut d'occupation, des ménages enquêtés des trois plateformes.

La comparaison des profils des populations autour de chacune des trois plateformes révèle le poids relatif important des employés à Paris – CDG (*Graphique 31*) ainsi que du locatif social (*Graphique 32*) pour les enquêtés de cette plateforme. Ceci est en conformité avec les données de cadrage présentées au début du rapport.

Le *Tableau n°4* ci-dessous indique les distorsions entre les ménages enquêtables et enquêtés en prenant cette fois en compte les valeurs absolues.

		TOULOUSE		CDG		ORLY	
		Enquêtés	Enquêtés	Enquêtés	Enquêtés	Enquêtés	Enquêtés
PCS	Non renseigné	51	0	40	0	37	0
	Artisans	0	1	0	0	0	0
	Autres	50	5	17	4	44	4
	Employés	32	12	27	16	25	8
	Ouvriers	10	4	7	0	11	2
	CPIS	43	11	15	4	33	11
	Professions inter.	36	13	27	11	34	10
	Retraités	16	8	8	5	12	5
CATEGORIE D'AGES	Non renseigné	1	0	0	0	1	0
	20-29 ans	43	6	22	7	26	4
	30-39 ans	62	16	31	9	57	11
	40-49 ans	49	14	36	12	40	11
	50-59 ans	47	9	23	6	36	7
	60 et plus	36	9	27	6	36	7
	Non renseigné	6	0	8	0	6	0
STATUT D'OCCUPATION	Propriétaire	88	21	34	14	91	22
	Locatif privé	115	23	59	13	53	10
	Locatif social	23	7	30	13	35	4
	Hébergé gratuitement	6	3	10	0	10	4
	Non renseigné	0	0	0	0	0	0
COMPOSITION DES MENAGES	Couple	66	10	35	6	49	7
	Famille	62	15	42	13	63	13
	Famille monoparentale	32	11	17	5	23	5
	Famille recomposé	4	2	2	0	6	1
	Ménage 1 pers	68	13	45	16	50	14
	Ménage plrs pers	6	3	0	0	5	0

**Tableau 4** : Répartition en nombres absolus des effectifs des enquêtés et des enquêtés, en fonction des différents critères.

## **XVI. La hiérarchie des facteurs de la mobilité résidentielle**

Une mobilité résidentielle est toujours la résultante de nombreux facteurs (Desponds et Bergel, 2013), certains étant déterminants pour les ménages, d'autres jouant le rôle de contraintes à intégrer. Par exemple, certains ménages indiquent que leur objectif premier était de devenir propriétaire, mais qu'il fallait prendre en compte les contraintes professionnelles, les lieux de scolarisation des enfants. D'autres signalent qu'il leur fallait trouver un logement dans l'urgence suite à une séparation et qu'ils ont cherché à minimiser les problèmes en résidant dans un lieu accessible par les transports en commun. Les cas de figure sont multiples et ne peuvent se réduire à ces deux exemples. L'objectif dans la partie qui suit va consister à identifier ce que les ménages interrogés<sup>32</sup> ont indiqué comme la raison déterminante de leur mobilité résidentielle. Précisons d'emblée qu'aucun des 134 enquêtés n'a placé la question des nuisances sonores aéroportuaires comme la raison première de leur mobilité résidentielle, qu'il s'agisse de celle étudiée (de leur lieu de résidence précédent à l'actuel) ou d'une hypothétique future mobilité résidentielle (de l'actuel lieu de résidence vers un nouveau lieu). Les enquêteurs ont posé des questions sur la trajectoire résidentielle des enquêtés. Celle-ci, dans le cas de personnes âgées mais aussi dans de nombreux cas de ménages jeunes, se révèle souvent très complexe, avec de nombreux changements de domicile, des glissements du locatif vers la propriété, mais aussi des mouvements inverses. Il n'est pas possible en l'état de synthétiser cette grande masse d'informations. L'attention porte donc pour l'essentiel sur la dernière mobilité résidentielle, celle pour laquelle nous disposons déjà de certains éléments grâce aux questionnaires. Dans certains cas toutefois, cette dernière mobilité nécessite une mise en perspective. S'agissant des entretiens qualitatifs, la question est souvent posée de la foi que l'on doit apporter aux discours tenus par les enquêtés. Notre point de vue est clair sur ce point : nous accordons un grand crédit aux propos qui sont développés. Les enquêtés nous font confiance en nous fournissant des éléments souvent très détaillés sur leur vie, nous les prendrons comme la matière qui exprime leur point de vue, leur perception à un moment donné de leur trajectoire résidentielle et considérons par conséquent, qu'il faut accorder une pleine confiance à ces informations.

---

<sup>32</sup> Si dans la plupart des cas une seule personne est enquêtée, celle qui avait répondu au questionnaire, il est apparu que dans plusieurs situations, l'autre membre du ménage venait apporter des éléments complémentaires aux explications. Par ailleurs, dans le cas des ménages qui ne sont pas d'une seule personne, une mobilité résidentielle résulte nécessairement d'arbitrages familiaux, ceux-ci impliquant les projets et les contraintes spécifiques des membres adultes du ménage, mais également dans de nombreux cas, les souhaits et contraintes des enfants (qu'il s'agisse d'adolescents, voire de plus jeunes).

### a. Le rôle déterminant des transformations des situations familiales

Dans 46 cas sur 134, c'est une raison familiale qui est invoquée comme motif déterminant de la mobilité résidentielle. Il peut s'agir de la constitution d'un ménage (mise en couple) dans 6 cas<sup>33</sup>, de l'agrandissement de la famille ou de l'adaptation à ses nouveaux besoins (passage de l'enfance à l'adolescence) dans 15 cas<sup>34</sup>, mais plus fréquemment d'une séparation, dans 16 cas<sup>35</sup>, celle-ci pouvant survenir à tout âge.

Pour la première situation<sup>36</sup>, l'enquêté n°92 [Paris – CDG ; Viarmes ; 40-49 ans ; famille ; profession intermédiaire ; propriétaire ; maison sans jardin ; mobilité externe]<sup>37</sup> indique ainsi : *« Voilà, par la suite j'habitais seule à Montreuil parce que je m'étais séparée de mon compagnon. Après, j'ai rencontré mon compagnon actuel, qui habite lui Viarmes depuis 18 ans dans cette donc je suis venue m'installer ici avec lui. Moi j'avais déjà mon petit garçon. Comme il allait entrer en maternelle, il allait avoir 3 ans, on s'est dit que le mieux c'est d'attendre qu'il ait ses 3 ans pour venir s'installer ici... parce que déjà il avait une place en crèche à Montreuil, du coup c'était mieux de rester à Montreuil pour lui d'autant plus qu'ici il y avait pas de crèche. Certes, il y'avait une garderie mais c'était un peu compliqué de changer »*. Comme on le constate ici, la mobilité étudiée est celle ayant débouché sur une installation à Viarmes (95) avec une installation en couple, mais cette mobilité est elle-même consécutive à une séparation. Cette information sur la trajectoire personnelle et résidentielle de l'enquêtée ne pouvait être obtenue que lors d'un entretien en face-à-face et non par l'intermédiaire d'un questionnaire envoyé par la Poste et auto-administré. Alourdir les questions aurait pu conduire à perdre les enquêtés et, de manière contre-productive par rapport aux attentes, à déboucher sur des taux de non-réponse encore plus élevés. Par ailleurs, l'exemple cité ci-dessus illustre qu'une mobilité résidentielle s'inscrit dans un système complexe dans lequel de multiples facteurs sont à prendre en compte (ici par exemple la place en crèche de l'enfant de 3 ans).

---

<sup>33</sup> Voir les enquêtés n°1, n°2, n°27, n°32, n°91 et **n°92**, dans le *Volume 2* d'annexes.

<sup>34</sup> Voir les enquêtés n°3, n°6, n°13, **n°44**, n°51, n°67, n°71, n°72, n°75, n°83, n°93, n°102, n°113, n°119, n°126 et n°133. Notons aussi des cas où c'est un décès de l'un des membres du ménage qui conduit à la nécessité d'une mobilité résidentielle (n°113 ou n°130).

<sup>35</sup> Voir les enquêtés n°7, n°9, n°10, n°15, n°37, n°40, n°41, n°42, n°47, **n°50**, n°61, n°80, n°100, n°103, n°113 et n°129.

<sup>36</sup> Les enquêtés qui vont faire l'objet de verbatim sont indiqués en gras dans les listes présentées en notes infrapaginales. Ces citations sont présentées à titre illustratif, il ne s'agit pas de leur conférer un poids plus important qu'aux propos tenus par les autres enquêtés. D'autres sélections auraient donc été possibles.

<sup>37</sup> De manière systématique, ces informations seront fournies lorsqu'un(e) enquêté(e) sera cité(e) : [Territoire aéroportuaire ; ville de résidence actuelle ; catégorie d'âge ; structure familiale ; PCS ; statut d'occupation ; type de logement ; type de mobilité].

L'enquêtée n°44 [Toulouse – Blagnac ; Toulouse ; 50-59 ans ; famille monoparentale ; employée ; locatif privé ; grand collectif ; mobilité interne] correspond à la deuxième situation, elle déclare : « *Ils m'ont proposé celui-là. Donc, mes enfants avaient chacun leur chambre et moi je dormais sur le canapé. Cela m'allait tant qu'ils étaient petits. C'est la raison pour laquelle nous avons déménagé pour arriver dans notre appartement actuel. Maintenant, on a vraiment un grand appartement de 100 m<sup>2</sup> avec quatre chambres parce que ce n'était plus possible de dormir sur le canapé. Quand ils sont petits ça va car on se couche après eux et on se lève avant eux mais quand ils ont eu 14 ou 15 ans et que je devais attendre qu'ils finissent de regarder la télé pour aller me coucher. Là, ça n'allait plus [Rires]* ». Dans ce cas, les contraintes liées à l'autonomie des enfants qui grandissent impose des adaptations du mode d'habiter. Des situations inverses existent et ont été observées parmi les personnes enquêtées, ainsi de la réduction de la taille du logement suite à des décohabitations ou au passage pour des personnes âgées d'une maison avec jardin devenant difficile à entretenir à un appartement.

Pour la troisième situation référant à une rupture familiale, l'enquêtée n°50 [Toulouse – Blagnac ; Blagnac ; 40-49 ans ; famille monoparentale ; employée ; locatif privé ; petit collectif ; mobilité interne] indique ainsi : « *Ensuite, avant la naissance de mon troisième enfant, j'ai changé. Je suis allée sur Blagnac, dans un autre quartier, dans une maison en location. Je n'ai jamais été propriétaire. Et puis je me suis séparée, il y a un an et demi et donc j'ai trouvé ici. Il a fallu que je trouve vite parce que quand on a décidé de se séparer, il faut se séparer vite sinon c'est insupportable. J'étais dans un état émotionnel très particulier. Il fallait que je reste sur Blagnac parce que mon fils est scolarisé sur Blagnac et on ne voulait pas le déscolariser. Et, je savais que le père allait rester sur Blagnac et je ne voulais pas que ce soit trop loin pour G. Ensuite, il fallait que le budget rentre dans mes moyens. **Est-ce qu'il y avait d'autres critères ?**<sup>38</sup> Il fallait que ce ne soit pas loin pour aller bosser, que ce ne soit pas trop loin du lycée pour que G. puisse y aller de façon autonome et mon idée, c'était qu'on soit autonomes tous les deux au maximum. C'est-à-dire que moi je ne voulais pas servir de transport pour mon fils. Je l'avais suffisamment fait pour mes filles donc c'était Niet. Je voulais ne pas avoir à trop utiliser la voiture non plus* ». De telles mobilités résidentielles liées à une séparation ont fréquemment conduit à une modification du statut d'occupation : de propriétaire à locataire, tout du moins dans une première phase, liée à l'urgence de la situation.

---

<sup>38</sup> Les interventions des enquêteurs lors des entretiens figureront systématiquement **en gras**.

## b. La place importante des motifs liés à l'accession à la propriété

Cette motivation reste toujours déterminante. Elle est citée dans 29 cas<sup>39</sup> sur 134. Ajoutons que certains ménages étaient préalablement propriétaires : dans ce cas, cette raison ne pourra être considérée comme déterminante car n'ayant pas contribué à déclencher la mobilité résidentielle.

L'enquête n°19 [Toulouse – Blagnac ; Cugnaux ; 30-39 ans ; famille ; CPIS ; propriétaire ; maison avec jardin ; mobilité interne] insiste sur l'objectif d'accès à la propriété : « *Déjà on voulait devenir propriétaire. Nous depuis longtemps on voulait acquérir mais comme on était tout le temps en vadrouille un peu, ce n'était pas stable... On essayait un peu de se poser mais bon... Et on voulait aussi acquérir une maison, on commençait à en avoir marre des appartements [Rires]. C'est compliqué de vivre en appartement, on en avait un peu marre, et puis avec deux enfants... On rêvait vraiment de ça, c'est-à-dire d'une vie de famille avec un petit jardin... Et on voulait vivre pas trop loin de la ville aussi puisqu'on a toujours un mode de vie très urbain. Après le choix de Cugnaux c'était surtout parce que la commune se situe au Sud de Toulouse, pas loin de l'A64, ce qui nous permet de nous rendre sur Pau assez facilement. Et c'était aussi pratique pour nous rendre sur nos lieux de travail. Bon moi je n'avais pas encore trouvé de travail à ce moment-là mais c'était proche de celui de mon conjoint. D'accord... Voilà donc nous, on a souhaité rester dans Cugnaux et acquérir une maison dans cette commune parce que déjà la ville est sympa. Ils proposent vachement de choses, c'est très familial* ». Ce type de stratégie a été développé dans de nombreux cas, l'accès à la propriété constituant la voie la plus courante pour se constituer un patrimoine, dans la perspective d'un autre projet immobilier ou d'une garantie pour la retraite.

Par ailleurs, indépendamment de la volonté d'accès à la propriété, certains enquêtés mettent en avant la vétusté de leur logement et ont souhaité en changer pour cette raison, qu'il s'agisse de problèmes liés à l'isolation, à l'humidité, à la taille ou à l'accessibilité. Ils ont été 10 dans ce cas<sup>40</sup>. Ceci n'a pas nécessairement conduit à un accès à la propriété, les conditions d'obtention des crédits apparaissant fréquemment comme trop contraignantes pour les ménages.

L'enquêtée n°74 [Paris – Orly ; Grigny ; 20-29 ans ; famille ; sans activité ; locatif HLM ; grand collectif ; mobilité externe] expose sa situation : « *Au début je voulais un lieu calme,*

---

<sup>39</sup> Voir les enquêtés n°12, **n°19**, n°23, n°25, n°30, n°35, n°52, n°53, n°54, n°56, n°57, n°59, n°60, n°63, n°76, n°81, n°85, n°86, n°89, n°90, n°96, n°97, n°98, n°109, n°110, n°113, n°114, n°131 et n°132.

<sup>40</sup> Voir les enquêtés n°48, **n°74**, n°78, n°88, n°94, n°99, n°108, n°115, n°124 et n°127.

déjà sans histoires, sans rien. Et puis vu l'importance en fait que j'avais des difficultés avec mon studio c'était mal chauffé, trop petit, il y avait des escaliers... c'était dangereux en fait pour un bébé et pour moi aussi, parce que j'étais tombée plusieurs fois des escaliers, donc c'était pas possible et je pouvais pas rester là-bas plus longtemps (ndlr, à Juvisy-sur-Orge), donc du coup bah... j'ai fait ma demande, ils m'ont proposé ici, j'ai beaucoup réfléchi et j'ai dit je voulais pas par rapport au quartier, mon mari (ndlr, il est employé) aussi avait dit la même chose, après bah... vu que j'avais pas le choix, soit c'était ça, sinon on allait rester où on était en fait avec un bébé ». Comme le laisse apparaître la comparaison des propos tenus par les enquêtés n°19 et n°74, le statut d'occupation est très lié à la position sociale et a une forte influence sur le choix d'implantation. Les ménages en locatif social, qu'ils déposent des dossiers par la voie du 1 % patronal ou d'une municipalité, insistent sur la durée souvent longue d'obtention d'une proposition de logement et sur le faible éventail des choix. L'enquêtée n°74 craignait de s'installer à Grigny en raison de la réputation du quartier de la Grande Borne<sup>41</sup>, mais a été contrainte à accepter la proposition, même si celle-ci ne lui apparaissait pas satisfaisante.

Des enquêtés se trouvent parfois en situation intermédiaire. Ils accèdent à la propriété, mais dans le cadre de l'accession sociale<sup>42</sup>, ce qui leur impose des contraintes fortes de localisation, ainsi l'enquêtée n°113 [Paris – CDG ; Aulnay-sous-Bois ; 30-39 ans ; famille monoparentale ; employée ; propriétaire ; grand collectif ; mobilité externe] : « Ah ben depuis que je suis arrivée à Aulnay ! Parce qu'en fait, quand j'ai fait mon achat sur le plan, moi, je ne connaissais pas du tout Aulnay en fait. Je ne connaissais pas du tout. Mais après quand je me suis vue que j'étais dans une cité, euh pas loin d'une cité, cité 3000... une autre cité là, entourée de plein de cités donc après je me suis dit pour les enfants euh...bon d'accord, là ils sont petits, euh... je peux contrôler mais arrivés à un âge, euh... Donc je cherche, de temps en temps. Parce que je suis obligée de rester 5 ans, parce que c'est dans du neuf. Quand c'est dans du neuf, on ne peut pas déménager comme ça, donc je reste 5 ans. Donc là j'en suis à 2 ans, encore 3 ans. En attendant je cherche mais je me concentre pas vraiment à chercher parce que je ne peux pas donner de suite. Parce que je suis bloquée, il faut que j'attende 5 ans ». Une attention particulière doit donc toujours être portée aux relations existant entre

---

<sup>41</sup> D'autres enquêtés développeront des propos très critiques sur certaines communes, Grigny (voir par exemple le n°131), Saint-Denis (voir par exemple le n°126), Bondy (voir le n°120), Epinay-sur-Seine (voir le n°119). D'autres communes (ou quartiers de communes) feront l'objet de développements ultérieurs.

<sup>42</sup> L'enquêtée n°90 (Limeil-Brévannes, 94) et la n°118 (Saint-Gratien, 95) présentent des situations assez semblables.

position sociale, statut d'occupation et plus ou moins grand champ des possibles<sup>43</sup>. Pour certains ménages, l'objectif primordial est de disposer d'un toit au plus vite, pour d'autres, d'investir dans un bien immobilier afin de se constituer un patrimoine, potentiellement mobilisable dans le cadre d'un projet futur.

### c. La place importante de l'activité professionnelle

Les changements dans l'activité professionnelle de l'un ou l'autre des membres du ménage peuvent résulter d'une perte d'emploi ou d'une opportunité professionnelle. Ceci conduit à une ré-interrogation concernant les relations entre le (s) lieu (x) de travail et le lieu de résidence. Qu'il s'agisse de l'une ou l'autre de ces modalités, la question professionnelle intervient comme élément déterminant dans 25 cas<sup>44</sup> sur 134. Le passage à la retraite a contribué (dans 4 cas<sup>45</sup>) à des adaptations résidentielles pouvant porter sur l'accès aux aménités urbaines ou à la recherche d'un logement plus adapté. Ces motifs sont ici associés à la question professionnelle (entendue comme fin de l'activité professionnelle), ils auraient également pu être intégrés dans une sous-partie plus explicitement associée à l'âge.

Ainsi, l'enquêté n°29 [Toulouse – Blagnac ; Toulouse ; 40-49 ans ; Famille ; CPIS ; locataire privé ; maison avec jardin ; mobilité externe], explique les adaptations et également les difficultés consécutives à une opportunité professionnelle : *« En fait, moi je suis arrivé ici un an avant ma femme et les enfants parce que j'ai, quand il y a eu cette fusion ça s'est décidé très vite et en moins d'un mois j'ai dû partir sur Toulouse donc ce n'était pas possible, enfin, heu, c'est pas, ça ne s'organise pas, enfin non c'est, ce n'est pas possible de déménager toute sa famille en un mois ou c'est, enfin, ce n'est pas des conditions idéales. Donc moi je suis parti, heu, dès le mois de janvier et j'ai loué un, un meublé en centre-ville, heu, et je rentrais tous les week-ends. Et ma famille est restée jusqu'à la fin de l'année scolaire sur, heu, sur Rochefort. Pour le choix du logement, alors comment ça s'est fait, c'est que, heu, ce n'était pas, le déplacement sur Toulouse n'était clairement pas, heu, un choix, heu, enfin si, c'était vécu comme une contrainte par ma femme et mes enfants. Ce n'était pas un choix volontaire donc du coup, heu, on s'est dit qu'on voulait chercher un logement plutôt près de son travail pour pas qu'elle ait beaucoup de transport. Heu, donc je dis ça parce que du coup on a eu très peu de temps pour chercher. On a attendu, heu, le résultat de ces mutations (ndlr, sa*

---

<sup>43</sup> Certains rares enquêtés (ainsi du n°111) développent des stratégies sophistiquées d'investissement, en décidant d'acheter dans des communes perçues comme dévalorisées, mais avec un fort potentiel d'appréciation (il s'agit en l'occurrence de Saint-Denis).

<sup>44</sup> Voir les enquêtés n°1, n°8, n°11, n°17, n°20, n°21, n°22, n°24, n°26, n°28, n°29, n°36, n°45, n°46, n°55, n°64, n°65, n°69, n°79, n°82, n°84, n°87, n°105, n°106 et n°116.

<sup>45</sup> Voir les enquêtés n°4, n°38, n°9 et n°117.



femme travaille à l'Education nationale) *qui sont arrivés fin juin pour savoir où elle allait être mutée pour chercher un logement. Et la deuxième chose, comme je vous le disais, on a voulu chercher une maison parce que, pareil, c'était un peu, heu, forcé, heu, on a essayé, on a voulu essayer que pour les enfants, heu, et pour nous que ça ne soit pas vécu comme une, heu, un logement moins agréable à vivre que celui qu'on avait en Charente-Maritime. Donc oui, c'était plutôt une maison. Oui, plutôt avec une chambre pour chaque enfant et un jardin. Chose qui a été loin d'être facile de trouver en location, heu, à Toulouse sachant que, comme je vous le disais, on a plutôt cherché à être, bah en tant qu'anciens citadins, plutôt c'était l'occasion peut-être justement de revenir à la ville et donc, on a volontairement cherché dans Toulouse et pas dans des communes à vingt, trente ou plus de Toulouse* ». L'évolution de la situation professionnelle de l'un des membres du ménage produit donc des effets directs sur l'activité professionnelle des autres membres actifs du ménage, quand il y en a, et sur le mode d'habiter de la famille. Il est facile d'imaginer que dans un tel cas les arbitrages ont été complexes, d'autant que cette famille ne disposait pas d'une connaissance précise du territoire d'installation. Comme il avait été indiqué à partir de l'exploitation des données des questionnaires, de nombreux ménages ont été conduits à faire des mobilités résidentielles à longue distance (*Carte 56*). Ceci résulte de l'attraction exercée par le dynamisme économique des industries de l'aéronautique et du spatial de l'agglomération toulousaine (*Carte 44*).

Les mobilités résidentielles peuvent aussi résulter de la difficulté à trouver du travail. L'enquête n°106 [Paris – CDG ; Roissy-en-France ; 50-59 ans ; couple ; employé ; locatif privé ; petit collectif ; mobilité externe] pointe cet aspect déterminant. La quête de l'emploi ne le concernait pas lui directement (son emploi sur la plateforme aéroportuaire de Paris – CDG étant stable), mais sa femme, comme il l'indique clairement : « *Je suis resté dix ans dans ce logement puis j'ai fait construire dans le 02, dans l'Aisne, en Picardie. J'ai trouvé un terrain pas cher et j'ai construit une maison toujours en travaillant sur Roissy. Donc tous les jours je faisais 160 km aller-retour en voiture. Ça faisait beaucoup mais j'habitais dans une maison avec un grand jardin, donc c'est un plaisir. A part les problèmes de la route j'avais un cadre de vie merveilleux avec des bons week-ends. Essentiellement je suis parti là-bas par rapport au prix du terrain. Et ensuite je me suis marié et ma femme ne pouvant rien trouver au niveau emploi sur place en Picardie, elle ne conduit pas, donc il n'a pas de transport et donc il a fallu se résoudre à vendre la maison et à se rapprocher de la région parisienne, j'ai fait ça pour ma femme parce que moi avec la voiture c'est pas grave, je faisais aller-retour, mais elle n'ayant aucun moyen de transport, on ne pourrait pas prétendre un emploi. Donc on a dû se résoudre à vendre la maison et à se rapprocher donc de la région parisienne, c'est pour cela*

qu'on est venu ici sur Roissy depuis juillet 2015. On a déménagé de la Picardie au Val-d'Oise en juillet 2015. Donc on est locataires depuis juillet 2015, ma femme a pu trouver un travail et elle a tout ce qu'il faut comme bus et moi je suis à côté. Donc c'est essentiellement géographique hein. **Donc les raisons de changement de logement étaient purement professionnelles ?** Tout à fait, uniquement professionnelles parce que si ma femme avait trouvé un emploi sur place là-bas franchement on allait rester, moi ça m'embêtait pas de faire tous les jours 160 km aller-retour, ce n'est pas grave. Parce que laisser une maison avec un grand jardin et venir dans... s'enfermer dans un appartement ce n'est pas.... Donc c'est essentiellement pour l'emploi de ma femme. Pas de raison familiale parce que moi lorsque j'avais acheté sur Picardie j'étais célibataire. Autrement dit quand on est deux on fait des sacrifices l'un pour l'autre, donc j'essaye de trouver un équilibre pour que tout le monde trouve un travail. J'avoue que ça n'est pas été si facile de vendre mais il fallait prendre une décision, c'est la vie, c'est comme ça ». Même s'il ne réside plus dans l'Oise, cet enquêté est emblématique de l'extension du bassin de recrutement de Paris – CDG (Cartes 36 et 37).

La perte d'un emploi peut également agir comme un déclencheur sur le plan résidentiel mais en se conjuguant à d'autres facteurs, comme le précise l'enquêtée n°11 [Toulouse – Blagnac ; Toulouse ; 20-29 ans ; ménage d'une personne ; sans activité ; locatif privé ; petit collectif ; mobilité interne] : « Voilà seule dans le précédent appartement c'était un peu difficile. Et puis là c'était moins cher, plus grand, plus près de la fac. C'était plus loin du centre-ville mais ce n'était pas plus mal voilà. Donc j'ai vécu en colocation pendant un an. Puis j'ai de nouveau déménagé, j'ai retraversé le pont Saint-Pierre, et j'ai habité rue Pargaminières avec mon ex. **D'accord...** Tout est dans l'intitulé [Rires]. Donc quelques mois plus tard j'ai retraversé le pont Saint-Pierre et j'ai déménagé à Saint-Cyprien, juste à côté du métro, rue Joseph Vié. Cette fois-ci j'ai ré-emménagé toute seule, dans un T2. Donc j'ai pris de l'assurance, voilà. Et puis au bout d'un an et demi à peu près, pour raison de non entente avec ma voisine et de perte de travail j'ai re-déménagé, je n'ai pas retraversé le pont Saint-Pierre [Rires] puisque que j'ai déménagé entre Patte-d'Oie et Arènes encore, rue des Fontaines, en colocation à trois. **D'accord. Dans le cadre du questionnaire vous avez évoqué votre dernier déménagement, peut-on revenir sur ce qui l'a motivé ? Quelles ont été les raisons déterminantes ?** Alors il y avait le voisinage où c'était très conflictuel. Et puis l'argent puisque l'appartement précédent coûtait au départ 490 euros et puis ça a augmenté, j'en avais pour 520 euros et ça commençait à faire beaucoup surtout que je n'avais plus d'emploi. Donc je ne voulais pas faire payer ça à mes parents. Donc c'était aussi financièrement. Et puis j'étais toute seule, bon c'est bien d'être toute seule mais c'est aussi bien d'être en colocation,

*c'est pour ça j'alterne* ». Si lors de la phase de lancement des questionnaires, il était possible de s'attendre à recevoir d'abord des réponses de ménages en situation résidentielle « stable », les premiers retours ont démenti cette hypothèse initiale, les réponses provenant de tout type de ménages. Il en va de même pour les entretiens. Les enquêteurs sont parvenus à intéresser des ménages vivant dans des situations résidentielles que l'on pourrait qualifier de précaires et à obtenir des rendez-vous de leur part.

#### d. La place importante de la scolarisation des enfants comme facteur contraignant, voire déterminant

Dans de nombreux cas, cette question s'est révélée importante, qu'il s'agisse de faciliter l'accès aux équipements scolaires pour les enfants<sup>46</sup>, en particulier dans les situations de divorce<sup>47</sup> ou d'éviter des établissements scolaires considérés comme de mauvaise qualité<sup>48</sup>. Dans certains cas, ce motif a été présenté comme déterminant<sup>49</sup>.

S'agissant de la prise en charge des enfants dans une situation résidentielle consécutive à un divorce, l'enquêté n°7 [Toulouse – Blagnac ; Toulouse ; 30-39 ans ; Famille monoparentale ; CPIS ; locatif privé ; grand collectif ; mobilité externe] présente des explications claires sur la manière dont de nouveaux équilibres familiaux ont été mis en œuvre : *« On était encore à Grenoble, donc on s'est séparés durant notre dernière année à Grenoble (ndlr, ils ont un enfant de 5 ans ensemble). Mais moi après j'ai eu l'opportunité de bouger quand même parce que mon entreprise faisait un plan de départ volontaire. Et donc j'ai vu avec mon ex-compagne, on s'entend bien, et on s'est dit "ben on va en profiter pour bouger à Toulouse tous les deux", séparément mais tous les deux. Et donc du coup on a quand même bougé à Toulouse. Moi j'ai fait une démarche auprès de mon entreprise pour quitter mon entreprise, en disant que j'allais chercher du travail à Toulouse. Et ils ont accepté et j'ai trouvé du travail à Toulouse assez rapidement. **D'accord.** Je me suis installé et j'ai trouvé du boulot. **Donc vous avez déménagé pour raisons professionnelles, mais aussi pour raisons familiales c'est ça ?** Oui c'était un mixte entre les deux. Euh, oui c'était pour les deux. C'était pour raison familiale à la base parce qu'on avait quand même cette optique-là mais on attendait l'opportunité professionnelle pour le faire... Alors en fait quand on a pris la décision de venir à Toulouse, on a fait un voyage chacun de notre côté mais aussi un ensemble, donc avec mon ex, pour voir les quartiers qui nous plaisaient. Et on a dit voilà, moi*

<sup>46</sup> Voir les enquêtés n°20, n°21, n°22, n°29, n°35, n°128 ou n°132.

<sup>47</sup> Voir les enquêtés n°7, n°9, n°36, n°40, n°41, n°51, n°80, n°91 et n°114. Pour ces enquêtés, c'est la mise en œuvre d'une garde alternée qui impose des lieux de résidence proches de la part des ex-conjoints.

<sup>48</sup> Voir les enquêtés n°44, n°45, n°53, n°59, n°62, n°87, n°93, n°94, n°107, n°113, n°119 et n°123.

<sup>49</sup> Voir les enquêtés n°33, n°62 et n°120.

*les quartiers qui me plaisent, toi lesquels, bla bla bla... Donc on a regroupé, il y en avait quelques-uns qu'on avait en commun donc voilà. En gros on voulait habiter au centre de Toulouse globalement. Et donc il y avait Saint-Cyprien euh... Jeanne d'Arc, les Carmes et le Grand-Rond, en gros* ». Si les mobilités résidentielles liées au divorce ne se déroulent pas toujours de manière si apaisée et si coordonnée, elles résultent généralement d'un critère déterminant : la nécessité de maintenir une certaine proximité géographique pour les parents et souvent une continuité scolaire pour les enfants, ceci permettant de maintenir leurs réseaux de connaissances.

L'attention portée à la qualité des écoles, selon des critères restant souvent à expliciter, constitue par ailleurs un point fréquemment évoqué. L'enquête n°123 [Paris – CDG ; Villetaneuse ; 20-29 ans, profession intermédiaire ; famille ; locatif HLM ; grand collectif ; mobilité externe] le signale de façon précise<sup>50</sup> : « ... à Saint-Ouen ils ont construit un nouveau quartier de beaux logements en tout cas c'est hyper calme, parce que j'ai vu, j'ai fait le tour, parce que quand je vois un beau quartier je fais toujours le tour, peut-être qu'avec mon travail j'aurais la chance de me mettre dedans et là j'avais prévu de récupérer le dossier avec le 1 % ce que je fais depuis un an, et je vais voir en fonction de ce qu'ils vont me proposer et souvent par rapport au boulot forcément ils donnent un truc qui va pas te pénaliser de venir au travail, donc, je, je vais plutôt partir sur ça parce que j'évite la mairie, parce que la mairie ils vont dire ouais t'as un grand appartement tu veux quoi de plus, je préfère le 1 %, eux voilà, tu pousses les raisons, eux voilà le quartier, en tout cas ici les gens ils respectent rien, ils cassent tout, à un moment ça va quoi, je ne sais pas plus, le 1 %, le temps que ça prendra, peut être si ça va être plus rapide ou enfin, surtout qu'est-ce qu'ils vont me proposer si je vais l'accepter aussi si je l'accepte, d'accord ça va vite ok, mais je vais être exigeant quand même parce que je ne suis pas trop pressé non plus, je cours pas derrière le temps, non, je veux juste faire une demande pour peut-être changer de quartier mais je veux pas, je suis pas pressé du tout, j'ai peur de rien, je suis pas pressé, c'est juste voilà, j'ai envie que, que [...] de prendre un quartier où je peux rester plus longtemps, donc je sais que mes enfants (ndlr, l'enquête a actuellement une fille de 2 ans) plus tard, voilà il peuvent aller à l'école, sans forcément qu'il y ait des gens qui vont taper le professeur au moment où on n'est pas là, parce qu'enfin, des fois je vois les gosses sortir du collège qui se trouve à côté et ce qu'ils font devant, des fois je me dis bon c'est un peu trop. **C'est la raison principale pour le déménagement ? l'école ?** Je veux surtout pas rester dans le quartier pour mes gosses, avant

---

<sup>50</sup> Des remarques de même type avaient déjà été développées par l'enquêtée n°113 déjà citée.

2 h 30 papa, je suis là, non on ne traîne pas, non non, [Rires] ». La sensibilité des parents quant à l'éducation des enfants se centre à la fois sur le fonctionnement des écoles et sur les formes d'insécurité au sein du quartier où ils résident.

Dans certains cas, rares, la mobilité résidentielle résulte principalement des attentes des enfants, qu'il s'agisse de formes de harcèlement dont ils étaient victimes et qui ont constitué l'élément déclencheur de la mobilité (cas de l'enquêtée n°120 qui a quitté Bondy en Seine-Saint-Denis pour Soisy-sous-Montmorency dans le Val-d'Oise) ou de la volonté des parents de faciliter une pratique spécifique de la part de leur enfant, ainsi de l'enquêtée n°33 [Toulouse – Blagnac ; Villeneuve-Tolosane ; 40-49 ans ; famille ; employée ; locatif privé ; maison avec jardin ; mobilité externe] : « *Et donc du coup [Rires], la question la plus importante c'est : pourquoi on est parti de cette maison à Villeneuve-Tolosane où on était très bien, où mon fils est né, où il a fait toute sa scolarité, enfin, jusqu'à sa première année de collège ? Ça semble un peu fou mais on est parti à cause du rugby. Parce que mon fils joue au Stade toulousain. Il est passionné de rugby et il avait des entraînements trois fois par semaine à Toulouse. Faire Villeneuve-Tolosane – Stade toulousain le soir à 18 heures c'est l'enfer. Donc du coup on a décidé de partir pour ça mais également parce que j'avais aussi envie de revenir dans le centre-ville. Mon fils étant plus grand, il est pré-ado et a envie de plus d'autonomie. Il y avait également le problème du collège à côté de chez nous qui ne nous satisfaisait pas. Donc voilà, tout ça nous a décidés à partir pour rejoindre la ville. **Donc c'est surtout pour des raisons familiales en somme ?** Voilà, c'est pour des raisons familiales exclusivement puisque moi je travaille à la maison et mon mari travaille un peu à Blagnac, un peu à Colomiers et un peu à Nantes donc du coup il est amené à faire des allers-retours vers Airbus et donc de partir souvent en avion. Alors, que l'on soit à Villeneuve-Tolosane ou à Toulouse, c'est pareil. Ça ne change rien pour lui ». Les questionnaires prévoyaient des questions permettant d'évaluer le niveau de satisfaction des enquêtés à la suite de leur mobilité résidentielle. De la même façon, les enquêteurs devaient insister sur le point suivant : les objectifs liés à la mobilité ont-ils été atteints ou de nouveaux problèmes sont-ils apparus ?*

#### e. La place importante des relations de voisinage

Ceci peut prendre différentes formes, soit des problèmes liés à des tensions avec des voisins, du bruit intempestif, voire des menaces, 6 cas<sup>51</sup> réfèrent à cette situation, mais aussi à une insécurité latente dans le quartier, signalée dans 5 autres cas<sup>52</sup>. A ces derniers pourraient être

---

<sup>51</sup> Voir les enquêtés n°5, n°11, n°18, n°95, n°109 et n°112.

<sup>52</sup> Voir les enquêtés n°34, n°118, n°120, n°125 et n°130.

ajoutés les enquêtés indiquant vouloir quitter leur lieu de résidence pour ces mêmes raisons. Les communes plus particulièrement concernées ont généralement à voir avec la cartographie des communes considérées comme ayant une « image négative » dans les questionnaires (Cartes 58, 59 et 60), même si une même commune peut déboucher sur une « image positive » chez certains enquêtés et « négative » chez d'autres.

Si le voisinage occupe une place importante, c'est en raison de l'incertitude qu'il génère, mais aussi de la répétitivité et du sentiment d'intrusion dans ce qui devrait être considéré comme préservé, le domicile. L'enquêtée n°18 [Toulouse – Blagnac ; Toulouse ; 20-29 ans ; ménage d'une personne ; autre sans activité ; locatif privé ; petit collectif ; mobilité interne] explique la gêne occasionnée par un bar situé immédiatement à proximité de son logement : « *Alors je comptais rester dans cet appartement mais en fait au 4 boulevard d'A., sous mon appartement... Enfin mon appartement était considéré comme étant au rez-de-chaussée mais il y avait des marches à monter. Et l'immeuble faisait angle en fait donc il y avait une rue qui passait juste à côté. Et du coup sous mon salon il y avait le bar qui s'appelle le "Père peinard". Et donc pendant la visite j'ai vu qu'il y avait un bar mais c'était vraiment l'image du bar où il y avait des personnes plutôt d'un certain âge qui, en sortant du travail allaient boire une bière, voilà l'ambiance qu'il y avait. Mais en fait pas du tout, c'est un bar très connu et très animé, et donc c'était l'enfer. Heureusement, je n'avais cours que du lundi au mercredi donc le reste de la semaine qui est le moment le plus animé ça allait. Mais c'était horrible, il fallait que je mette le volume de la télé super fort parce que j'entendais tout. Bon après j'ai voulu avoir une relation agréable avec les gens du bar pour ne pas qu'on se fasse la guerre, parce que le voisinage c'est très facilement la guerre. Donc les gérants m'avaient donné leur numéro pour savoir si des fois ils pouvaient baisser le volume et tout ça. Donc pourquoi j'ai déménagé ? Alors parce que le patron du bar, durant l'été 2015 m'avait dit "Ecoute M. ça va être chaud pour toi parce que je vais essayer de monter un peu la cote de mon bar et faire des soirées animées mais tout le long de la semaine", donc voilà. Après il m'a dit qu'il se sentait un peu en cause et qu'il allait me chercher un nouvel appartement dans le même quartier, avec la même superficie et le même prix. Il m'a dit aussi qu'il me payerait le déménagement et il me donnait aussi une carte conso gratuite pendant un an pour le bar [Rires]. Bon du coup je me suis dit que c'était une belle personne, qui est conscient des gênes qu'il peut y avoir. Donc j'ai trouvé l'appartement moi-même au 12, rue de la B. parce que le gérant du bar avait cherché mais ce n'était pas vraiment dans mes critères. Donc au 12 rue de la B., c'était un logement à peu près au même prix, 500 euros. Et c'était juste à côté du précédent, à trois cents mètres à peu près, voilà ». Si certaines tensions de voisinage peuvent se régler à*

l'amiable, ainsi de celles présentées par l'étudiante ci-dessus, d'autres ne débouchent sur aucune forme de régulation. Il est par ailleurs à signaler que si les agences ont un devoir d'information dans le cas de nuisances sonores liées à des infrastructures (routières, ferroviaires, aéroportuaires), il n'en va pas de même dans le cas des autres sources de gêne.

Dans certains cas, l'insécurité associée au territoire de proximité (le quartier, le bâtiment, voire immédiatement à côté du logement) incite les personnes à changer de domicile pour y échapper, ainsi de l'enquêtée n°34 [Toulouse – Blagnac ; Toulouse ; 60 ans et plus ; retraitée ; ménage d'une personne ; locatif privé ; petit collectif ; mobilité interne] : « **Quand vous est venue l'idée de partir de Tournefeuille ?** *Quand on a commencé à me menacer. Il y avait H. là, je ne sais plus, enfin toute la famille là, ils sont connus de toute la police et tout. J'ai été plusieurs fois à la police et on m'a dit : « Oh bah oui on les connaît ! ». Ils rigolaient « Ah bah oui vous n'avez qu'à déménager ». Donc c'était à moi de déménager. Bah voilà ! Donc eux, ils y sont encore mais moi j'ai dû déménager. Alors ce n'est pas que je ne voulais pas déménager parce qu'au bout d'un an et demi tout commençait déjà à se dégrader. C'était tout sale et ils ont tout cassé. En plus, il y avait les étudiants du lycée d'en face qui venait s'installer devant notre porte et il fallait les enjamber. Tous les jours, avec des voisins, on se disputait avec eux. Nerveusement, moi je me disais ou je me flingue ou j'en flingue un. J'en étais arrivée à un point où je me disais que je ne pouvais pas continuer à vivre là-dedans. Psychologiquement c'est affreux, quoi. Heureusement que je suis solide mais je suis solide jusqu'à un certain point. Je me suis dit non, moi je ne peux plus. J'ai été voir les flics où on est très bien reçu... (ndlr, sarcasme). J'ai rencontré quelqu'un qui m'a dit exactement la même chose. Je lui ai répondu qu'on était certainement tombé sur le même crétin parce que quand on entend ce qu'il nous raconte, et bien je vais vous dire, ça ne rassure pas. On y va, on est des femmes seules, on leur demande ce qu'on doit faire car on ne peut même pas se défendre, on n'a pas le droit d'avoir un truc pour se défendre. On nous dit : « Ah bah non car si vous vous défendez vous risquez... », « Bon bah alors je fais quoi ? ». Je me laisse tuer ou je me laisse battre ou je me laisse... voilà. Bah vous savez, c'est rassurant, hein ! Alors à partir de là, je me suis dit qu'il n'y avait pas 36 solutions. Hélas, j'ai mis un temps... J'ai des amis qui m'ont dit qu'ils ne savaient pas comment j'avais fait pour tenir le coup. Quand j'ai trouvé ça je n'en pouvais plus, j'étais à deux doigts de passer à l'acte, hein ». Dans d'autres cas (voir enquêtée n°130), c'est la crainte de se retrouver seule dans une grande maison isolée, à la suite de la disparition d'un membre du ménage (décès du mari dans le cas évoqué) qui incite à une mobilité résidentielle.*

Les problèmes de voisinage et le sentiment d'insécurité à son domicile peuvent être accentués par la faible qualité des logements (par exemple une insonorisation phonique insuffisante), par la localisation du logement au sein d'un bâtiment dans le cas du collectif<sup>53</sup>, une enquêtée (n°46 résidant à Toulouse, quartier du Mirail) indique par exemple craindre les vis-à-vis et le fait de loger en rez-de-chaussée. Le sentiment d'insécurité peut concerner le quartier, l'environnement proche, le fait de circuler dans la rue, en particulier pour les femmes, quand le logement lui-même apparaît comme un espace de protection (voir par exemple l'enquêtée n°119 résidant à Epinay-sur-Seine). Dans certains cas, il est signalé que la sécurisation des halls d'entrée et des parkings permet de limiter les problèmes. Ces transformations qualitatives sont cependant plus fréquemment observées dans le locatif privé que dans le locatif HLM. Les problèmes de voisinage ou d'insécurité ne se trouvent pas limités à l'habitat collectif, ils sont également signalés dans l'habitat individuel. Cela est en particulier souligné par des personnes plus âgées, qu'elles vivent dans le tissu urbain dense (cas de l'enquêté n°133 qui a changé de domicile à Eaubonne dans le Val-d'Oise) ou dans une commune-dortoir (cas de l'enquêtée n°130 qui vivait à Neuilly-en-Thelle, dans l'Oise, avant de déménager à Ezanville dans le Val-d'Oise).

#### f. La place importante des quartiers « repoussoirs »

Ce facteur est déjà apparu à plusieurs reprises dans certaines des citations présentées. Cela peut prendre trois formes : les quartiers (ou communes) que les enquêtés ont décidé de quitter, qu'ils souhaitent dorénavant quitter car ils y résident, ou qu'ils évitent lors de la phase de prospection. Sans faire sur ce point un recueil exhaustif des positionnements des enquêtés<sup>54</sup>, quelques prises de position révélatrices vont être présentées.

L'enquêté n°131 [Paris – Orly ; Viry-Châtillon ; 60 ans et plus ; retraité ; ménage d'une personne ; propriétaire ; petit collectif ; mobilité externe<sup>55</sup>] : insiste sur les raisons qui l'ont conduit à quitter le quartier de la Grande Borne à Grigny (91) où il résidait depuis 40 ans pour s'installer à Viry-Châtillon (91) : « *Il y a un moment qu'il fallait faire un choix. Plusieurs problèmes ont été démontrés... problèmes de délinquance, trafic de drogue... là il y*

<sup>53</sup> Nous reprenons dans ce cas la distinction faite par l'Insee entre le petit collectif (bâtiment de moins de 5 étages) et le grand collectif (bâtiment d'au moins 5 étages).

<sup>54</sup> Le chapitre suivant sur les communes attractives et répulsives permettra de faire un lien entre les informations provenant de la « phase questionnaire » de l'étude, par l'intermédiaire des cartes, et celles, plus qualitatives, issues de la « phase entretien ».

<sup>55</sup> Les notions de « mobilité interne » et de « mobilité externe » doivent être précisées. Dans le premier cas, il s'agit de ménages ayant effectué des mobilités au sein de la zone-tampon étudiée (voir *Cartes n°46, n°47 et n°48*). Dans le second cas, il s'agit de mobilités entrantes au sein de ces zones, même si celles-ci concernent des communes voisines et donc des mobilités de proximité, comme dans le cas ici de Grigny à Viry-Châtillon. Dans le cas présent, la *Carte n°59* permet également de situer Grigny par rapport à la zone d'étude.



*a moins de monde qui veut aller habiter là-bas [Rires]... un jour on m'avait piqué un vélo... la vie quotidienne a été perturbée sans arrêt. Mais moi je travaillais, je sors de bonne heure et je rentre tard le soir, le seul jour où je restais chez moi c'était le dimanche, le samedi je prenais mon sac et je partais à Paris du matin au soir... Grigny était pour moi une ville dortoir. J'ai été cambriolé une fois à l'appartement, le vélo adieu... mais sinon c'était beaucoup de vol de voitures, une fois on m'a piqué dans la nuit tous les sièges de ma voiture [Rires]... **Pouvez-vous nous raconter comment vous avez recherché votre logement actuel ? Concernant les lieux, communes ou quartiers que vous avez envisagés pour déménager ou au contraire exclus, peut-on revenir à ce qui vous a motivé à (ne pas) les envisager ? Quelle a été l'importance du prix, de la localisation, de la proximité de certains équipements ou services (ex : école ou stade), de l'environnement, du type de logement (maison/appartement) ?** Il y avait un grand moment en début 2012, parce que là où je prends ma retraite, j'arrête de travailler, ma vision de la Grande Borne n'est plus la même, c'est-à-dire je passe à un autre mode de vie, et ce nouveau mode de vie m'a ressenti sur la Grande Borne et donc c'est là... le quotidien devient plus pesant [Rires]... je vais vous dire franchement... au moment où je suis arrivé à la Grande Borne, il y avait des populations qui avaient certains problèmes et qui étaient relogées sur la Grande Borne... il y avait des problèmes de voisins classiques comme le bruit... et puis au fur et mesure des années, il y a eu une évolution de la Grande Borne, la plupart des anciens habitants ont déménagé... j'ai fini par devenir le plus vieil habitant de l'immeuble [Rires], en plus je vivais seul, il y'avait rien qui m'obligeait à faire ceci ou cela. Donc les populations bougent, et puis, ils sont venus habiter des populations qui venaient du Maghreb et au début il n'y avait pas de problèmes... il y a eu un moment quand j'ai arrêté de travailler, plusieurs problèmes me sont sauté dessus alors que je les voyais beaucoup moins... il y avait deux bistrots sur la Grande Borne, il y en a un juste à côté de la place où j'habitais, j'avais l'habitude d'y aller boire mon petit café etc. et un jour il a fermé et ça a été racheté par des boucheries Halal, donc sur la même place où il y avait Boucherie Bernard qui faisait toute la largeur de la place, vraiment immense. Il y a eu une mutation de population qui a fait que la grande boucherie Bernard a été obligée de partir et à la place des boucheries Halal se sont installées ; donc on pouvait plus boire son petit café le dimanche [Rires] et si vous voulez acheter du porc... bah y'a plus, j'ai dit merde le quartier change [Rires]. Je me suis dit je dois partir de là ! »<sup>56</sup>. Dans ce cas, la mobilité*

---

<sup>56</sup> Les citations résultant des entretiens sont fréquemment longues, à l'exemple de celle-ci. Il s'agit d'un choix. Il apparaît en effet plus pertinent de laisser la parole aux enquêtés, de restituer la teneur des propos tenus et des

résidentielle réfèrerait donc davantage à une transformation des modes d'habiter dans le quartier qu'à une mutation sociale (paupérisation croissante) de celui-ci. Ces propos renvoient à certaines analyses développées sur ces territoires par des sociologues, des géographes ou des politistes (Brenner, 2002 ; Lapeyronnie, 2008 ; Kepel, 2012 ; Lapeyronnie et Kokoreff, 2013). Pour d'autres enquêtés, résider dans ces quartiers résulte d'un choix par défaut, l'objectif étant de pouvoir les quitter rapidement. Ainsi de l'enquêtée n°119 [Paris – CDG ; Epinay-sur-Seine ; 30-39 ans ; employée ; famille monoparentale ; locatif HLM ; petit collectif ; mobilité externe] : « **Vous avez quelle image de ce quartier ?** (ndlr, Très étonnée puis sourire), *bon la réputation de la rue, le département et tout ça, ça compte beaucoup, j'ai pas envie de rester ici, là j'ai envie de partir d'ici, j'ai pas envie de rester plus longtemps parce que ben... je ne sais pas c'est pas des zones pour les jeunes, il sont tout le temps dehors c'est un peu, pour les enfants c'est pas, c'est pas l'idéal je trouve parce que tout à l'heure quand je vous ai dit l'Avenue de Marseille, l'avenue elle est tristement connue et ça c'est euh [...], je ne le savais pas [...], l'histoire de la rue aussi, le département et tout ça et ces jeunes... **J'ai vu que la porte d'entrée du bâtiment est cassée ?** Ah oui, c'est cassé oui, ça avait été cassé et a été réparé, je crois moins d'un mois après rebelote et là les factures c'est la copropriété qui paye, c'est nous quoi, la facture [...], la facture sera impactée sur nos charges à nous, c'est l'un des soucis et les euh, la semaine dernière quand il a fait très très chaud, deux ou trois fois ils ont ouvert les vannes (bouches d'incendie) et il y a eu un accident, il y a un enfant qui s'est fait renverser parce que la voiture venait, ne voyait pas l'enfant et il était au milieu de euh..., du jet d'eau et là pouf, ben un accident, c'est, c'est un peu ça, c'est pour tout ça que je vous avoue que le quartier non, c'est pour ça quand vous m'avez dit que vous veniez je vous ai demandé si vous veniez de la part du bailleur, ça aurait, ça m'aurait plu doublement encore [...]. **D'accord, vous avez vécu deux ans dans ce quartier, vous pensez quoi de ce quartier, de l'environnement résidentiel ?** Euh j'ai pas changé d'avis, c'est pareil je me dis que c'est pas un endroit pour élever son enfant, ben... pour mon fils je dis non c'est pas possible, si j'avais été toute seule peut être que j'aurais fermé les yeux sur certaines choses mais là euh j'aimerais pas qu'il grandisse ici [...] ... **Est-ce qu'il y a d'autres inconvénients ou gêne dans le quartier ?** Bon ben... peut-être les incivilités, les gens qui crachent dans les cages d'escalier ou euh une personne qui boit son café elle a une poubelle à deux pas, non euh... elle laisse le gobelet là et ça reste là on sait pas qui vient là pour chercher le gobelet, c'est des choses que je comprends pas ou bien on est dans le hall on jette le papier [...] ». Il*

---

arguments développés, plutôt que de prendre prétexte de quelques phrases éventuellement sorties de leur contexte pour justifier les analyses des responsables de cette étude.

est toutefois à noter que dans le cas présenté, l'enquêtée indique aussi qu'elle logeait préalablement à Paris 18<sup>ème</sup> dans un petit studio, au 6<sup>ème</sup> étage d'un bâtiment sans ascenseur et qu'une naissance à venir l'avait incitée à recourir à l'aide d'une assistante sociale. Ceci lui a permis de monter le dossier et d'obtenir un logement plus grand (il s'agit d'un T3). Dans ce cas, c'est donc l'environnement de proximité et non le logement qui va inciter à une nouvelle mobilité résidentielle.

S'agissant des stratégies d'évitement, celles-ci réfèrent fréquemment dans le cas des enquêtés autour de la plateforme de Paris – CDG au département de la Seine-Saint-Denis, mais aussi, aux communes concernées par la « Politique de la ville », qu'il s'agisse des anciennes ZUS ou de la nouvelle géographie prioritaire (*Cartes 17, 19 et 21*). Dans la même logique, ceci peut par exemple correspondre dans le cas de la plateforme Paris – Orly à la commune de Grigny, ou au quartier du Mirail dans celui de Toulouse – Blagnac. Certains enquêtés développent des analyses précises et contrastées sur leur commune de résidence, ou de prospection, en pointant certains quartiers de façon positive et d'autres de façon négative. C'est ainsi le cas fréquemment pour Toulouse, mais aussi pour des villes de taille plus réduite.

L'enquêté n°121 [Paris – CDG ; Saint-Gratien (95) ; 60 ans et plus ; retraité ; couple ; propriétaire ; petit collectif ; mobilité externe] s'inscrit dans ce type d'approche fortement contrastée : « **On va revenir sur le dernier déménagement, qu'est ce qui l'a motivé ? Deux choses, eh ben une principale c'était de se rapprocher des enfants, il se trouve que nos trois filles sont venues s'installer dans la région. L'épouse<sup>57</sup> : ce n'est pas la principale. L'époux : ah bon, c'est quoi la principale ? L'épouse : ben c'est qu'on vieillit, il était en retraite et on vieillit, voilà, donc on s'est rapprochés des enfants, c'est la deuxième raison. L'époux : on s'est rapproché donc des enfants, il y en a une qui était, qui s'est installée à Montmorency, une à Margency et l'autre à Saint-Prix voilà, mais celle qui était à Saint-Prix est à Montmorency depuis, pour nous c'était beaucoup plus près, on a toujours voulu rester proches de nos enfants et là on en avait un petit peu assez de faire Clichy - Margency ou Clichy - Montmorency ou Saint-Prix avec le fameux pont là, de Villeneuve-la-Garenne, là où il y a tout le temps des embouteillages, le dimanche soir on rentrait chez nous, des fois on mettait 20 minutes, de fois on mettait une heure, voilà la raison principale pour laquelle on s'est rapprochés, on a déménagé et bon aussi comme dit mon épouse parce qu'on vieillissait quoi. L'épouse : et parce qu'on avait marre de faire les allers – retours. L'époux : oui assez**

---

<sup>57</sup> Dans certains cas, rares, les entretiens en face-à-face se sont déroulés en présence des différents membres du ménage. Il avait été conseillé aux enquêteurs de tirer parti de cette situation, en croisant les points de vue des uns et des autres. C'est le cas avec l'enquêté n°121 – ou plutôt les enquêtés n°121.

*de faire les allers - retours, voilà, alors on a cherché pendant longtemps hein, dans toutes les villes du coin, pas à Saint-Gratien, on avait pas l'idée, on avait pas retenu Saint-Gratien, finalement on a trouvé ici un cadre tout à fait, quand même assez exceptionnel, hein...*

**L'épouse :** *Saint-Gratien ça offre deux aspects, il y avait un aspect qu'on connaissait par le fait qu'on a une fille qui a habité aux Raguenets, je ne sais pas si vous connaissez, c'est la zone HLM où il se passait pas mal de choses à l'époque, on n'en entend pas parler maintenant, donc on avait cette idée-là de Saint-Gratien, j'imaginai pas moi que Saint-Gratien pouvait faire comme Enghien et que c'est situé à proximité du lac et puis le hasard a fait qu'on est arrivé dans cet appartement. **L'époux :** *et voilà quand on l'a vu, ben on s'est décidé.* **L'épouse :** *on n'avait pas à hésiter dans la mesure de nos possibilités financières évidemment parce que c'est quand même cher dans ces coins-là alors ».* Les images initiales sur un territoire peuvent ainsi se trouver modifiées. L'enquêtée n°46 fournit un autre exemple de cela. Elle voulait absolument éviter le quartier du Mirail à Toulouse, mais suite à des difficultés financières y a obtenu un logement social HLM. Son regard a depuis évolué sur ce quartier, qu'elle trouve difficile par certains aspects, mais où elle constate également des formes de solidarité.*

#### g. La place relativement marginale des nuisances sonores aéroportuaires

S'agissant des nuisances sonores aéroportuaires, le qualificatif de « place relativement marginale » peut paraître paradoxal. En effet, le cœur de l'étude porte sur cette question. Ceci a parfois pu occasionner quelques maladroites lors de la présentation de la recherche en cours par les enquêteurs. Les courriers transmis aux enquêtés stipulaient bien qu'il s'agissait d'une recherche portant sur les stratégies résidentielles, la référence aux nuisances sonores n'était pas explicitée. Ce choix méthodologique avait été acté lors des réunions du comité scientifique en juin 2015 et mars 2016 et exposé lors de l'intervention effectuée devant le collège de l'ACNUSA en octobre 2016. Les raisons de ce choix étaient les suivantes : est-il possible d'évaluer, parmi les multiples facteurs imbriqués ayant contribué aux mobilités résidentielles, la part prise par les nuisances sonores aéroportuaires ? Ont-elles joué un rôle déclencheur ou tout du moins ont-elles été prises en compte, ensuite, dans la phase de prospection ? Les communes ou quartiers plus particulièrement touchés par ces nuisances ont-ils été identifiés et dans l'affirmative, ceci a-t-il eu une incidence sur le choix des ménages ? Il était donc nécessaire de savoir tout d'abord si ce facteur était spontanément invoqué. Au cas, où cela n'aurait pas été le cas, il était demandé aux enquêteurs de sonder les enquêtés sur ce sujet. Ceci a pu laisser croire dans certains cas, qu'il existait une problématique affichée et

une autre masquée, ce qui ne correspondait pas, bien évidemment, à la manière d'aborder la question. Prenons les choses autrement. Si nous avons immédiatement indiqué qu'il existait une dimension de l'étude portant sur les nuisances sonores aéroportuaires, voire que celle-ci portait principalement sur ce sujet, le risque aurait été grand de voir cet aspect de la question occuper une place démesurée et occulter les autres dimensions opérantes. La méthodologie adoptée a donc été mise en œuvre afin d'éviter le biais lié à un effet de suggestion qui aurait conduit à une distorsion de la place des nuisances sonores aéroportuaires dans le discours des enquêtés. L'aborder lorsqu'elles n'apparaissaient pas spontanément dans le discours des enquêtés a par ailleurs permis d'élargir le champ informatif, les enquêtés faisant parfois référence à une expérience plus ancienne, ou à la confrontation d'une de leurs connaissances à cette nuisance. Cela a également permis d'évaluer leurs connaissances sur la question. Les ménages s'installant à proximité d'un couloir aérien doivent en effet être tenus informés, qu'il s'agisse d'une acquisition d'un bien immobilier (dans ce cas l'information doit provenir de l'agence immobilière et du notaire lors de la signature du compromis de vente), des agences immobilières ou des propriétaires en cas de location privée et des bailleurs sociaux en cas de location HLM.

L'exploitation des entretiens laisse apparaître que les enquêtés font souvent allusion aux nuisances sonores, mais que celles-ci sont fréquemment associées au voisinage, à la circulation routière (voire ferrée) et moins au bruit des avions. Dans le cas de Toulouse – Blagnac, l'impact du bruit des avions a spontanément été abordé 32 fois par les enquêtés (soit dans 59,3 % des entretiens), dans celui de Paris – Orly 22 fois (soit dans 54 % des entretiens) et dans celui de Paris – CDG 17 fois (soit dans 42,5 % des entretiens). Il est à noter que les personnes ayant accepté de recevoir les enquêteurs étaient très largement localisées dans la zone-tampon de 5 kilomètres autour de la limite du PGS définie par le niveau de 55 Lden. Dans le cas de Paris – CDG, il aurait été intéressant de pouvoir réaliser des entretiens dans des communes proches de l'aéroport et surtout soumises à de fortes nuisances, mais peu d'enquêtés contactés ont pu être joints<sup>58</sup>. La situation est assez voisine, à quelques nuances

---

<sup>58</sup> A titre indicatif, nous disposons de 1 enquêtés à Garges-lès-Gonesse, 1 à Goussainville, 0 à Gonesse, 4 à Montmorency, 1 à Roissy-en-France et 0 à Villiers-le-Bel. Or, le nombre d'entretiens réalisés a été le suivant : 2 venant de Garges-lès-Gonesse, mais aucun y résidant ; aucun venant de Goussainville et aucun y résidant ; aucun venant de Gonesse et aucun y résidant ; 2 venant de Montmorency et 2 y résidant ; aucun venant de Roissy-en-France et 1 y résidant ; 1 venant de Sarcelles et 1 y résidant. La distorsion entre le vivier des enquêtés et les personnes réellement enquêtées peut relever de différentes sortes d'explication, sachant que les enquêteurs ont cherché à joindre toutes les personnes ayant fourni leurs coordonnées : problèmes pour joindre les personnes, plus grand *turn-over* résidentiel sur ces communes, plus forte présence de ménages résidant dans le parc locatif social qui sont ceux qui répondent le moins à ce type de sollicitations ou plus grande présence de personnes ne maîtrisant pas correctement le français. Toutes ces hypothèses sont plausibles, mais en l'état nous ne disposons

près dans le cas de Paris – Orly<sup>59</sup> où les enquêtés soumis (sur leur lieu de départ ou sur leur lieu d'arrivée) à de fortes nuisances sonores aéroportuaires ont été plus nombreux (13, à comparer aux 7 de Paris – CDG). Le cas de Toulouse – Blagnac est quant à lui très différent, car le poids démographique de Toulouse est considérable et tout le territoire communal n'est pas directement concerné<sup>60</sup>. Le degré de répulsivité (*versus* d'attractivité) d'une commune peut-il être mis en relation avec les nuisances sonores aéroportuaires ? Pour répondre à cette question vont être exploitées les données des questionnaires, approfondies par l'analyse des entretiens en face-à-face.

---

pas des éléments pour décider, même si la dernière semble moins opérante car n'étaient contactées que des personnes ayant préalablement répondu au questionnaire.

<sup>59</sup> Les communes les plus impactées y étaient également nombreuses et nous disposions de 2 enquêtables à Athis-Mons, 0 à Chilly-Mazarin, 5 à Massy, 2 à Morangis, 2 à Villebon-sur-Yvette, 0 à Villeneuve-le-Roi ; 1 à Villeneuve-Saint-Georges, 0 à Wissous. Les entretiens ont fourni les résultats suivants : 1 venant d'Athis-Mons et 1 y résidant, 1 venant de Chilly-Mazarin et aucun y résidant ; 2 venant de Massy et 4 y résidant ; aucun venant de Morangis et 1 y résidant ; aucun venant de Villebon-sur-Yvette et 1 y résidant ; aucun venant de Villeneuve-le-Roi et aucun y résidant ; aucun venant de Villeneuve-Saint-Georges et 1 y résidant ; 1 venant de Wissous et aucun y résidant.

<sup>60</sup> Dans ce cas, nous excluons Toulouse et ne conservons que 4 communes. Les enquêtables étaient au nombre de 0 à Aussonne, de 3 à Blagnac, de 1 à Cornebarrieu et de 4 à Colomiers. Les entretiens ont fourni les résultats suivants : aucun venant d'Aussonne et aucun y résidant ; aucun venant de Cornebarrieu et 1 y résidant ; 1 venant de Blagnac et 4 y résidant ; 1 venant de Colomiers et 3 y résidant, soit *a minima* 10 entretiens auxquels seraient à ajouter ceux des zones les plus impactées de Toulouse.

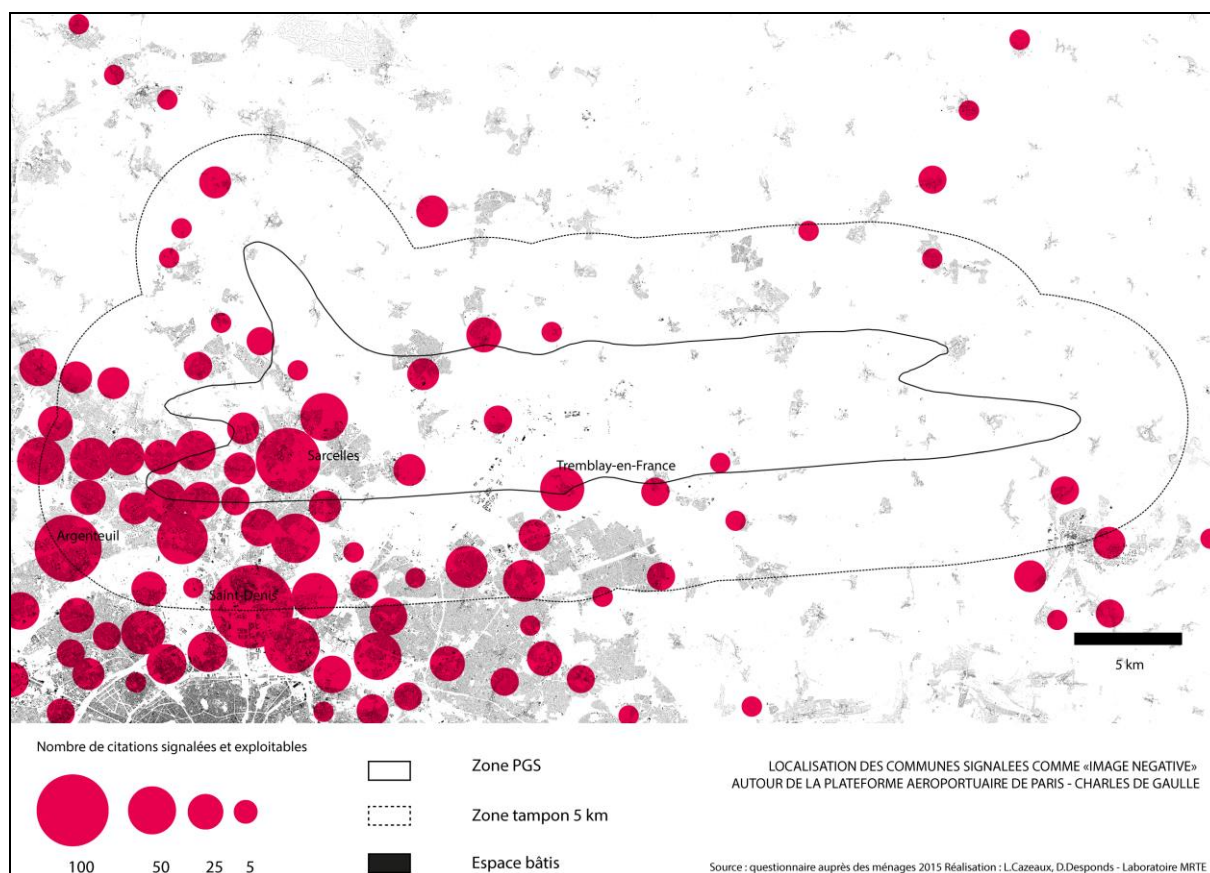
## **XVII. Les communes à image positive ou à image négative**

La notion d'image positive (*versus* négative) est relative. Il s'agit d'une représentation exprimée à un moment donné par la personne ayant répondu au questionnaire, en regard de la mobilité résidentielle étudiée. Les enquêtés (*Annexe 1*) devaient signaler au plus 5 communes où ils n'auraient pas souhaité s'installer et 5 communes où, inversement, ils auraient voulu résider. Ces choix dépendent de la connaissance du territoire par les enquêtés et des images associées aux communes. Compte tenu des réponses obtenues, il n'a pas toujours été aisé de transcrire les informations dans une table permettant ensuite leur exploitation cartographique. A titre d'exemple, dans le cas des plateformes aéroportuaires franciliennes, il est fréquemment arrivé que parviennent des réponses du type : « Banlieue Nord de Paris » (questionnaire n°671), « Seine-Saint-Denis » (questionnaire n°661), « les communes rurales » (questionnaire n°463), voire des formules du type « on a écarté les communes et départements éloignés de tout avec 93 » (questionnaire n°536) ou « PS : on a écarté toutes les communes où le métro ne va pas » (questionnaire n°549). De la même façon, dans le cas de Toulouse, des informations sont apparues plus difficilement exploitables : « commune trop proche de Toulouse » (questionnaire n°582), « banlieue toulousaine » (questionnaire n°690). Une originalité toulousaine est venue s'ajouter : les enquêtés ont fréquemment fait référence à des quartiers, ainsi : « Certains quartiers de Toulouse » (questionnaire n°70), « Mirail – La Farouette » (questionnaire n°106), « Mirail (31) » (enquête n°294), « quartiers sensibles de Toulouse » (enquête n°366), « Balma » (questionnaire n°423), « Toulouse Boulingrin » (questionnaire n°460), etc. Concrètement, qu'il s'agisse de dénominations trop vastes (une zone, un département) ou trop étroites (un lieu-dit, un quartier, une station de métro), il est difficile techniquement de les prendre en compte. Dans le premier cas, traduire cartographiquement ce type de réponse reviendrait à conférer un poids accru à l'enquêté ayant ainsi procédé alors que le choix était restreint à 5 communes. Dans le second cas, il faudrait intégrer ces informations dans une base infra-communale, ce qui ne correspondait pas à la demande initiale et aurait généré une distorsion d'analyse dans la perspective d'une comparaison avec les deux plateformes franciliennes. Ce problème aurait pu être dépassé si Toulouse avait été organisée administrativement en arrondissements, ce qui n'est le cas que de Paris, Lyon et Marseille. Néanmoins, ces informations sont intéressantes et révélatrices des représentations fines de leur propre territoire par les habitants de l'agglomération de

Toulouse. Les enquêtés devaient par ailleurs indiquer en quelques mots les raisons de leurs appréciations, qu'elles soient positives ou négatives.

### a. L'image négative des communes voisines de Paris – CDG

Au sein de la zone couverte par le PGS de Paris – CDG et de sa zone-tampon de 5 kilomètres, ressortent de façon négative les communes de Saint-Denis, Sarcelles, Argenteuil, Villiers-le-Bel, Epinay-sur-Seine, Stains et Franconville (Aubervilliers qui figure également sur la *Carte 58* est située hors de la zone d'étude). Goussainville ou Gonesse qui sont fortement impactées par les nuisances sonores aéroportuaires apparaissent plus loin dans le classement.



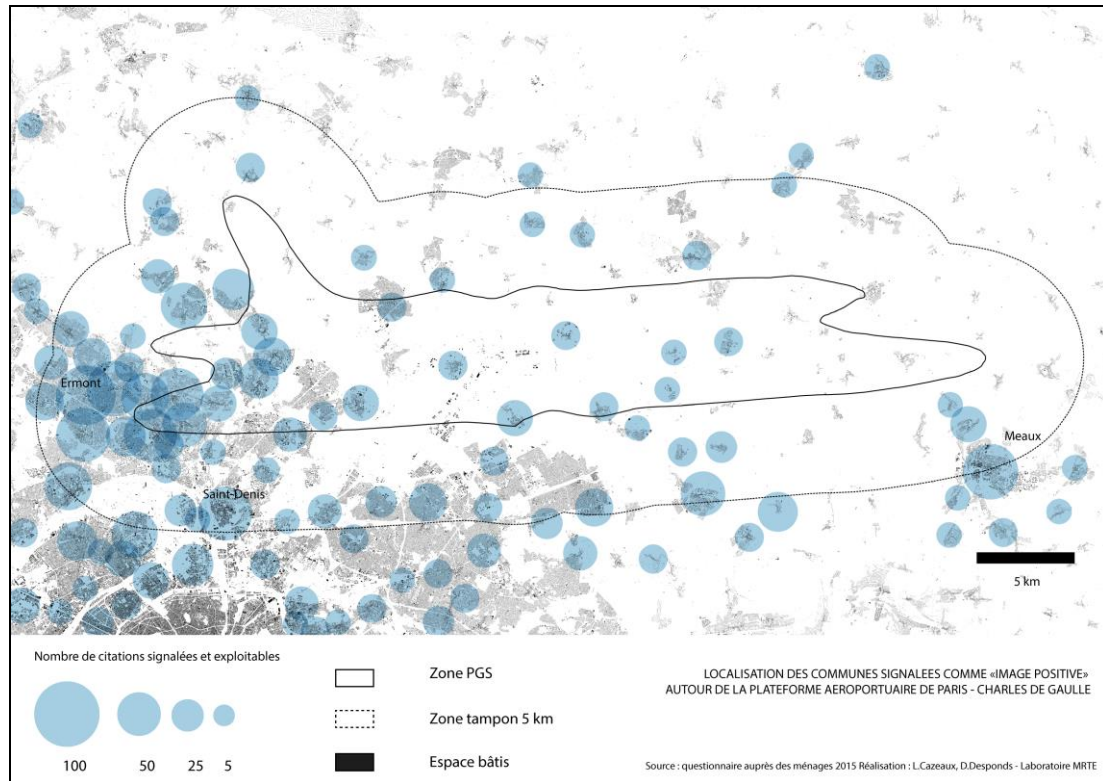
**Carte 58** : Communes citées comme « à image négative », pour la plateforme de Paris – CDG. Source : questionnaire auprès des ménages mobiles, 2015.

Les explications qui sont associées à ces communes (tout particulièrement Saint-Denis et Sarcelles) réfèrent à « *l'insécurité* », « *la délinquance* », « *le respect* » et « *la tranquillité* », « *la mauvaise réputation* », « *l'éducation des enfants* ». Si l'on se limite à Gonesse et Goussainville, les mêmes items se dégagent avec en plus « *trop d'étrangers* » et « *insécurité sociale* ». Une seule fois est signalé, dans le cas de Goussainville : « *raisons personnelles, train et avion bruyant* » (questionnaire n°8). Autrement dit la répulsivité de ces communes



résulte pour l'essentiel de leur image de « *banlieue à problèmes* », connaissant de fortes difficultés sociales et restant stigmatisées par l'urbanisme des grands ensembles.

### b. L'image positive des communes voisines de Paris – CDG

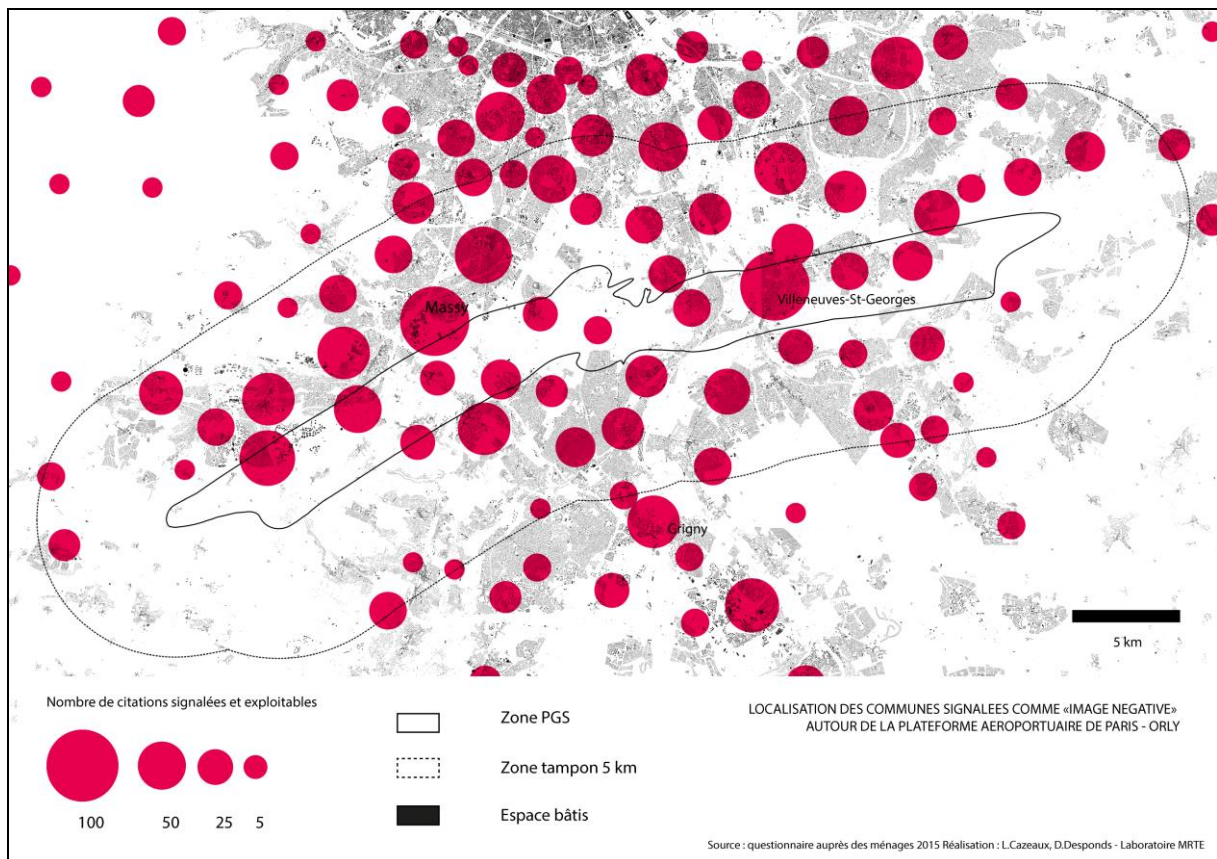


**Carte 59 :** Communes citées comme « à image positive », pour la plateforme de Paris – CDG. Source : questionnaire auprès des ménages mobiles, 2015.

Construite sur le même mode que les cartes des communes à « image négative », celles des communes à « image positive » (*Cartes 59, 61 et 63*), laissent apparaître des géographies pour partie similaires. Il est par ailleurs intéressant de noter que des communes figurant parmi les plus répulsives sont également présentes parmi les communes les plus attractives, ainsi de Saint-Denis (*Cartes 58 et 59*). Néanmoins dans le cadre de la zone de Paris – CDG, les communes les plus attractives se concentrent sur la butte de Montmorency, dont Montmorency, et dans la vallée de Montmorency (Ermont, Eaubonne, Saint-Prix...). En cela, des différences notoires apparaissent avec la carte des communes répulsives qui plaçait en haut de la liste les communes identifiées comme « à problèmes », autrement dit les communes liées à la géographie prioritaire. Il apparaît par ailleurs qu'à l'intérieur du PGS, rares sont les communes considérées comme attractives, quand elles sont nombreuses dans la zone-tampon de 5 kilomètres. Les critères associés à ces choix réfèrent le plus souvent au cadre de vie, à l'environnement ou à l'ambiance « *village* ».

### c. L'image négative des communes voisines de Paris – Orly

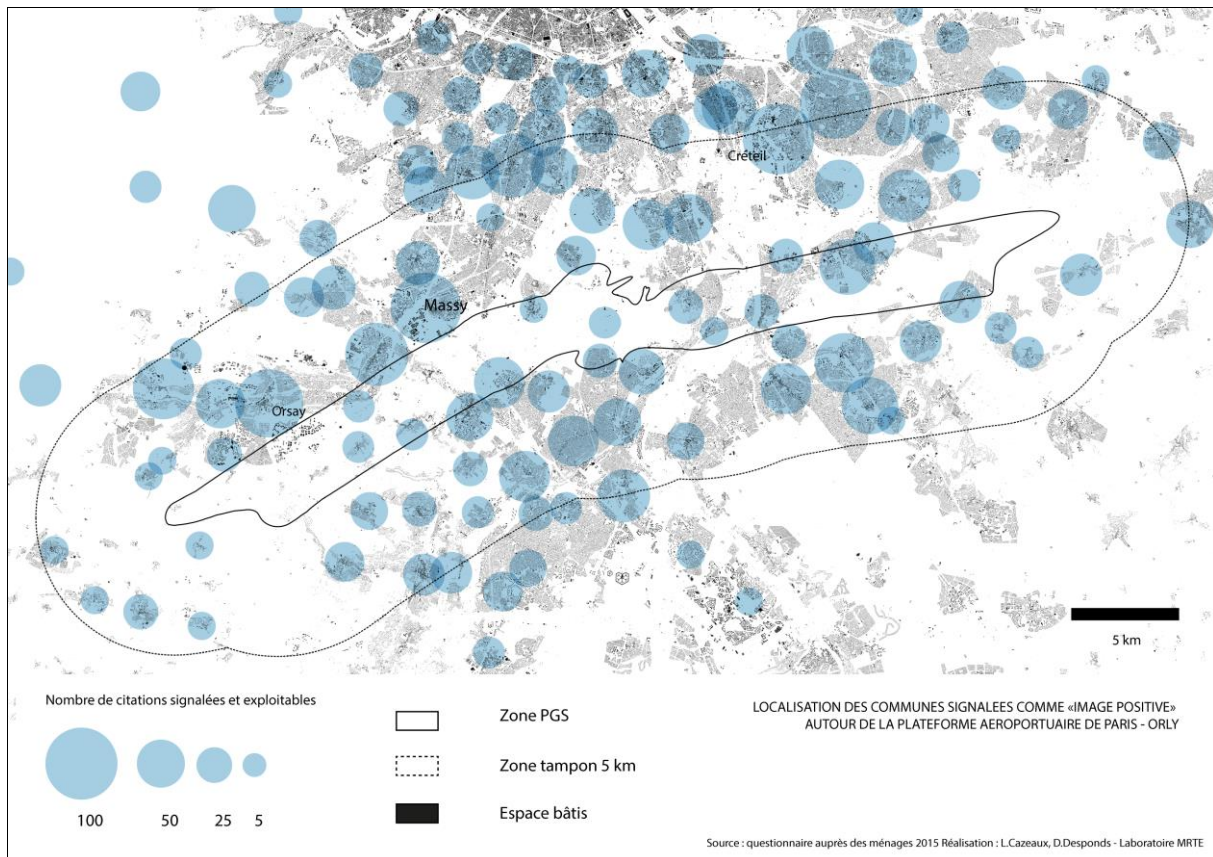
La situation autour de la plateforme de Paris – Orly est plus complexe. Si Les Ulis ou Longjumeau renvoient des images proches de celles présentées précédemment pour Saint-Denis ou Sarcelles (notons que Grigny, ne faisant pas partie de la zone-tampon, n'a pas fait l'objet de requêtes), avec des indications du type « *délinquance* », « *mal famée* », inversement Antony ou Orsay sont perçues comme répulsives car « *trop chères* ». Autrement dit, il s'agit de communes auxquelles il est difficile d'avoir accès.



**Carte 60** : Communes citées comme « à image négative », pour la plateforme de Paris – Orly. Source : questionnaire auprès des ménages mobiles, 2015.

Les indications concernant les nuisances aéroportuaires sont dans ce cas, explicitement exposées, elles concernent Palaiseau, Villebon-sur-Yvette, Villeneuve-le-Roi et surtout Villeneuve-Saint-Georges, pointée à une dizaine de reprises à cause de son caractère bruyant. Il est ainsi indiqué : « *Bruyant (nationale 6, transports RER et avions au-dessus)* » (questionnaire n°521) ou « *Ville triste – Moche - Trop populaire – Insécurité – Bouchons routiers* » (questionnaire n°1083). Si les nuisances sonores aéroportuaires semblent s'effacer derrière l'image négative de communes populaires de banlieue dans le cas de Paris – CDG, dans celui de Paris – Orly, elles paraissent davantage identifiées en tant que telles.

#### d. L'image positive des communes voisines de Paris – Orly



**Carte 61** : Communes citées comme « à image positive », pour la plateforme de Paris – Orly. Source : questionnaire auprès des ménages mobiles, 2015.

Dans le cas de Paris – Orly, les constats sont similaires, des communes disparaissent de la liste des communes attractives (les Ulis, Grigny, Villeneuve-Saint-Georges), certaines sont présentes sur les deux cartes (Antony, Massy, Orsay), avec des arguments positifs correspondant au « standing », à la réputation ou à l'accessibilité de ces villes. Au sein de la zone-tampon les communes attractives sont nombreuses, dans la partie nord de celle-ci comme dans la partie sud. La proximité de la plateforme aéroportuaire ne semble donc pas induire d'effets négatifs. Il serait toutefois nécessaire de dissocier dans les arguments développés par les enquêtés ce qui correspond à un intérêt personnel (la question de l'emploi, la proximité de la famille, etc.) des éléments qui réfèrent plus aux avantages (*versus* inconvénients) spécifiques de la commune ou à son image, même si la dissociation de ces deux types d'arguments reste difficile à établir. A la différence de Paris – CDG, il apparaît que les communes de banlieue comprises entre la zone aéroportuaire de Paris – Orly et le périphérique bénéficient plutôt de connotations positives.

### e. L'image négative des communes voisines de Toulouse – Blagnac

La situation à Toulouse – Blagnac est très différente des deux précédentes étudiées, Toulouse présentant un nombre de citations très important par rapport aux trois autres villes. Comme indiqué précédemment, si Toulouse est parfois identifiée en tant que telle, ce sont le plus souvent des quartiers qui sont cités (Empalot, les Izards, les Minimes, Le Mirail...), des différenciations fines apparaissant quant à l'image des quartiers et à leur réputation (Le Mirail, les Minimes ou les Izards étant perçus négativement).



**Carte 62 :** Communes citées comme « à image négative », pour la plateforme de Toulouse – Blagnac. Source : questionnaire auprès des ménages mobiles, 2015.

Les trois autres communes laissent apparaître des images contrastées. Blagnac est présentée comme une commune chère, peu animée et pâtissant de nuisances aéroportuaires. Colomiers est présentée comme une commune-dortoir, très liée à Airbus et avec des nuisances sonores importantes : « *ville uniquement résidentielle, sans réel centre + peur de l'entre-soi forcé (ville 100 % Airbus)* » (questionnaire n°1200). *A contrario*, Tournefeuille se dégage comme une commune aisée, très chère, mais par contre, mal reliée au centre de Toulouse, en particulier par les transports en commun.

## f. L'image positive des communes voisines de Toulouse – Blagnac



**Carte 63 :** Communes citées comme « à image positive », pour la plateforme de Toulouse – Blagnac. Source : questionnaire auprès des ménages mobiles, 2015.

Qu'il s'agisse des communes à image négative ou à image positive, le cas toulousain mériterait une attention toute particulière liée aux représentations contrastées des quartiers de la ville même de Toulouse. Ceci disparaît avec les cartes proposées, tous étant englobés sous l'appellation Toulouse. La comparaison terme à terme des deux cartes (62 et 63) montre que des communes comme Blagnac, Tournefeuille, voire Colomiers, bénéficient davantage d'appréciations positives que de négatives. Pour la première, c'est sa proximité avec Toulouse par le métro et les commodités qui lui sont associées et sont mises en avant. Pour Colomiers, les jugements sont plus contrastés et les avantages moins explicites. Dans le cas de Tournefeuille, c'est son cadre de vie, son environnement et son caractère résidentiel qui sont plus particulièrement évoqués. Ces trois communes sont localisées directement à proximité de la zone aéroportuaire, ce qui ne semble pas induire de représentation négative. Les communes situées à l'est comme à l'ouest de l'agglomération toulousaine font l'objet de peu de citations, mais celles-ci sont plus positives que négatives.

Les *Cartes 76, 77 et 78 en Annexe 5* permettent de comparer pour les trois plateformes les nombres respectifs de citations négatives et positives de chacune des communes.

## **XVIII. Quelle place attribuée aux nuisances sonores aéroportuaires, en fonction des statuts d'occupation et des types de logement ?**

Afin de traiter le matériel qualitatif des 135 entretiens réalisés autour des trois plateformes aéroportuaires, un travail d'exploitation en quatre étapes a été mis en œuvre. Il s'est agi, lors de la première étape, de lire de manière attentive chacun des entretiens et d'identifier les informations relatives aux facteurs des mobilités résidentielles (tout particulièrement de la dernière, celle pour laquelle nous disposons en plus des informations provenant des questionnaires), puis de les transcrire dans un tableau de synthèse (*Annexe 4*). Celui-ci a ensuite permis de construire, dans une deuxième étape, une grille d'analyse permettant de positionner les enquêtés sur une échelle graduée de 1 à 5 visant à traduire l'incidence des nuisances sonores aéroportuaires sur leurs choix résidentiels : le niveau 1 : absence de signalement des nuisances sonores aéroportuaires lors de l'entretien et lors de la relance par l'enquêteur, confirmation que l'enquêté n'était pas concerné ; le niveau 2 : les nuisances sont identifiées, mais sont considérées comme faibles, acceptables, surtout en comparaison d'autres nuisances sonores (le trafic routier par exemple) ; le niveau 3 : les nuisances sonores sont connues, légèrement perturbantes, mais cela reste contrôlable, en particulier en améliorant l'isolation phonique des logements ; le niveau 4 : les nuisances sonores occasionnent une gêne importante, mais l'enquêté souligne des avantages offerts par les aéroports. Dans cette catégorie pourraient être placés tous ceux qui signalent une gêne importante mais occasionnelle, qu'il s'agisse des déviations saisonnières des pistes de Paris – Orly ou des effets du salon de l'aéronautique et de l'espace du Bourget qui se déroule tous les deux ans (le prochain aura lieu du 17 au 23 juin 2019) ; le niveau 5 : les nuisances sont fortes, régulières, perturbantes et ont conduit ou vont conduire à une mobilité résidentielle. Lors de la troisième étape, cette grille a ensuite été croisée avec les informations concernant le type de logement (*Cartes 64, 66 et 68*), puis avec les statuts d'occupation (*Cartes 65, 67 et 69*), l'hypothèse étant qu'il peut exister un lien entre ces variables et la perception (par exemple, la plus grande sensibilité des ménages qui disposent d'une maison avec jardin ou de ceux qui sont propriétaires). Ces informations ont pu être projetées de manière exacte dans les territoires aéroportuaires grâce aux adresses dont nous disposons. Une quatrième étape va être mise en œuvre, mais ne pourra se traduire sous format papier, il s'agit de la réalisation

d'une carte interactive<sup>61</sup>. Les propos *in extenso* tenus par les enquêtés seront accessibles par une carte interactive.

#### a. Perceptions autour de la plateforme de Paris – CDG

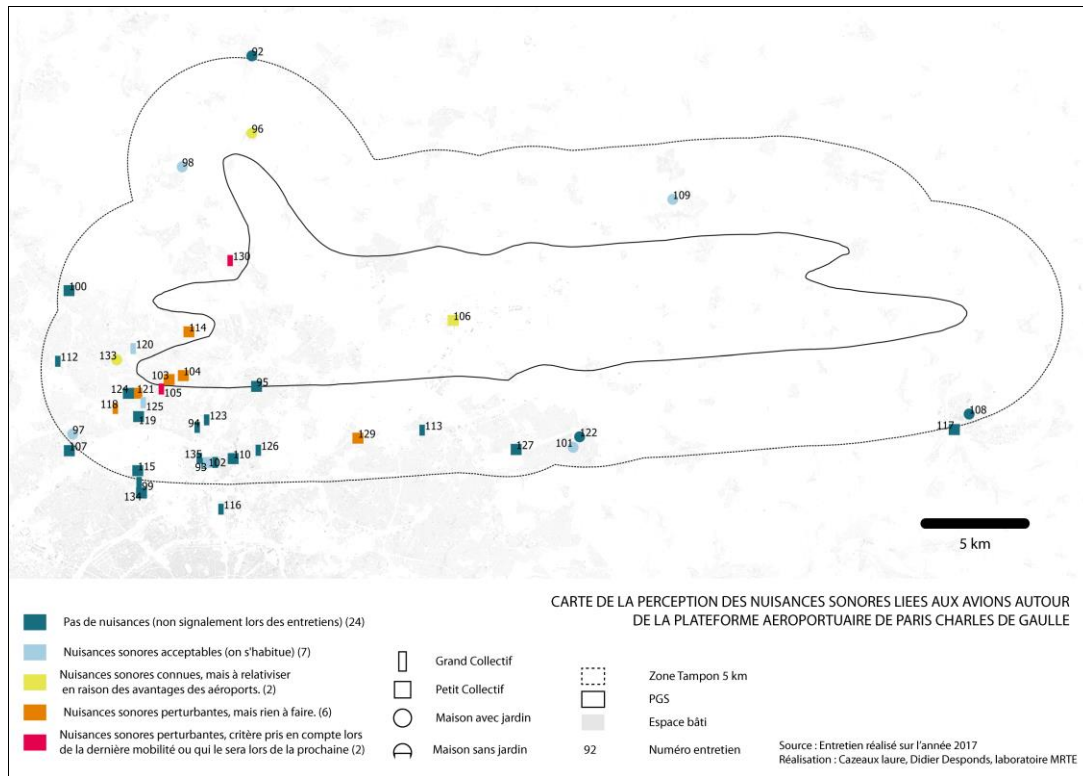
Les résultats obtenus dans le contexte de la plateforme aéroportuaire de Paris – CDG laissent apparaître une certaine « indifférence » quant aux nuisances sonores aéroportuaires, sauf pour les enquêtés résidant à l'ouest de cette plateforme, à Montmorency ou dans la forêt de Montmorency, voire jusqu'à Saint-Gratien. Le fait que nous ne disposions d'aucun entretien pour des enquêtés résidant sur les communes de Gonesse, Goussainville ou Villiers-le-Bel peut avoir eu une incidence sur cette traduction cartographique.

Dans cette zone d'étude, les enquêtés résidaient pour l'essentiel en habitat collectif (petit ou grand) et non en maison individuelle (*Carte 64*). Il serait donc hasardeux de dégager des différences significatives dans les perceptions des enquêtés en fonction de ce critère. Il en va de même pour la relation entre statut d'occupation et perception (*Carte 65*), même si dans ce cas, la part de chacun des statuts était relativement importante (*Graphique 26*). Ceci peut d'ailleurs être considéré comme une surprise, les enquêtés associés à chacun des statuts d'occupation ont répondu de façon assez voisine aux entretiens.

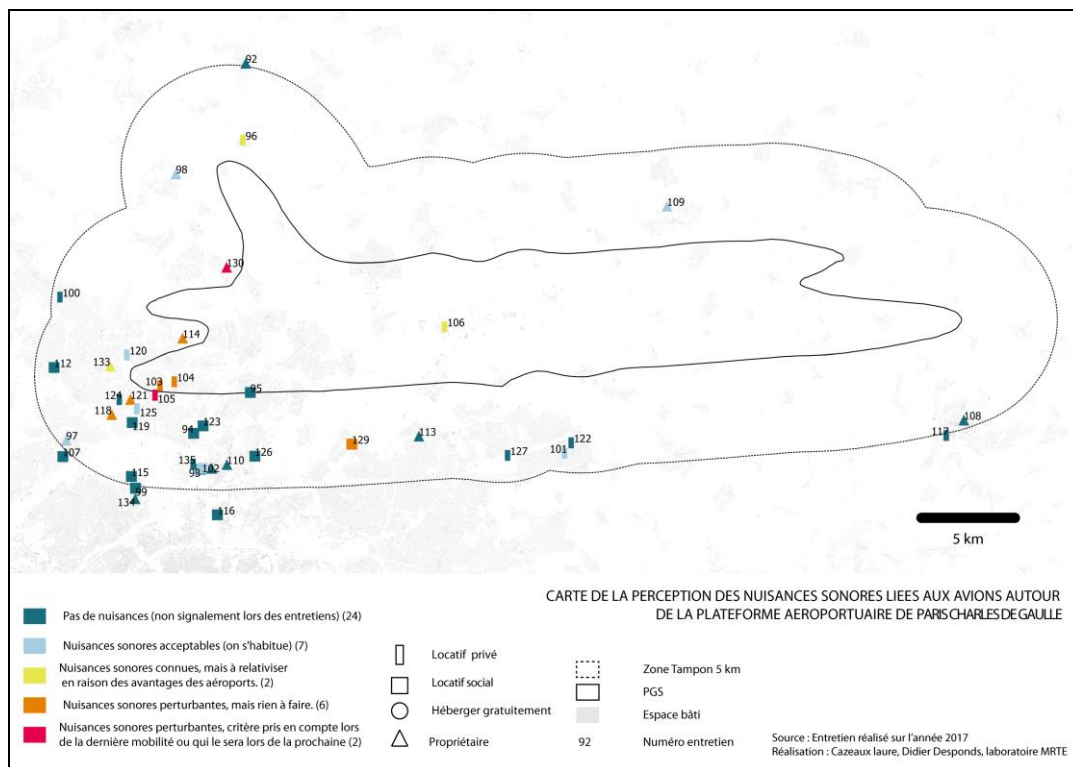
Le critère qui semble le plus déterminant pour expliquer les écarts de perception est celui de la proximité géographique du PGS. Les enquêtés résidant dans la zone-tampon de 5 kilomètres ne semblent que faiblement ou pas du tout affectés par les nuisances sonores aéroportuaires. Ceci concerne les entretiens ayant eu lieu à Gennevilliers, Argenteuil, Epinay-sur-Seine. S'agissant de Paris – CDG, ressort par ailleurs une forte dissymétrie dans la répartition des enquêtés. Ceux-ci résident très majoritairement à l'ouest de la plateforme, même si des entretiens ont été réalisés à Meaux, à Aulnay-sous-Bois ou dans les zones plus rurales du nord. Le seul entretien réalisé au cœur de la zone aéroportuaire, à Roissy-en-France (le n°106) ne signale pas un niveau de nuisances élevé.

---

<sup>61</sup> Mise en ligne le 08 janvier 2017 à l'adresse suivante : <https://ucp-ufr-lsh.maps.arcgis.com/apps/StoryMapBasic/index.html?appid=397af6b4e8774b68b5d23b198f8e6829>



**Carte 64 :** Perception du niveau de nuisances sonores des plateformes aéroportuaires, selon les types de logement, pour la plateforme aéroportuaire de Paris – CDG. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.



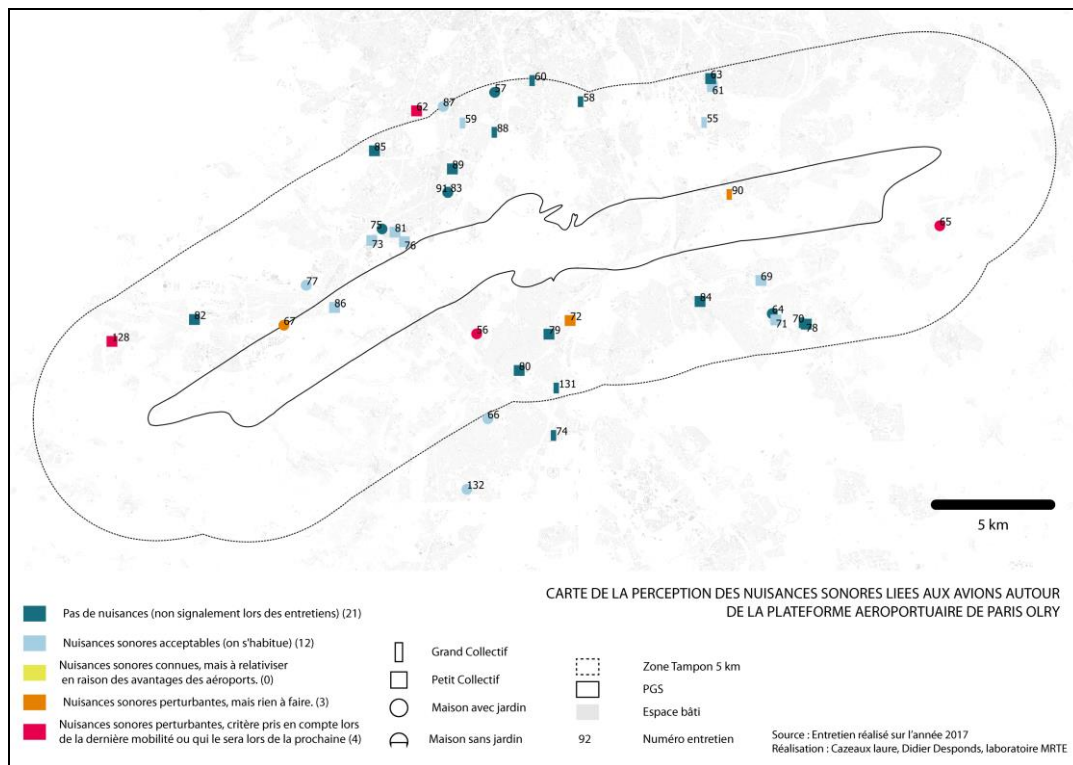
**Carte 65 :** Perception du niveau de nuisance sonores des plateformes aéroportuaires, selon les statuts d'occupation, pour la plateforme aéroportuaire de Paris – CDG. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.



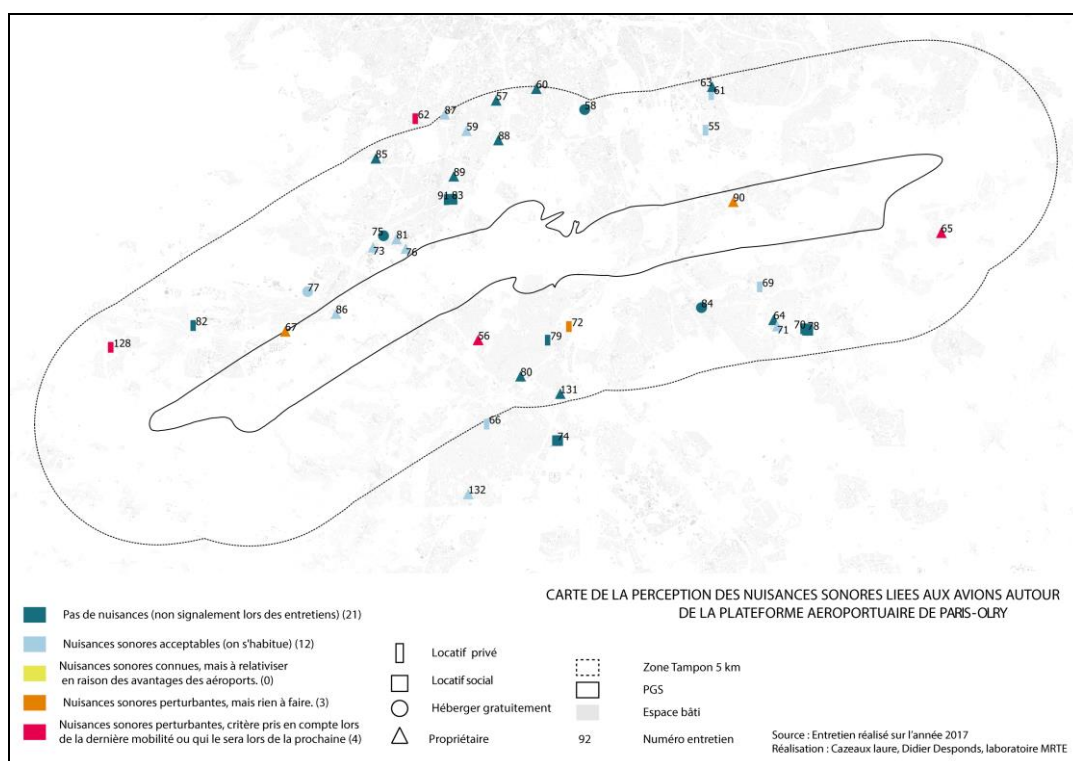
Il est nécessaire de bien noter que la cartographie des perceptions qui a ici été réalisée résulte d'une lecture des entretiens. Compte tenu des propos tenus, un positionnement sur la grille a été effectué. Celui-ci n'a pas été décidé par l'enquêté, mais provient d'une interprétation des propos tenus. Il apparaît que dans seulement deux cas (les n°105 et 130), les nuisances sonores ont été considérées comme suffisamment perturbantes pour pouvoir être prises en compte dans une mobilité résidentielle.

#### b. Perceptions autour de la plateforme de Paris – Orly

Par rapport à la situation de Paris – CDG, les entretiens réalisés autour de Paris – Orly présentent un avantage, leur distribution plus régulière de part et d'autre du PGS (*Cartes 66 et 67*). Ceci résulte de la distribution des populations autour de ces plateformes (*Cartes 4 et 8*). A l'exception de quelques contre-exemples (le n°62, voire les n°128 et 86), un gradient semble se dégager dans le cas de Paris – Orly. Plus les enquêtés sont proches du PGS, plus ils présentent les nuisances sonores aéroportuaires comme perturbantes. Ceux qui sont proches des limites externes de la zone-tampon ne les ont généralement pas évoquées lors de l'entretien. Ce gradient joue sur des distances réduites. Certains enquêtés signaleront d'ailleurs qu'à quelques centaines de mètres près, il peut y avoir des différences notables dans la perception de ces nuisances. L'enquêtée n°81 [Paris – Orly ; Massy ; 30-39 ans ; CPIS ; famille ; propriétaire ; petit collectif ; mobilité interne] indique ainsi : « *On a fait trop de travaux lors de notre arrivée, on a refait tous les radiateurs, et on va refaire les fenêtres pour des questions d'isolation de chaleur, et en fait sonores non, mais ça le sera de fait, parce que quand même il y a eu du changement ces derniers temps, on entend les avions, ce qui n'était pas le cas...nous on les voit mais ici on est bien placé, car ils passent vers l'autre bout de la résidence. On entend toujours quelques-uns pas beaucoup, ce n'est pas gênant franchement, en plus ils sont loin, les enfants les voient c'est sympa, et on n'a pas le bruit. Mais c'est vrai à l'autre bout de la résidence, il y a un voisin qui a refait son isolation parce que lui il venait de Bretagne, le calme et tout, et il a fait l'isolation phonique parce que les avions sont plus près du coup. Parce que l'autre bout de la résidence il est à 300 mètres à peu près et du coup c'est vrai les avions passent là-bas donc il les entend déjà un petit peu plus, pour que cela le pousse à vraiment faire des travaux d'isolation phonique* ». L'enquêté n°105 développait des analyses assez similaires à propos de Montmorency (95) (*Cartes 64 et 65*), qu'il connaissait de façon très précise. L'autre aspect spécifique de Paris – Orly provient des fortes gênes occasionnelles liées aux modifications des couloirs aériens pendant les travaux estivaux sur les pistes.



**Carte 66 :** Perception du niveau de nuisance sonores des plateformes aéroportuaires, selon les types de logement, pour la plateforme aéroportuaire de Paris – Orly. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

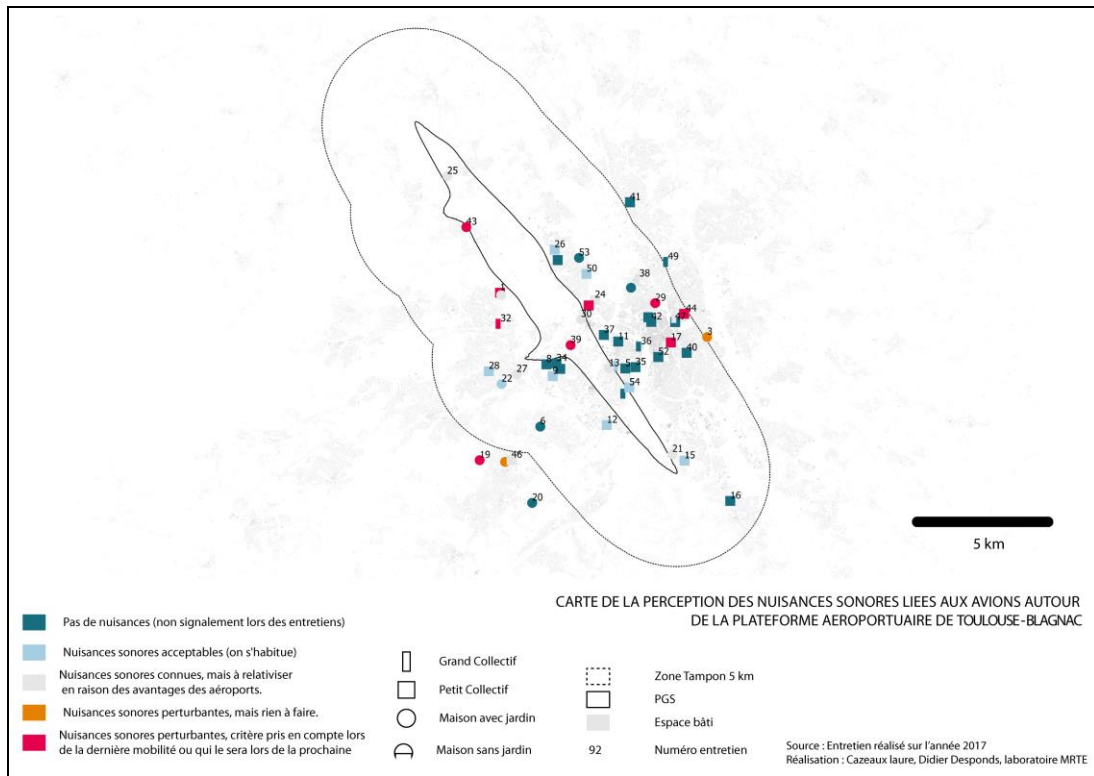


**Carte 67 :** Perception du niveau de nuisance sonores des plateformes aéroportuaires, selon les statuts d'occupation, pour la plateforme aéroportuaire de Paris – Orly. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

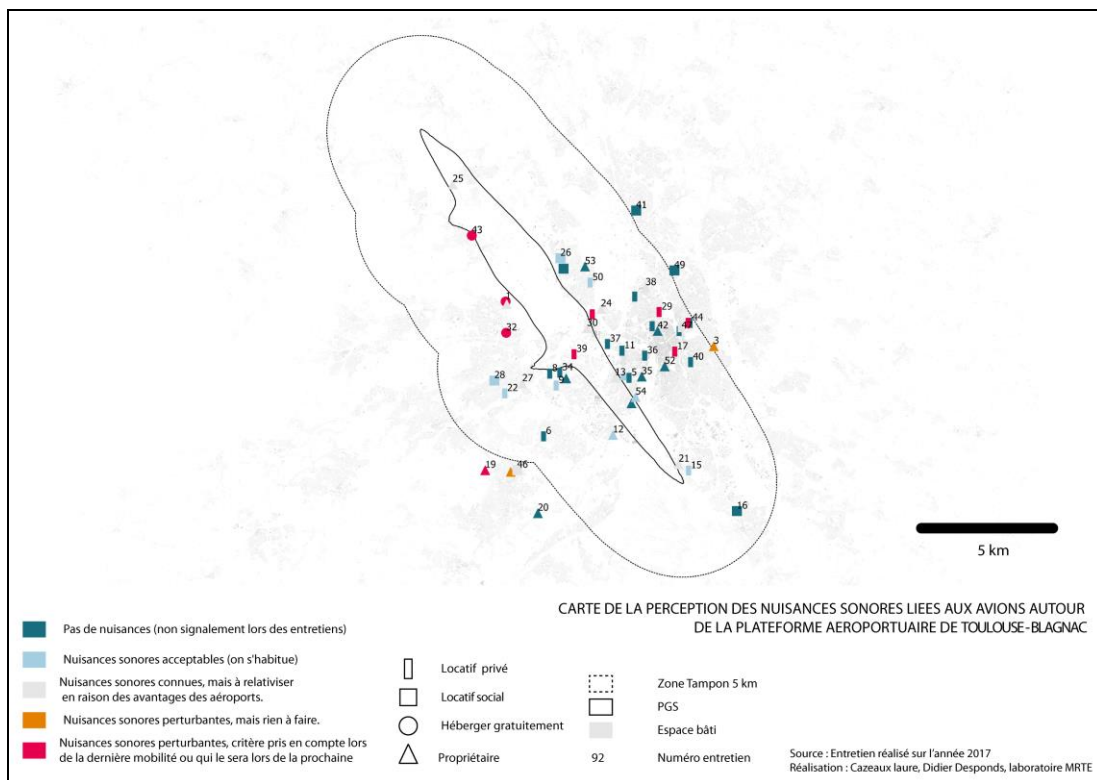
Dans ce cas, des enquêtés qui signalent en temps normal des gênes légères modifient leur appréciation de la nuisance. Les enquêtés n°61, n°66, n°79 et 80 fournissent des indications précises à ce propos. S'agissant maintenant de la commune considérée de façon très fréquente par les enquêtés comme la plus touchée par les nuisances sonores aéroportuaires, Villeneuve-Saint-Georges, la seule enquêtée y ayant vécu (la n°71) déclare l'avoir quittée pour la dégradation de l'ambiance et non pour les nuisances sonores auxquelles « on s'habitue ».

### c. Perceptions autour de la plateforme de Toulouse – Blagnac

La perception des nuisances sonores à proximité de Toulouse – Blagnac renvoie aux analyses qui viennent d'être développées sur Paris – Orly, à quelques nuances près. Certains enquêtés éloignés du PGS signalent des gênes fortes, et d'autres situés immédiatement à proximité ne paraissent pas perturbés. Il en est ainsi de l'enquêtée n°45 [Toulouse – Blagnac ; Colomiers ; 40-49 ans ; CPIS ; famille ; propriétaire ; maison avec jardin ; mobilité externe] : « *Non, il n'y a pas de commerce. On habite juste à côté de la zone aéroportuaire donc on a quand même regardé les cartes de bruit et de nuisance, tout ça, voilà. Et quand on a vu les maisons qu'il y a dans le quartier, qui sont assez chics et assez grosses, on s'est dit que les gens friqués n'allaient pas se mettre là, avec les avions qui passent au-dessus. Soyons logique. En général quand il y a des nuisances, on trouve plutôt des HLM. Donc le cadre est plutôt agréable, il y a de la verdure, voilà. C'est facile d'accès pour les rocades. C'est vrai que vous habitez dans une position assez particulière. Je me demandais de quelles manières vous pouviez être affectés par la zone aéroportuaire ? On ne les entend pas vraiment car on est en milieu de piste. Ce que l'on entend le plus ce sont les vols d'essai. Hier, il y avait l'A400M qui a tourné autour de la maison mais c'est joli et ça reste très ponctuel. Et puis c'est joli quand on les voit décoller. Avant, on habitait à côté d'une route et honnêtement, c'était pire. Ici, il y a moins de bruit car avant on entendait vraiment les mobylettes et tout ça (ndlr : l'interviewée imite le bruit d'une Mobylette en pleine accélération). C'est 10 fois pire qu'un avion qui décolle, [Rires]. C'est surtout que l'on n'est pas en début ou en fin de piste. En étant en milieu de piste on n'a pas la poussée, ni le freinage... D'accord. Et en termes paysagers, qu'est-ce que vous en pensez ? Bah c'est un peu spécial car comme il y a la zone aéronautique, les gens ne veulent pas y aller. Nous, l'intérêt c'est qu'on est en hauteur. On domine l'aéroport. On a vue sur l'aéroport et sur les bâtiments d'Airbus et tout ça. La journée ce n'est pas forcément super mais par contre, on a une vue très dégagée sur les Pyrénées et le soir, par contre, c'est génial car on a des lumières partout. C'est un feu d'artifice, quoi. Et c'est tranquille, en plus ».*



**Carte 68** : Perception du niveau de nuisance sonores des plateformes aéroportuaires, selon les types de logement, pour la plateforme aéroportuaire de Toulouse – Blagnac. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.



**Carte 69** : Perception du niveau de nuisance sonores des plateformes aéroportuaires, selon les statuts d'occupation, pour la plateforme aéroportuaire de Toulouse – Blagnac. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

Par-delà la distance à la zone aéroportuaire, il semble donc nécessaire de prendre en considération la position par rapport aux couloirs aériens et à l'alignement des pistes. Dans le cas des trois plateformes, il semble difficile d'établir des relations entre la typologie de l'habitat, le statut d'occupation et la perception des nuisances sonores. La seule différence étant que ceux qui logent dans le parc social peuvent les subir tout en ayant une marge de manœuvre réduite sur leur localisation résidentielle.

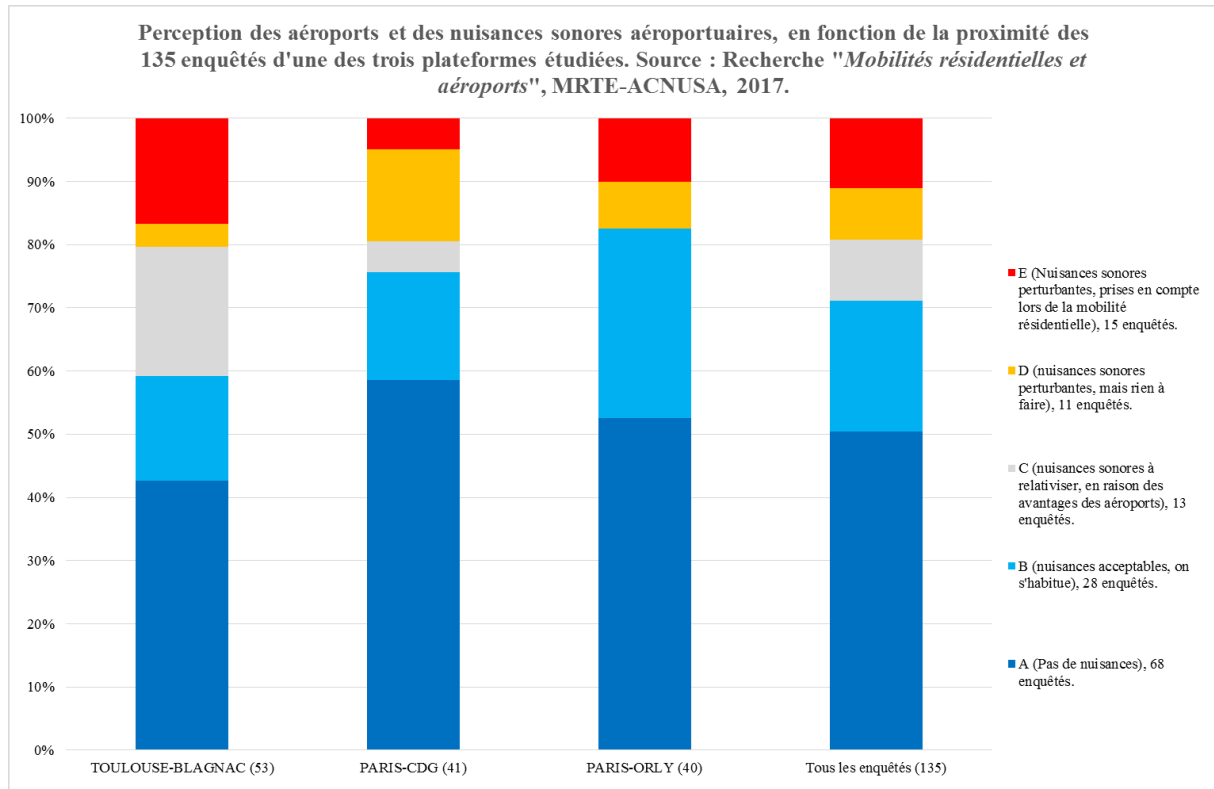
#### d. Analyse de la perception des nuisances en fonction de chacune des variables

L'élaboration d'une typologie correspond à une démarche de synthèse permettant de simplifier la richesse de l'information. Avant de proposer des figures correspondant à des profils se dégageant des entretiens et par conséquent résultant d'une approche multi-critères, va être proposée une succession d'analyses mono-variées, ne prenant en compte qu'une seule variable mise en regard des perceptions des enquêtés sur les nuisances sonores, la présence fréquente des avions et la proximité d'un aéroport. Comme il avait été indiqué précédemment (*Cartes 64 à 69*), sont ressortis des entretiens différents types d'attitude allant de l'indifférence aux nuisances sonores à la très grande sensibilité à celles-ci. Afin de construire ces types, nous allons dans un premier temps identifier les relations entre différentes variables (position sociale des ménages, statut d'occupation, type de logement, proximité ou éloignement des zones de nuisances, parcours résidentiel, motif principal de la dernière mobilité résidentielle) et la perception des nuisances sonores telle qu'elle se dégage des entretiens en face-à-face qui ont été réalisés. Nous reprendrons donc ici les cinq classes (A, B, C, D et E)<sup>62</sup> qui ont été précédemment identifiées et ont fait l'objet d'une présentation cartographique. Pour chacun des graphiques réalisés sera toujours indiquée la structure générale de la population enquêtée. Ceci permettra d'identifier des sur ou des sous-représentations concernant telle ou telle modalité de la variable examinée. Le nombre d'individus statistiques correspondant à chacune des modalités sera systématiquement mentionné, entre parenthèses, même dans le cas où celui-ci est très faible (ainsi pour le *Graphique n°35*, n'est représenté qu'un enquêté correspondant à la PCS « Artisan,

---

<sup>62</sup> **68** enquêtés ont été classés en **A** : ils n'ont pas fait allusion aux nuisances sonores lors des entretiens et lorsque la question leur a été posée, ils ont indiqué qu'il n'y avait pas de nuisance sonore. **28** enquêtés ont été classés en **B** : ils ont fait allusion aux nuisances sonores, mais pour signaler que cela n'était pas perturbant et qu'on s'y habitait. **13** enquêtés ont été classés en **C**, ils considèrent que les nuisances sonores sont à relativiser en raison des avantages offerts par les aéroports. **11** enquêtés ont été classés en **D**, ils considèrent que les nuisances sonores sont perturbantes, mais qu'il n'y a rien à faire. **15** enquêtés ont été classés en **E**, ils considèrent que les nuisances sont perturbantes et que ceci constitue un critère pris en compte lors de leur mobilité résidentielle (précédente ou future).

Commerçant, chef d'entreprise »). Par la suite, ces informations seront croisées afin de construire une typologie. Notons par ailleurs que la part des enquêtés estimant que les nuisances sont perturbantes (classes D ou E), ne représente pas plus de 20 % des enquêtés et ce quelle que soit la plateforme étudiée (*Graphique 33*).

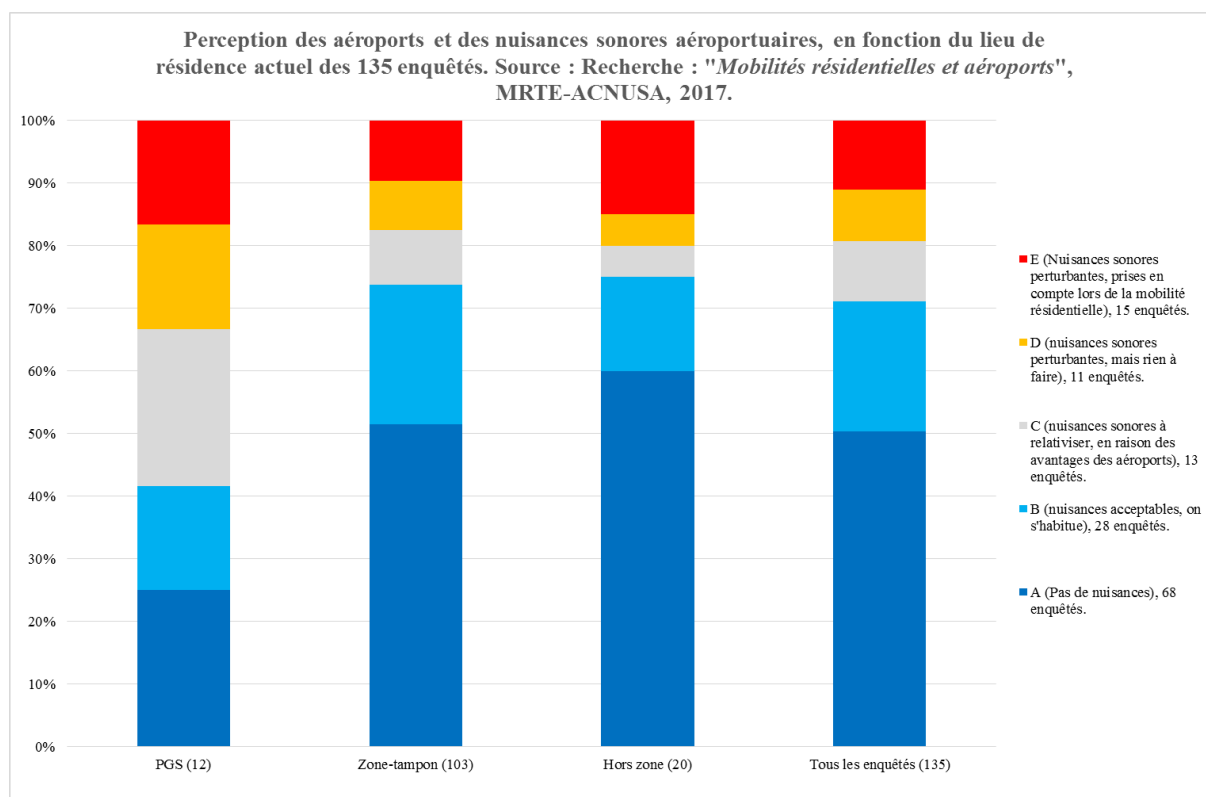


**Graphique 33 :** Perception des aéroports et des nuisances sonores pour les 135 enquêtés, en fonction de la plateforme étudiée. Source : Étude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

Comme l'indique le *Graphique 33*, les enquêtés localisés à proximité de Toulouse – Blagnac se distinguent en mettant plus particulièrement l'accent sur les avantages des aéroports (classe C), voire le caractère identitaire que cela présente pour leur ville. Ceci peut s'expliquer par la place occupée par les industries aéronautiques et aérospatiales dans l'emploi de l'agglomération toulousaine. Un certain nombre des enquêtés travaillent par ailleurs pour Airbus ou pour l'une de ses filiales (n°29, n°43, n°45). A titre d'exemple, l'enquêté n°51 [Toulouse – Blagnac ; Toulouse ; 50-59 ans ; CPIS ; famille monoparentale ; locatif privé ; grand collectif ; mobilité interne] répond à l'enquêteur en insistant sur le potentiel économique lié à Airbus : « **De manière générale, vous pensez que cette zone a quel impact sur Toulouse ? Comment le vivez-vous ? Bah il y a quand même une personne sur deux qui travaille dans le secteur aérien de près ou de loin, d'une manière ou d'une autre. Donc, ça fait partie du dynamisme économique de la ville donc c'est bien parce qu'il y a du travail donc pour ça, ce n'est que du positif, on va dire. D'accord. J'en arrive à ma**

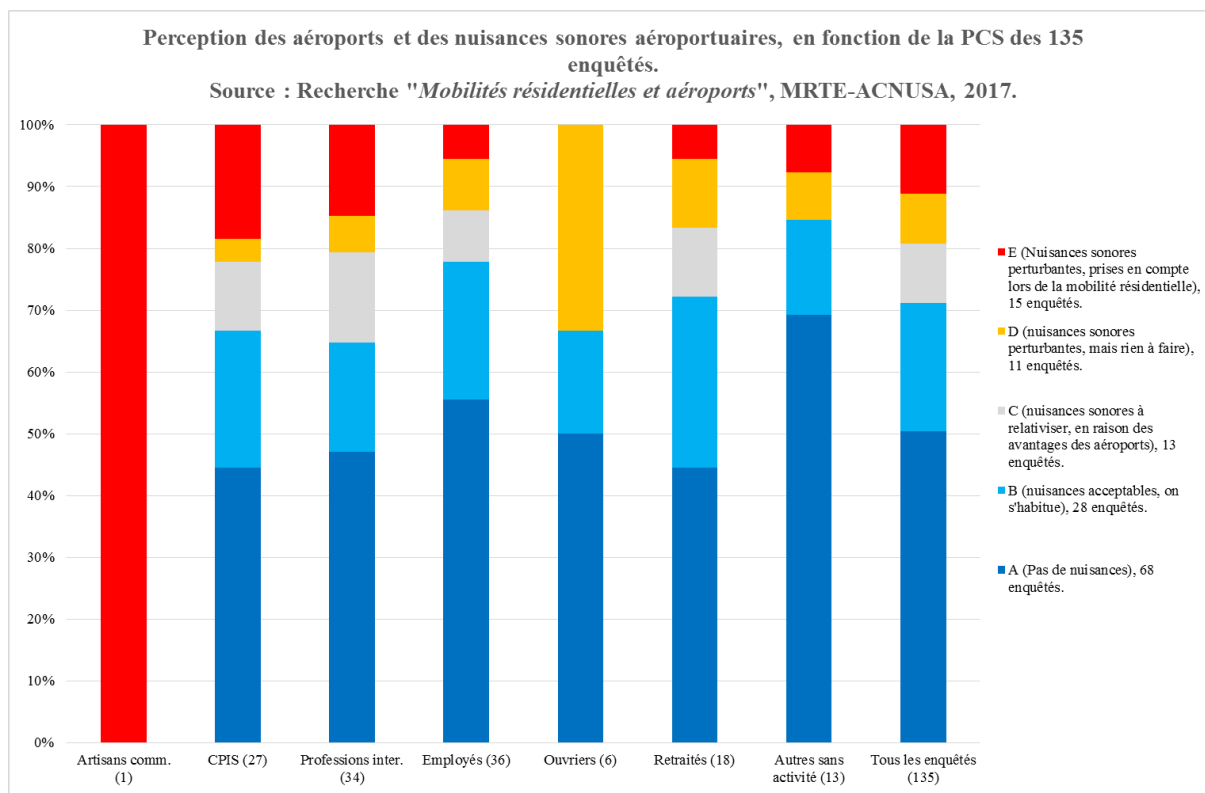
**dernière question. Est-ce que vous envisagez de vivre longtemps dans cet appartement ?**

*Oui, du moins le temps que mes enfants grandissent, qu'ils finissent leurs études et prennent leur envol, sans mauvais jeu de mots. Peut-être pour travailler chez Airbus [Rires] ».*



**Graphique 34 :** Perception des aéroports et des nuisances sonores pour les 135 enquêtés, en fonction de localisation de la résidence actuelle. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

Parmi les facteurs susceptibles d'avoir une incidence sur la perception des ménages figurait celui de la proximité (*versus* l'éloignement) des zones où les nuisances sonores étaient les plus élevées (*Cartes 46, 47 et 48*). Même si les enquêtés localisés au sein du PGS ne sont pas nombreux (12), ils présentent un profil différent du profil moyen. Ils font plus fréquemment référence de façon spontanée aux nuisances sonores. Certains (3) ont indiqué que celles-ci auront une incidence sur leurs futurs choix résidentiels. C'est dans le cas des enquêtés résidant hors-zone que la part de ceux n'évoquant pas spontanément les plateformes aéroportuaires est la plus élevée (60 %). Toutefois, les différences ne semblent pas marquées entre les enquêtés de la zone-tampon et ceux habitant hors-zone. Ceux résidant au sein de la zone-tampon étant les plus nombreux (103), il serait envisageable de les subdiviser, afin de distinguer ceux qui sont localisés à proximité du PGS et ceux qui en sont plus éloignés. A ce stade, il peut néanmoins paraître surprenant que plus de 50 % des enquêtés résidant au sein de la zone-tampon de 5 kilomètres délimitée autour de la courbe de gêne sonore 55 Lden ne fassent pas allusion spontanément aux nuisances sonores. Ceci constitue une information en soi.



**Graphique 35 :** Perception des aéroports et des nuisances sonores en fonction de la position sociale des 135 enquêtés. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

Toutes les informations relatives aux PCS<sup>63</sup> obtenues lors de la phase « questionnaire », puis de lors de celle des « entretiens en face-à-face » figurent dans le *Graphique 27*, même quand le nombre d'enquêtés référant à une catégorie est faible : 6 pour les ouvriers, et 1 seul dans le cas de la catégorie n°2 de l'Insee, artisans, commerçants et chefs d'entreprise. Si sont cumulées les informations des PCS plus populaires (employés et ouvriers)<sup>64</sup> avec celles des catégories plus aisées (professions intermédiaires ou CPIIS), les structures restent à peu près similaires, laissant toutefois apparaître un contraste dans les perceptions : les catégories populaires signaleraient moins fréquemment les nuisances (niveau plus élevé de la classe A) et feraient moins fréquemment allusion aux avantages des aéroports (classe C plus faible). Ces différences peuvent pour partie résulter des écarts dans les statuts d'occupation<sup>65</sup>.

Comme l'indiquent les tableaux de contingence qui suivent (*Tableaux 5 et 6*), les employés et ouvriers sont surreprésentés dans le parc locatif social et sous-représentés parmi les propriétaires.

<sup>63</sup> Professions et Catégories Socioprofessionnelles de l'Insee, voir la définition sur le site de l'Insee : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1493>

<sup>64</sup> Dans ce cas, seule la classe D « Nuisances sonores perturbantes, mais rien à faire », évolue un peu en passant de 8 à 12 %. Les autres ne varient que d'un point.

<sup>65</sup> Comme le révèle le *Graphique 37*, ce sont les enquêtés résidant dans le parc locatif social qui font le moins référence aux nuisances sonores.



PCS des enquêtés	Locatif social	Locatif privé	Propriété
CPIS	0	14	13
Employés et ouvriers	15	13	12
Professions intermédiaires	4	9	17
Retraités	1	4	12

**Tableau 5 :** Croisement des variables PCS et statut d'occupation pour les enquêtés, en valeurs absolues.

PCS des enquêtés	Locatif social	Locatif privé	Propriété
CPIS	0,0 %	51,9 %	48,1 %
Employés et ouvriers	37,5 %	32,5 %	30,0 %
Professions intermédiaires	13,3 %	30,0 %	56,7 %
Retraités	5,9 %	23,5 %	70,6 %

**Tableau 6 :** Croisement des variables PCS et statut d'occupation pour les enquêtés, en valeurs relatives en lignes.

Il est par ailleurs possible de constater (*Tableaux 7 et 8*) que parmi les enquêtés, les employés et ouvriers sont surreprésentés au sein du PGS quand les CPIS et les professions intermédiaires le sont hors zone<sup>66</sup>. Ceci aurait pu conduire les premiers à une plus grande sensibilité aux nuisances sonores aéroportuaires, ce qui n'est pas observé.

PCS des enquêtés	PGS	Zone-tampon	Hors-zone
CPIS	2	20	5
Employés et ouvriers	5	34	3
Professions intermédiaires	2	24	8
Retraités	2	13	3

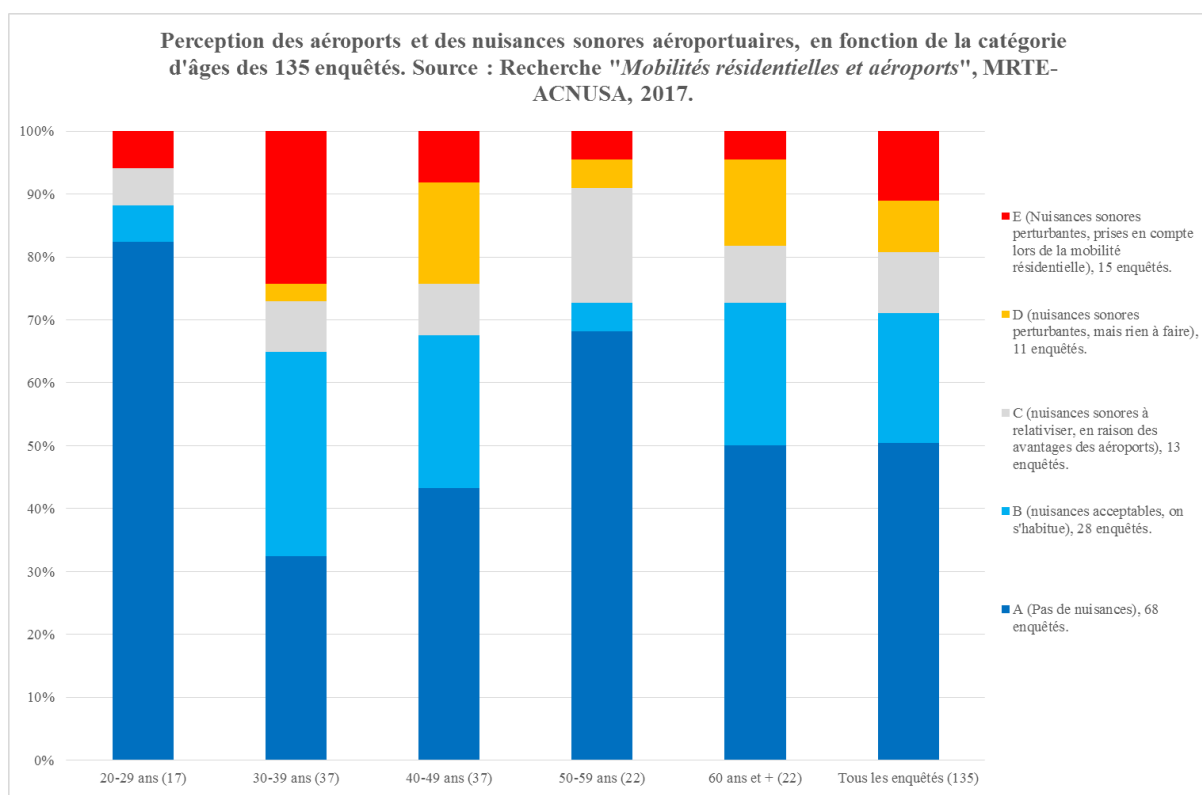
**Tableau 7 :** Croisement des variables PCS et actuel lieu de résidence pour les enquêtés, en valeurs absolues.

<sup>66</sup> Les totaux concernant les employés et ouvriers ne sont pas identiques pour chacun des deux tableaux (respectivement 40 et 42), car deux enquêtés de ces PCS étaient hébergés, et ce statut d'occupation n'est pas pris en compte par les *Tableaux 5 et 6*. De même, ils sont 4 dans ce cas pour les professions intermédiaires et 1 pour les retraités.

PCS des enquêtés	PGS	Zone-tampon	Hors-zone
CPIS	7,4 %	74,1 %	18,5 %
Employés et ouvriers	11,9 %	81,0 %	7,1 %
Professions intermédiaires	5,9 %	70,6 %	23,5 %
Retraités	11,1 %	72,2 %	16,7 %

**Tableau 8** : Croisement des variables PCS et actuel lieu de résidence pour les enquêtés, en valeurs relatives en lignes. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

Ceci conduit à prendre en compte la variable « PCS » dans la construction de la typologie, celle-ci étant pour partie corrélée à la variable « statut d'occupation ». Plusieurs précautions doivent toutefois être signalées. La notion de PCS la plus pertinente à prendre en compte est celle de la « personne de référence » du ménage, quand nous ne disposons ici que de celle de l'enquêté(e). Par ailleurs, le rattachement à une PCS a parfois posé des problèmes, la profession exacte des enquêtés n'étant pas toujours définie de façon suffisamment précise. Afin de dépasser cette difficulté, nous nous sommes à la fois appuyés sur les questionnaires et sur les informations complémentaires provenant des entretiens en face-à-face. Obtenir une meilleure définition de la PCS des enquêtés et des ménages constitue une piste d'amélioration pour cette étude.



**Graphique 36** : Perception des aéroports et des nuisances sonores en fonction de la catégorie d'âge des 135 enquêtés. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

Le croisement des données sur la perception des aéroports avec celle des catégories d'âge des enquêtés (*Graphique 34*) laisse apparaître quelques surprises par rapport aux hypothèses initiales. Si les plus âgés des enquêtés (ceux de 60 ans et plus) s'inscrivent dans la tendance générale, il n'en va pas de même des plus jeunes (20-29 ans). Ceux-ci signalent beaucoup moins fortement les nuisances liées aux aéroports.

Cet effet d'âge semble lié aux spécificités des statuts d'occupation et des types de logement par âge. La forte surreprésentation des 20-29 ans parmi les locataires du parc social (*Tableaux 9 et 10*), mais aussi leur plus faible présence en maison (*Tableaux 11 et 12*) sont à mettre en regard avec les perceptions des nuisances sonores en fonction du statut d'occupation (*Graphique 28*) et du type de logement (*Graphique 29*).

Âge des enquêtés	Locatif social	Locatif privé	Propriété
20-29 ans	6	9	2
30-39 ans	4	13	16
40-49 ans	7	1	16
50-59 ans	5	8	9
60 ans et plus	2	4	14

**Tableau 9** : Croisement des variables catégorie d'âge et statut d'occupation pour les enquêtés, en valeurs absolues. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

Âge des enquêtés	Locatif social	Locatif privé	Propriété
20-29 ans	35,3 %	52,9 %	11,8 %
30-39 ans	11,8 %	38,2 %	47,1 %
40-49 ans	19,4 %	36,1 %	44,4 %
50-59 ans	22,7 %	36,4 %	40,9 %
60 ans et plus	10,0 %	20,0 %	70,0 %

**Tableau 10** : Croisement des variables catégorie d'âge et statut d'occupation pour les enquêtés, en valeurs relatives en lignes. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

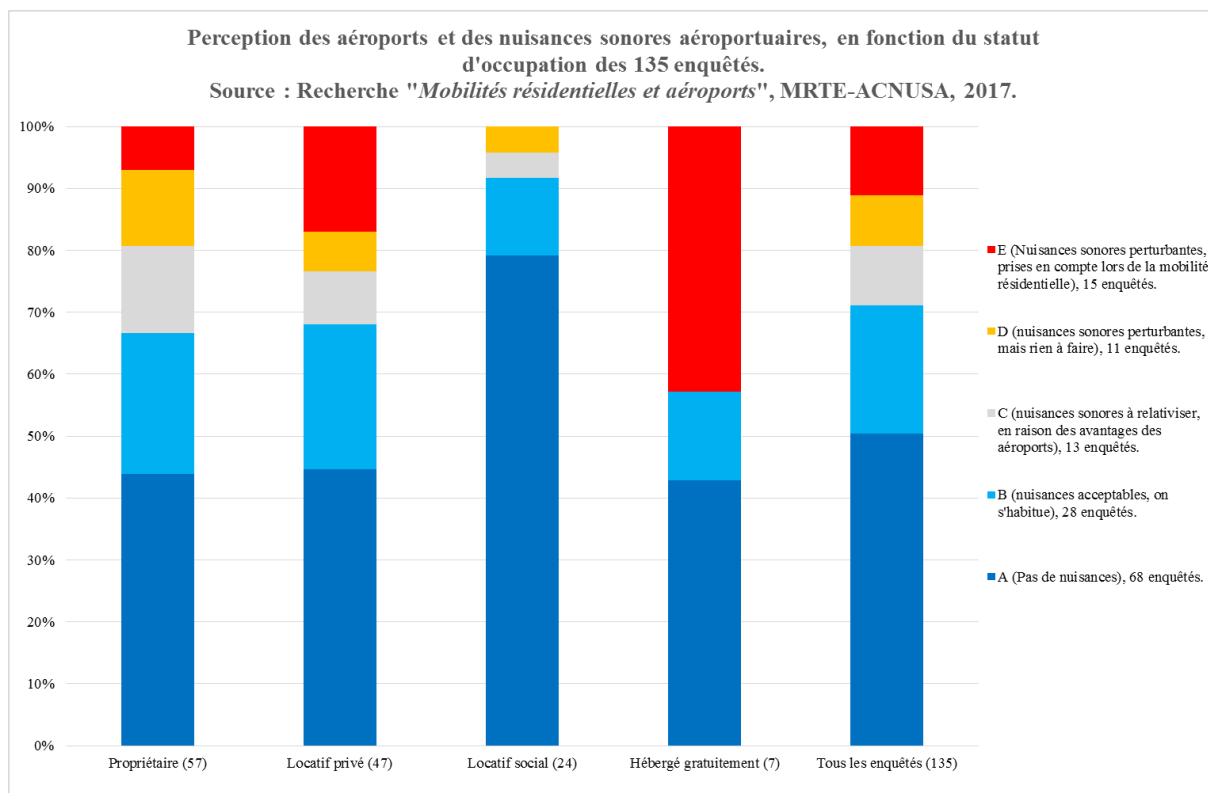
Âge des enquêtés	Maison	Petit collectif	Grand collectif
20-29 ans	1	12	4
30-39 ans	13	13	11
40-49 ans	13	16	8
50-59 ans	5	12	5
60 ans et plus	6	10	6

**Tableau 11 :** Croisement des variables catégorie d'âge et type de logement pour les enquêtés, en valeurs absolues. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

Âge des enquêtés	Maison	Petit collectif	Grand collectif
20-29 ans	5,9 %	70,6 %	23,5 %
30-39 ans	35,1 %	35,1 %	29,7 %
40-49 ans	35,1 %	43,2 %	21,6 %
50-59 ans	22,7 %	54,5 %	22,7 %
60 ans et plus	27,3 %	45,5 %	27,3 %

**Tableau 12 :** Croisement des variables catégorie d'âge et type de logement pour les enquêtés, en valeurs relatives en lignes. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

En fonction de leur statut d'occupation (*Graphique 37*), de sensibles différences opposent les propriétaires et les locataires du privé d'un côté et les locataires du parc social de l'autre. Ces derniers évoquent beaucoup moins fréquemment les aéroports et les nuisances sonores qui leur sont liées. De la même manière, ils font moins fréquemment allusion aux avantages liés aux aéroports. Comme nous le verrons ultérieurement, les habitants du parc locatif social focalisent leur attention et leurs critiques sur d'autres formes de problèmes (relations de voisinage, insécurité ou entretien des espaces publics). Quand des nuisances sonores sont évoquées, il s'agit le plus souvent de celles liées à la circulation automobile ou au voisinage. Pourtant, aucune différence significative n'apparaît dans la localisation des enquêtés en fonction de leur statut d'occupation (*Tableaux 13 et 14*). Ceux du parc locatif social ne résident pas davantage que ceux ayant un autre statut d'occupation dans les zones confrontées à de fortes nuisances sonores liées aux aéroports. Il semblerait par conséquent que le statut d'occupation, dans le cas du parc locatif social, fonctionne comme s'il effaçait les nuisances sonores aéroportuaires au détriment d'autres énoncées comme davantage perturbantes. Cette variable devra donc être prise en compte dans la construction de la typologie.



**Graphique 37 :** Perception des aéroports et des nuisances sonores en fonction du statut d'occupation des 135 enquêtés. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

Statut d'occupation des enquêtés	PGS	Zone-tampon	Hors-zone
Locatif social	1	20	3
Locatif privé	5	34	8
Propriété	5	43	9

**Tableau 13 :** Croisement des variables Statut d'occupation et actuel lieu de résidence pour les enquêtés, en valeurs absolues. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

Statut d'occupation des enquêtés	PGS	Zone-tampon	Hors-zone
Locatif social	4,2 %	83,3 %	12,5 %
Locatif privé	10,6 %	72,3 %	17,0 %
Propriété	8,8 %	75,4 %	15,8 %

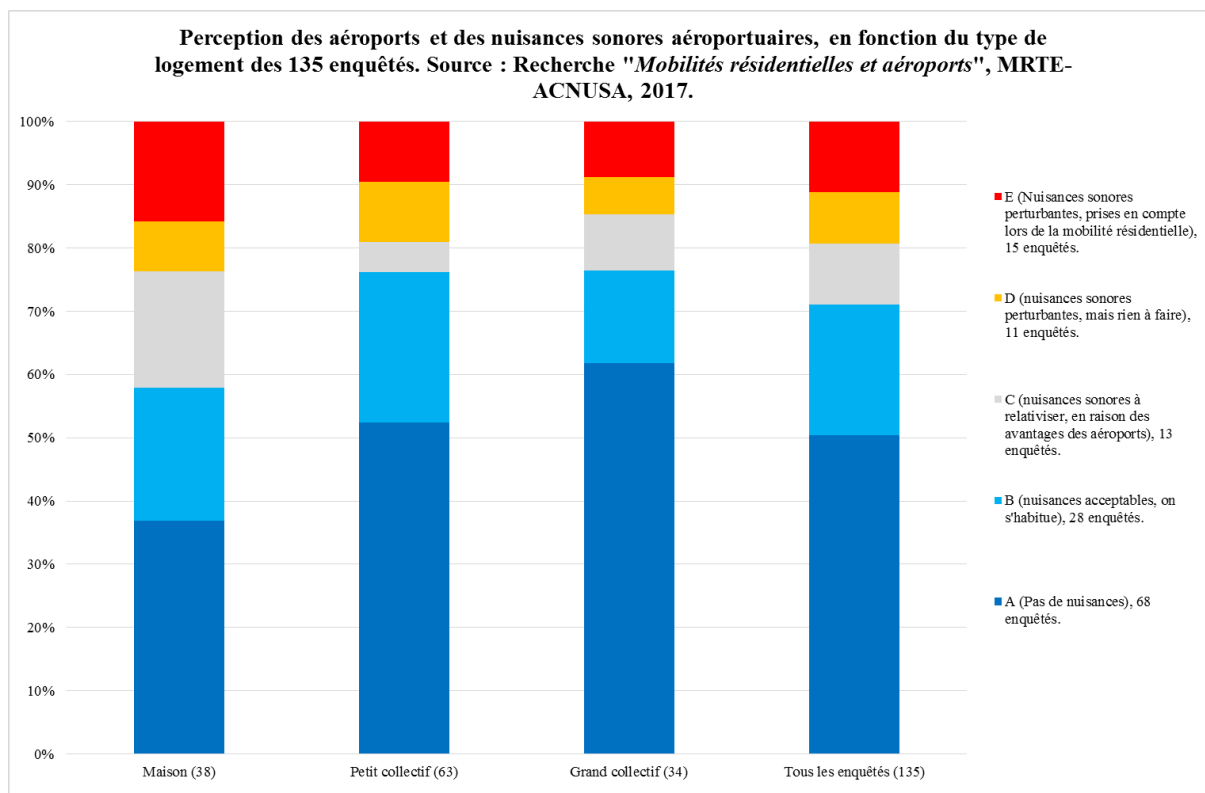
**Tableau 14 :** Croisement des variables statut d'occupation et actuel lieu de résidence pour les enquêtés, en valeurs relatives en lignes. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

L'analyse de la variable « type de logement » (*Graphique 38*) révèle des écarts importants avec la structure générale. Ceux résidant en collectif (petit ou grand) signalent moins

fréquemment que ceux vivant dans une maison l'importance des nuisances sonores, ils mettent également moins l'accent sur les avantages procurés par les aéroports. Dans le premier cas, il ne s'agit pas d'une surprise, il est fréquemment signalé par les associations de riverains des aéroports dans les zones fortement impactées par le passage des avions qu'il est difficile de profiter d'un jardin (parmi les 38 maisons correspondant aux résidences des enquêtés, une seule était une maison de ville). L'enquêtée n°72 [Paris – Orly ; Athis-Mons ; 40-49 ans ; CPIS ; famille monoparentale ; locatif privé ; petit collectif ; mobilité interne]<sup>67</sup> témoigne de cette difficulté : « *Alors qu'ici bah... c'est un quartier très calme. Dans la journée, il y a quelques avions mais j'entends rien lorsque les fenêtres sont fermées, le seul moment compliqué de l'année c'est de mi-juillet à fin août, avec les travaux des pistes, du coup la plupart des avions passent au-dessus du jardin et donc là c'est très bruyant. Certains de mes voisins trouvaient ça insupportable. Moi, je ne suis pas partie en vacances, j'ai passé une bonne partie du mois de juillet dans le jardin à bouquiner et faire du jardin et tout ça, ce n'était pas un bruit douloureux. Imaginez une fois on était en train de parler entre voisins dehors... bah... on avait du mal à s'entendre, c'est pour vous dire le niveau sonore, donc quand il y en a toutes les 5 minutes. Je n'ai pas fait de travaux, je ne suis pas propriétaire et je n'ai pas les finances pour les faire et puis comme je ne suis pas chez moi je les ferai pas* ». Les perceptions inégales des nuisances sonores selon le type de logement ont également à voir avec les statuts d'occupation. Comme l'indiquent les *Tableaux 15* et *16*, les propriétaires enquêtés occupent plus fréquemment des maisons et ceux résidant dans le parc locatif social habitent exclusivement en collectif (qu'il soit petit ou grand). Toutefois, dans le grand collectif, le nombre d'enquêtés propriétaires (12) est équivalent à ceux résidant dans le parc social (11).

---

<sup>67</sup> Il faut noter que dans ce cas, il s'agit d'une personne résidant dans un petit collectif, disposant d'un balcon et d'un petit jardin. Signalons par ailleurs que si les enquêtés de Toulouse – Blagnac et de Paris – Orly résident dans les mêmes proportions dans des maisons avec jardin (respectivement 31,5 % et 30 %), ce n'est pas le cas à Paris – CDG (seulement 19,5 %).



**Graphique 38 :** Perception des aéroports et des nuisances sonores en fonction du type de logement des 135 enquêtés. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

Statut d'occupation des enquêtés	Maison	Petit collectif	Grand collectif
Locatif social	0	13	11
Locatif privé	10	28	9
Propriété	25	20	12

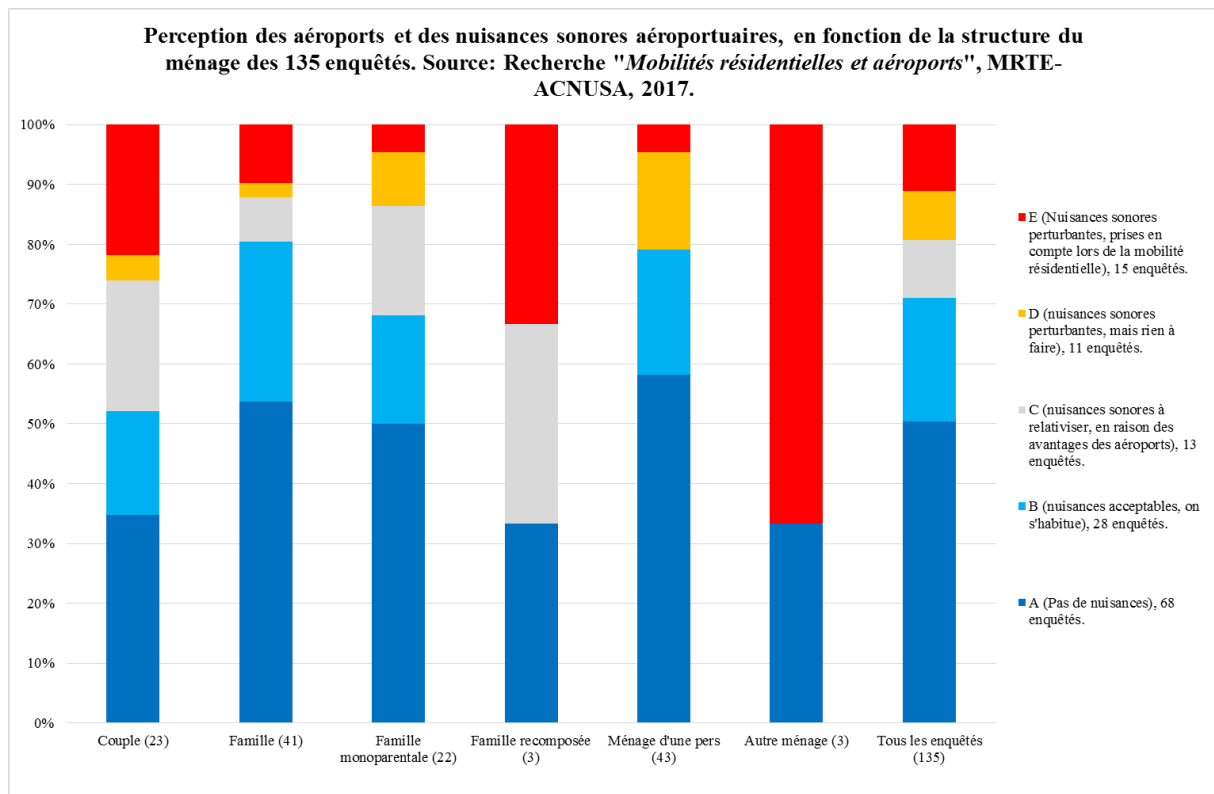
**Tableau 15 :** Croisement des variables statut d'occupation et type de logement pour les enquêtés, en valeurs absolues. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

Statut d'occupation des enquêtés	Maison	Petit collectif	Grand collectif
Locatif social	0,0 %	54,2 %	45,8 %
Locatif privé	21,3 %	59,6 %	19,1 %
Propriété	43,9 %	35,1 %	21,1 %

**Tableau 16 :** Croisement des variables statut d'occupation et type de logement pour les enquêtés, en valeurs relatives en lignes. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

La prise en compte de la variable « structure familiale » (*Graphique 39*) révèle des écarts importants avec la structure générale de perception des nuisances aéroportuaires. Ce sont les

couples qui évoquent le plus ces nuisances, mais ils signalent également plus fréquemment les avantages liés aux aéroports. Ceci nécessite donc de disposer de davantage d'informations sur les spécificités de ces ménages. Pour cela seront prises en compte quatre modalités : ménage d'une personne, couple, famille et famille monoparentale. Elles correspondent à celles pour lesquelles nous disposons d'un échantillon suffisamment important : au moins 20 cas.



**Graphique 39 :** Perception des aéroports et des nuisances sonores en fonction de la structure du ménage des 135 enquêtés. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

Il apparaît (*Tableaux 17 et 18*) que les familles, mais aussi les couples sont surreprésentés dans les maisons, ce qui constitue une surprise et peut contribuer à expliquer leur plus grande prise en compte des nuisances aéroportuaires. En revanche les personnes seules et les familles monoparentales vivent très majoritairement dans des appartements. Ces dernières sont par ailleurs surreprésentées dans le grand collectif et sous-représentées dans les maisons. Le croisement des structures familiales avec les statuts d'occupation (*Tableaux 19 et 20*) montre que les couples, puis les familles sont plus fréquemment propriétaires, quand les familles monoparentales, mais aussi les autres familles sont souvent dans le parc social.



Structure familiale des enquêtés	Maison	Petit collectif	Grand collectif
Personne seule	7	24	12
Couple	10	11	2
Famille (dont recomposée)	18	15	11
Famille monoparentale	1	12	9

**Tableau 17 :** Croisement des variables structure familiale<sup>68</sup> et type de logement pour les enquêtés, en valeurs absolues. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

Structure familiale des enquêtés	Maison	Petit collectif	Grand collectif
Personne seule	16,3 %	55,8 %	27,9 %
Couple	43,5 %	47,8 %	8,7 %
Famille (dont recomposée)	40,9 %	34,1 %	25,0 %
Famille monoparentale	4,5 %	54,5%	40,9 %

**Tableau 18 :** Croisement des variables structure familiale et type de logement pour les enquêtés, en valeurs relatives en lignes. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

Structure familiale des enquêtés	Locatif social	Locatif privé	Propriété
Personne seule	7	17	17
Couple	0	7	15
Famille (dont recomposée)	11	10	20
Famille monoparentale	6	11	5

**Tableau 19 :** Croisement des variables structure familiale et statut d'occupation<sup>69</sup> pour les enquêtés, en valeurs absolues. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

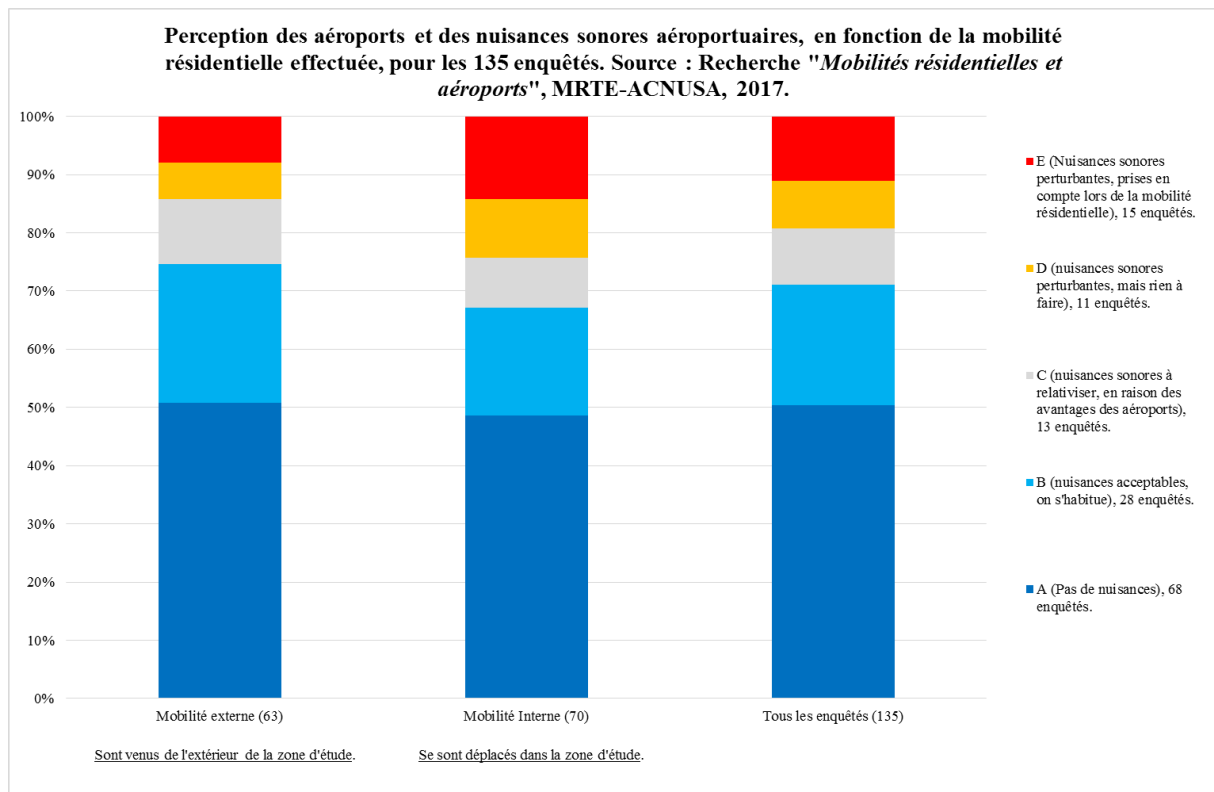
Structure familiale des enquêtés	Locatif social	Locatif privé	Propriété
Personne seule	17,1 %	41,5 %	41,5 %
Couple	0,0 %	31,8 %	68,2 %
Famille (dont recomposée)	26,8 %	24,4 %	48,8 %
Famille monoparentale	27,3 %	50,0 %	22,7 %

**Tableau 20 :** Croisement des variables structure familiale et statut d'occupation pour les enquêtés, en valeurs relatives en lignes. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

<sup>68</sup> Dans le cas des familles, les « familles recomposées » (au nombre de 3) ont été agrégées à la modalité « famille », quand les « familles monoparentales » ont été maintenues comme modalité en soi. Dans ce dernier cas, cela résulte des difficultés spécifiques, en particulier financières auxquelles sont confrontées ces familles.

<sup>69</sup> Dans le cas des statuts d'occupation, la modalité « hébergé » n'a pas été prise en compte. Elle correspond à 6 enquêtés.

Les résultats obtenus pour les couples méritent une attention particulière. Le croisement de la variable « structure familiale » avec la variable « catégorie d'âge » montre qu'ils se répartissent ainsi : 5 entre 20-29 ans, 7 entre 30-39 ans, 2 entre 40-49 ans, 5 entre 50-59 ans et 4 ayant 60 ans et plus. Les jeunes couples sont donc peu présents, ceci peut expliquer la part importante de propriétaires parmi ces couples (68,2 %). En effet, la catégorie des 20-29 ans était la moins propriétaire (Tableau 10). Dans le cas des personnes seules, 13 sur 43 (soit 30,2 %) ont 60 ans et plus, et seulement 6 (soit 14 %) ont entre 20-29 ans.



**Graphique 40 :** Perception des aéroports et des nuisances sonores en fonction de la mobilité résidentielle effectué pour les 135 enquêtés. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

Parmi les hypothèses initiales qui avaient été formulées, figurait celle de la possible différence de perception des nuisances liées aux aéroports entre les ménages ayant effectué des mobilités internes et supposés mieux appréhender les atouts et difficultés du territoire local et ceux venant de l'extérieur qui en saisiraient *a priori* moins bien les caractéristiques. Les analyses réalisées à partir des entretiens en face-à-face (Graphique 40) ne laissent pas apparaître de différences sensibles entre ces deux sous-populations. Nombreux furent ainsi les enquêtés venus de l'extérieur ayant exposé en détail leur stratégie prospective afin de trouver la meilleure solution d'implantation au sein d'un territoire qu'ils ne maîtrisaient qu'imparfaitement. L'enquêté n°29 [Toulouse – Blagnac ; Toulouse ; 40-49 ans ; CPIS ; famille ; locatif privé ; maison avec jardin ; mobilité externe] ayant déménagé de Charente-

Maritime à Toulouse pour des raisons professionnelles fournit ainsi des indications : « *Le week-end on entend un peu le trafic aérien mais, heu, non ça c'est, heu, enfin c'est sans commune mesure par rapport à d'autres quartiers de Toulouse où on a eu l'occasion d'aller donc on n'a pas de, de, enfin c'est plutôt calme en termes de bruit. On entend les oiseaux, hein. Ça a fait partie des, des critères ? Vous vous êtes dit, par exemple : tiens il y a beaucoup d'avions qui passent dans le sud de Toulouse, je vais éviter d'aller dans le sud de Toulouse même si ma femme travaille au Mirail ? Oui. Oui. Oui. Oui. Oui. C'était quelque chose d'important ? Bah enfin, d'important, si on pouvait, oui, oui, oui. Si on pouvait s'offrir la possibilité de, la possibilité de ne pas faire, heu, subir ça à nos enfants, donc heu, et à nous, donc heu. Oui, en fait oui. J'ai, j'ai clairement regardé les cartes des couloirs aériens et du niveau sonore au début de notre recherche, heu, sur les secteurs* ».

Il n'en demeure pas moins que certains enquêtés résidant au sein de l'agglomération depuis longtemps ont pu apporter des informations encore plus précises sur les spécificités locales. L'enquêtée n°47 [Toulouse – Blagnac ; Toulouse ; 40-49 ans ; CPIS ; ménage d'une personne ; locatif privé ; petit collectif ; mobilité interne] en fournit un bon exemple : « **D'accord. Quels étaient les quartiers dans lesquels vous avez concentré vos recherches ?** *Déjà, je voulais rester dans Toulouse. Ça, c'était très très clair parce que j'y ai mes habitudes, j'ai mes amis, j'ai mon réseau, j'y ai mon travail, voilà. Ça fait plusieurs années que je suis installée sur Toulouse, même quand j'étais étudiante, je faisais mes soirées à Toulouse, c'est ma ville, en fait. Je n'avais aucune intention de changer de ville. J'avais déjà changé de vie, je n'allais pas changer de ville, en plus. Donc Toulouse et plutôt dans le centre de Toulouse car je n'avais pas envie d'avoir à réfléchir avec les transports ou avec la voiture pour aller au travail, je travaille au centre-ville, ou pour sortir le soir. Voilà, j'ai cherché dans le centre. D'accord. Est-ce qu'il y a des quartiers du centre-ville qui vous intéressaient plus que d'autres ?* Alors, j'avais déjà vécu dans le quartier des Carmes et j'avais bien aimé mais maintenant je le trouve beaucoup trop passant pour moi. En plus, les logements sont plutôt chers là-bas. J'ai aussi cherché dans le quartier où on se trouve actuellement, à Matabiau. Je trouve que c'est un quartier résidentiel qui a tous les avantages d'un centre-ville, sans les inconvénients, en fait. Ce côté-là du canal est très agréable. Sinon, aux alentours de François Verdier, ça aurait été aussi agréable. Aux alentours du Grand Jardin, aussi du Jardin Royal, j'aurais aimé. **Et a contrario, dans quel quartier du centre-ville de Toulouse vous n'auriez pas aimé habiter ?** *En centre-ville, les quartiers où je n'aurais pas aimé habiter... Saint Georges, je trouve que c'est un peu surfait. Capitole, tout ça, c'est pareil, ça n'a plus d'âme, c'est un centre-ville comme il y en a partout, dans toutes les*

*grandes villes du monde. Après, à Saint-Sernin ou Arnaud Bernard, c'est compliqué là-bas. Il y a du trafic quand même* ». Ces indications pourraient faire l'objet d'une exploitation précise sous forme de reconstitution indirecte de cartes mentales, permettant de dégager la manière dont les enquêtés attribuent des valeurs spécifiques aux micro-territoires urbains. La ville de Toulouse se prêterait bien à de tels travaux, mais des communes franciliennes comme Saint-Denis également. Les questionnaires et les cartes sur les images positives (*Cartes 57, 59 et 61*) versus négatives (*Cartes 58, 60 et 62*) qui en ont été tirées, ne fournissent que des indications trop grossières.

Afin de synthétiser les informations obtenues résultant du croisement des variables et de la mise en relation de chacune des modalités avec la perception que les enquêtés se font des aéroports et des nuisances (*versus* atouts) qui leur sont liées, ont été réalisés trois tableaux présentant de différentes manières les mêmes informations. Afin d'éviter des erreurs d'interprétation, ont été éliminées les modalités présentant un nombre trop réduit d'individus statistiques<sup>70</sup>.

---

<sup>70</sup> Comme l'indique le *Tableau 21*, sur les 25 modalités représentées, seules 4 comprennent moins de 20 individus statistiques : « Autre sans activité » (13 individus) et « Retraité » (18 individus) pour la variable « PCS de l'enquêté (e) » ; « PGS » (12 individus), pour la variable « Localisation » et « 20-29 ans » (17 individus) pour la variable « Catégorie d'âge ». Compte tenu de leur complémentarité avec les autres modalités de chacune de ces variables, il aurait été peu pertinent de ne pas les faire figurer. Dans certains cas, des modalités au nombre d'individus trop restreint ont été cumulées avec d'autres : ainsi des 3 « Familles recomposées » avec la modalité « Famille » ou des 6 « Ouvriers » avec la modalité « Employé ».

		Perception sur les aéroports et les nuisances sonores.						
		A : Pas de nuisance	B : Nuisance acceptable	C : Nuisance à relativiser en raison des atouts des aéroports	D : Nuisance perturbante, mais rien à faire	E : Nuisance perturbante prise en compte dans la mobilité		
Variables et modalités prises en compte	Type de logement	Maison	14	8	7	3	6	38
		Petit collectif	33	15	3	6	6	63
		Grand collectif	21	5	3	2	3	34
	Statut d'occupation	Locatif social	19	3	1	1	0	24
		Locatif privé	21	11	4	3	8	47
		Propriété	25	13	8	7	4	57
	PCS de l'enquêté(e)	CPIS	12	6	3	1	5	27
		Profession intermédiaire	16	6	5	2	5	34
		Employé ou ouvrier	23	9	3	5	2	42
		Retraité	8	5	2	2	1	18
		Autre sans activité	9	2	0	1	1	13
	Localisation	Dans le PGS	3	2	3	2	2	12
		Dans la zone-tampon	53	23	9	8	10	103
		Hors-zone	12	3	1	1	3	20
	Catégorie d'âge	20-29 ans	14	1	1	0	1	17
		30-39 ans	12	12	3	1	9	37
		40-49 ans	16	9	3	6	3	37
		50-59 ans	15	1	4	1	1	22
		60 ans et plus	11	5	2	3	1	22
	Structure familiale	Personne seule	25	9	0	7	2	43
		Couple	8	4	5	1	5	23
		Famille (dont recomposée)	23	11	4	1	5	44
		Famille monoparentale	11	4	4	2	1	22
Type de mobilité	Interne	34	13	6	7	10	70	
	Externe	32	15	7	4	5	63	

**Tableau 21** : Perception des aéroports et des nuisances sonores aéroportuaires, en fonction des modalités de chacune des variables, en valeurs absolues. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

		Perception sur les aéroports et les nuisances sonores.						
		A : Pas de nuisance	B : Nuisance acceptable	C : Nuisance à relativiser en raison des atouts des aéroports	D : Nuisance perturbante, mais rien à faire	E : Nuisance perturbante prise en compte dans la mobilité		
Variables et modalités prises en compte	Type de logement	Maison	36,8 %	21,1 %	18,4 %	7,9 %	15,8 %	100,0 %
		Petit collectif	52,4 %	23,8 %	4,8 %	9,5 %	9,5 %	100,0 %
		Grand collectif	61,8 %	14,7 %	8,8 %	5,9 %	8,8 %	100,0 %
	Statut d'occupation	Locatif social	79,2 %	12,5 %	4,2 %	4,2 %	0,0 %	100,0 %
		Locatif privé	44,7 %	23,4 %	8,5 %	6,4 %	17,0 %	100,0 %
		Propriété	43,9 %	22,8 %	14,0 %	12,3 %	7,0 %	100,0 %
	PCS de l'enquêté(e)	CPIS	44,4 %	22,2 %	11,1 %	3,7 %	18,5 %	100,0 %
		Profession intermédiaire	47,1 %	17,6 %	14,7 %	5,9 %	14,7 %	100,0 %
		Employé ou ouvrier	54,8 %	21,4 %	7,1 %	11,9 %	4,8 %	100,0 %
		Retraité	44,4 %	27,8 %	11,1 %	11,1 %	5,6 %	100,0 %
		Autre sans activité	69,2 %	15,4 %	0,0 %	7,7 %	7,7 %	100,0 %
	Localisation	Dans le PGS	25,0 %	16,7 %	25,0 %	16,7 %	16,7 %	100,0 %
		Dans la zone-tampon	51,5 %	22,3 %	8,7 %	7,8 %	9,7 %	100,0 %
		Hors-zone	60,0 %	15,0 %	5,0 %	5,0 %	15,0 %	100,0 %
	Catégorie d'âge	20-29 ans	82,4 %	5,9 %	5,9 %	0,0 %	5,9 %	100,0 %
		30-39 ans	32,4 %	32,4 %	8,1 %	2,7 %	24,3 %	100,0 %
		40-49 ans	43,2 %	24,3 %	8,1 %	16,2 %	8,1 %	100,0 %
		50-59 ans	68,2 %	4,5 %	18,2 %	4,5 %	4,5 %	100,0 %
		60 ans et plus	50,0 %	22,7 %	9,1 %	13,6 %	4,5 %	100,0 %
	Structure familiale	Personne seule	58,1 %	20,9 %	0,0 %	16,3 %	4,7 %	100,0 %
		Couple	34,8 %	17,4 %	21,7 %	4,3 %	21,7 %	100,0 %
		Famille (dont recomposée)	52,3 %	25,0 %	9,1 %	2,3 %	11,4 %	100,0 %
		Famille monoparentale	50,0 %	18,2 %	18,2 %	9,1 %	4,5 %	100,0 %
Type de mobilité	Interne	48,6 %	18,6 %	8,6 %	10,0 %	14,3 %	100,0 %	
	Externe	50,8 %	23,8 %	11,1 %	6,3 %	7,9 %	100,0 %	

**Tableau 22** : Perception des aéroports et des nuisances sonores aéroportuaires, en fonction des modalités de chacune des variables, en valeurs relatives, en lignes. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

		Perception sur les aéroports et les nuisances sonores.					
		A (50,4%) : Pas de nuisance	B (20,7%) : Nuisance acceptable	C (9,6%) : Nuisance à relativiser en raison des atouts des aéroports	D (8,1%) : Nuisance perturbante, mais rien à faire	E (11,1%) : Nuisance perturbante prise en compte dans la mobilité	
Variables et modalités prises en compte	Type de logement	Maison	-13,5	+0,3	+8,8	-0,3	+4,7
		Petit collectif	+2,0	+3,1	-4,9	+1,4	-1,6
		Grand collectif	+11,4	-6,0	-0,8	-2,3	-2,3
	Statut d'occupation	Locatif social	+28,8	-8,2	-5,5	-4,0	-11,1
		Locatif privé	-5,7	+2,7	-1,1	-1,8	+5,9
		Propriété	-6,5	+2,1	+4,4	+4,1	-4,1
	PCS de l'enquêté(e)	CPIS	-5,9	+1,5	+1,5	-4,4	+7,4
		Profession intermédiaire	-3,3	-3,1	+5,1	-2,3	+3,6
		Employé ou ouvrier	+4,4	+0,7	-2,5	+3,8	-6,3
		Retraité	-5,9	+7,0	+1,5	+3,0	-5,6
		Autre sans activité	+18,9	-5,4	-9,6	-0,5	-3,4
	Localisation	Dans le PGS	-25,4	-4,1	+15,4	+8,5	+5,6
		Dans la zone-tampon	+1,1	+1,6	-0,9	-0,4	-1,4
		Hors-zone	+9,6	-5,7	-4,6	-3,1	+3,9
	Catégorie d'âge	20-29 ans	+32,0	-14,9	-3,7	-8,1	-5,2
		30-39 ans	-17,9	+11,7	-1,5	-5,4	+13,2
		40-49 ans	-7,1	+3,6	-1,5	+8,1	-3,0
		50-59 ans	+17,8	-16,2	+8,6	-3,6	-6,6
		60 ans et plus	-0,4	+2,0	-0,5	+5,5	-6,6
	Structure familiale	Personne seule	+7,8	+0,2	-9,6	+8,1	-6,5
		Couple	-15,6	-3,3	+12,1	-3,8	+10,6
		Famille (dont recomposée)	+1,9	+4,3	-0,5	-5,9	+0,3
		Famille monoparentale	-0,4	-2,6	+8,6	+0,9	-6,6
	Type de mobilité	Interne	-1,8	-2,2	-1,1	+1,9	+3,2
		Externe	+0,4	+3,1	+1,5	-1,8	-3,2

**Tableau 23** : Perception des aéroports et des nuisances sonores aéroportuaires, en fonction des modalités de chacune des variables, écart à la structure moyenne. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

Le *Tableau 21* indique pour chacune des modalités (en lignes) le nombre d'enquêtés correspondant à chacun des 5 niveaux de perception des nuisances affectés aux aéroports (en colonnes). Le *Tableau 22* traduit ces informations en valeurs relatives (les cumuls étant effectués en lignes). Il est ainsi possible d'identifier des différences de structure, comme cela avait été réalisé préalablement pour chacune des variables. Le *Tableau 23* révèle quant à lui les écarts à la structure moyenne, celle des 135 enquêtés. L'écart le plus fortement positif (surreprésentation par rapport à la structure moyenne) de chacune des modalités figure en rouge, l'écart le plus fortement négatif (sous-représentation par rapport à la structure moyenne) apparaissant quant à lui en bleu. Il est ainsi possible de constater que dans le cas du type de logement, le plus fort écart positif (+ 11,4) concerne les modalités « Grand collectif » et la classe « A, pas de nuisance ». Ceci signifie que les enquêtés résidant en « Grand collectif » ont plus fortement que la moyenne indiquée qu'ils n'attachaient pas d'importance aux nuisances sonores aéroportuaires, inversement pour ceux résidant dans des « Maisons » pour lesquels l'écart est négatif. Dans le cas des statuts d'occupation, l'écart est fortement positif entre les modalités « Logement social » et « Classe A ». Ceci corrobore les analyses déjà développées. Dans le cas des PCS des enquêtés, les écarts avec la « Classe A » sont positifs pour « Employé ou ouvrier » et plus encore pour « Autre sans activité ». On notera avec intérêt que la modalité « Classe C, nuisance à relativiser en raison des atouts des aéroports » laisse apparaître des écarts positifs avec « Maison », « Propriété » et « Profession intermédiaire ». De façon logique, ce sont les enquêtés résidant « Dans le PGS » qui se signalent par des écarts négatifs avec la « Classe A » et ceux « Hors-zone » par des écarts positifs. Les premiers ont donc moins souvent ignoré les nuisances aéroportuaires. S'agissant des catégories d'âge, les écarts les plus forts sont positifs, ils concernent la « Classe A » et les « 20-29 ans », puis les « 50-59 ans ».

Sans que nous soyons en mesure d'expliquer pour quelles raisons, les structures familiales laissent apparaître des écarts importants à la structure moyenne. Mais ceci concerne essentiellement la modalité « Couple » : fort écart négatif avec la « Classe A » et fort écart positif avec la « Classe C ». S'ils ont donc plus fréquemment évoqué les aéroports, c'était plutôt pour en signaler les avantages. Confirmant par ailleurs ce qui était ressorti du *Graphique 39*, dans le cas de la variable « Type de mobilité », les écarts n'apparaissent que très faiblement positifs ou négatifs. Ces deux modalités ne laissent donc apparaître que de très légers écarts à la structure moyenne.



Le *Tableau 23* peut s'interpréter en termes de probabilités. Ainsi, quand les enquêtés résident en grand collectif, la probabilité est plus forte qu'ils ne fassent pas allusion aux problèmes liés aux aéroports ; inversement lorsqu'ils résident dans une maison, ceci confirme l'hypothèse initiale de l'importance du type d'habitat sur cette perception. Les statuts d'occupation laissent également apparaître des écarts conséquents dans les perceptions. La probabilité est plus forte de ne pas signaler les nuisances aéroportuaires dans le cas de ceux résidant en logement social, quand les propriétaires mettront davantage l'accent sur les avantages liés aux aéroports. Les PCS, fortement corrélées aux statuts d'occupation, fournissent des indications de même type en opposant d'un côté les employés, ouvriers et autres sans activité et de l'autre les CPIS et les professions intermédiaires. Les surprises apparaissant dans le tableau résultent des effets de l'âge et des structures familiales : dans le premier cas, la probabilité est forte que les enquêtés de 20-29 ans ne signalent pas les nuisances (inversement pour ceux de 30-39 ans), dans le second cas, ce sont les couples qui laissent apparaître les plus forts écarts avec une probabilité forte d'évoquer les nuisances.

Nous allons dorénavant exploiter les résultats des graphiques et tableaux précédemment analysés pour concevoir une typologie. Chaque figure reprendra les informations les plus déterminantes et sera illustrée par des extraits provenant des entretiens réalisés auprès des enquêtés. Il apparaît indispensable d'élaborer cette typologie en intégrant des éléments portant sur les statuts d'occupation, le type de logement, la position sociale des enquêtés, leur catégorie d'âge, leur structure familiale (aspect qui n'avait pas été envisagé initialement) et leur localisation géographique par rapport à l'aéroport. Par contre, il n'apparaît pas pertinent, alors que ceci constituait une hypothèse initiale, de prendre en compte le fait que la mobilité résidentielle ait été interne ou externe. Ce critère apparaît en effet non discriminant.

## e. Croisement des critères et élaboration d'une typologie

### i. Figure 1 : Un sujet qui ne concerne pas

Les enquêtés rattachés à un type (ou figure) présentent un profil spécifique, entendu comme un écart au profil moyen, celui de l'ensemble de la population enquêtée (Tableaux 21, 22 et 23). Ils se caractérisent donc par des sur (versus) sous-représentations pour certaines variables. Compte tenu de celles choisies, il peut se produire que, dans certains cas, le qualificatif « indifférenciée » soit indiqué. Ceci signifie qu'aucun écart au profil moyen n'est apparu pour cette variable. Les tableaux permettent de résumer les informations, ils reprennent pour partie les éléments développés précédemment, mais font également apparaître le « motif principal » de la mobilité. Les enquêtés correspondant à ce profil sont indiqués par leur numéro et sont aussi rattachés à leur plateforme. Ils seront très nombreux pour certaines figures (ainsi de la Figure n°1), moins pour d'autres. Ceci n'a pas constitué un critère de choix lors de la construction de ces figures.

	Classe de perception	Statut d'occupation	Type de logement	PCS	Structure familiale	Âge	Localisation par rapport au PGS	Plateforme aéro-portuaire	Motifs de la mobilité
Surreprésentation	- A	- Locatif social	- Grand collectif	- Employé - Ouvrier - Autre sans activité	- Personne seule	- 20-29 ans	- Hors-zone	- Indifférenciée	- Mobilité d'urgence (séparation, divorce, décès d'un membre du ménage, ...).
Enquêté(e)s correspondant à la Figure n°1	<p>Toulouse – Blagnac : N°3, N°5, N°6, N°10, N°11, N°16, N°18, N°20, N°35, N°42.  Paris – Orly : N°58, N°60, N°63, N°68, N°70, N°74, N°75, N°78, N°83, N°84, N°89, N°91.  Paris – CDG : N°92, N°93, N°94, N°98, N°110, N°111, N°113, N°115, N°119, N°122, N°123, N°126, N°134, N°135.</p>								

**Tableau 24** : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°1. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

La Figure n°1 (Tableau 24) est construite autour de l'absence de référence spontanée aux nuisances aéroportuaires. Les enquêtés qui réfèrent systématiquement à la Classe A de notre catégorisation (Cartes 64 à 69) n'y ont pas fait allusion spontanément et lorsqu'ils ont été questionnés sur ce point, ils ont considéré que ceci ne constituait pas un problème pour eux. Si ces enquêtés résident plus fréquemment à distance des aéroports, ils présentent également des spécificités quant à leur profil social, leur statut d'occupation, mais aussi le motif de leur mobilité. Les nuisances aéroportuaires leur paraissent devoir être comparées à d'autres nuisances. L'enquêté n°113 [Paris - CDG ; Aulnay-sous-Bois ; 30-39 ans ; employée ; famille monoparentale ; propriétaire ; grand collectif ; mobilité externe] répond par exemple à l'enquêtrice qui l'interroge sur la qualité sonore : « **Et si on aborde la qualité sonore de votre quartier ?** La qualité sonore c'est pas mal. Enfin, en été c'est compliqué. Parce que,

quand on ouvre les fenêtres, il y a du bruit. Ben, c'est bruyant quand même, hein. En hiver c'est vrai que quand c'est fermé, ça protège bien du bruit. **Quand vous dites que c'est bruyant. De quel bruit s'agit-il ?** Parce que, quand on va ouvrir, c'est toutes les voitures, tous les klaxons. C'est bruyant quand même. **Vous entendez des voitures alors. Vous entendez d'autres bruits ?** Non, pas d'autres bruits, non... ce sont les voitures et les motos ».

L'enquête n°122 [Paris - CDG ; Villeparisis ; 60 ans et plus ; retraité ; ménage d'une personne ; locatif privé ; maison avec jardin ; mobilité interne] fait quant à lui allusion aux nuisances sonores aéroportuaires lorsqu'il est interrogé sur ce point, mais pour fortement les minimiser : « **En dernier, vous avez des gênes par rapport au bruit des avions ?** Non, moi je les entends pas ici parce que c'est pas, c'est pas dans ce sens-là, c'est dans, ils sont plus comme ça (ndlr : en indiquant une direction), ils viennent de l'Est, plus euh, qu'est-ce qu'on va dire, Nord-Est, le sens d'arrivée il est comme ça, ils passent pas au-dessus là, le couloir il est plus par le secteur Dammartin par-là, plus éloigné même s'ils sont toujours dans le même sens. **La nuit vous n'entendez pas le bruit ?** On n'a pas le bruit des avions du tout, du tout, ici ce qu'on entend c'est le train, le RER, il y en a qui passait la nuit, c'est un avion hélice, mais les avions de Roissy ils sont pas du tout de ce secteur, l'avion il passait pendant un moment la nuit, mais il passe plus, c'est peut être un avion militaire ou un truc comme ça ».

L'enquête n°10 [Toulouse - Blagnac ; Toulouse ; 60 ans et plus ; retraitée ; ménage d'une personne ; propriétaire ; petit collectif ; mobilité externe] compare sa situation à celle d'autres personnes de sa connaissance : « **Et sinon est-ce que vous avez des gênes environnementales ? Des nuisances visuelles ?** Non non, même pas les avions, rien rien. Cet été je me suis dit ça y est ils ont changé la ligne d'essai. Vous savez quand les avions font les essais... Et c'était cet été, je les ai entendus deux fois et puis après je ne les ai plus entendus. **Donc les avions ne vous gênent pas plus que ça ?** Non. Par contre j'ai mon amie qui habite allée des Vitarelles, elle oui elle a les avions qui passent tout proche, ah oui. Et ce n'est pas loin, c'est à 300 mètres à vol d'oiseau quoi, ou 400 mètres. Après moi ici je n'ai jamais plus de bruit que ça ». Le plus souvent, les réponses sont plus lapidaires, ainsi de l'enquête n°70 [Paris - Orly ; Epinay-sous-Sénart ; 60 ans et plus ; employée ; famille monoparentale ; locatif social ; grand collectif ; mobilité interne] : **Et est-ce que, ici justement, vous êtes tranquille ?** Ouais, ouais, ouais. Y a pas, franchement, je suis tranquille. Y a pas de... Y a pas de bruit, y a pas de violence, y a pas de dégradations, y a pas de ... de vandalisme... **Et au niveau, oui, du bruit, c'est pareil ? Parce qu'on est vraiment en ville, quoi, donc ... les voitures, ici, c'est pas dur ? C'est vrai qu'on n'entend pas ... beaucoup...** Non, ça va. Y a ça, mais ça va, ça va... **Les avions peut-être ?** Les avions, non, non, non... ».

ii. Figure 2 : Le bruit des avions, un problème à relativiser

Dans le cas de la Figure n° 2 (Tableau 25), les avions sont évoqués et leur bruit est signalé, mais la gêne occasionnée est considérée comme limitée, peu perturbante et à relativiser en raison de la qualité de l'isolation phonique. Ces enquêtés se situent généralement dans la Classe B de notre échelle.

	Classe de perception	Statut d'occupation	Type de logement	PCS	Structure familiale	Âge	Localisation par rapport au PGS	Plateforme aéro-portuaire	Motifs de la mobilité
Surreprésentation	- B	- Locatif privé	- Petit collectif	- Retraité	- Indif-férenciée	- Indif-férenciée	- Zone-tampon	- Indif-férenciée	- Indif-férencié
Enquêté(e)s correspondant à la Figure n°2	Toulouse – Blagnac : N°2, N°4, N°8, N°15, N°22, N°23, N°26, N°28, N°30, N°31, N°37, N°48, N°50, N°54. Paris – Orly : N°55, N°57, N°59, N°64, N°69, N°71, N°76, N°77, N°81, N°82, N°85, N°86, N°87, N°131. Paris – CDG : N°95, N°97, N°99, N°100, N°101, N°102, N°103, N°104, N°107, N°109, N°112, N°116, N°117, N°120, N°121, N°125, N°127.								

Tableau 25 : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°2. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

Ces enquêtés ne considèrent pas les nuisances sonores aéroportuaires particulièrement fortes, par ailleurs, ils insistent sur la possibilité d'y faire face par une bonne isolation phonique. Les enquêtés ayant développé des arguments sur les avantages des aéroports n'ont pas été associés à cette figure, mais intégrés dans la Figure n°7. Les arguments développés reposent sur les améliorations résultant des travaux d'isolation comme le précise l'enquêté n°30 [Toulouse-Blagnac ; Toulouse ; 30-39 ans ; profession intermédiaire ; famille ; propriétaire ; maison avec jardin ; mobilité interne] : « **Pour Saint-Martin-du-Touch vous avez indiqué aussi, heu, la proximité avec l'aéroport qui vous avait déplu ?** *Oui parce que autant là les avions, les avions sont quand même une, heu, c'est quand même un peu gênant parce que il y a quand même un couloir, on est sous un couloir aérien ici. Et heu, c'est vrai que l'été quand on mange dehors on entend les avions. C'est vraiment quelque chose qui... Très très fort ou finalement ça passe ? C'est quand même quelque chose d'assez fort. Là, là le double vitrage, heu, nous isole très bien du, du bruit mais quand on est à l'extérieur selon le sens de, de décollage et d'atterrissage on entend, quand même, pas mal les avions. Le problème c'est qu'à Saint-Martin-du-Touch, ils passaient au-dessus de la maison, quoi. Donc ça c'est vraiment, heu, proscrit parce que autant là, on entend les avions mais ce n'est pas gênant mais on sait qu'ils sont là, quoi. Autant à Saint-Martin-du-Touch, heu, ça aurait pu devenir vraiment invivable. Et il y a eu d'autres nuisances sonores par exemple qui vous ont gêné*

**dans le quartier que vous souhaitez signaler ?** *Heu, dans ce quartier-là ? Ouais. Non, bon il y a quelques, il y a quelques passages quand même délicats dans le, dans le parc, là. Des, il y a des véhicules à moteur et tout ça mais c'est très ponctuel, c'est très rare. Heu, ça et après, nuisances sonores, non. Il n'y a pas... Vous avez dû refaire des travaux par rapport à ça dans votre maison ?* *Non. Aucuns travaux d'isolation. Il y a, heu, alors les derniers travaux d'isolation ne sont, sont pas très vieux puisqu'ils ont été financés par l'aéroport de, de Blagnac. L'ancien propriétaire les a faits en 2006 ou 2007 donc heu. Mais ça c'est tout le quartier puisque quand on était à l'autre résidence la propriétaire nous avait aussi, heu, contactés pour changer les carreaux, mettre du double vitrage et c'était financé par l'aéroport. Donc c'est des choses qui sont faites au niveau, heu, de l'ensemble de la localité. Nous, on a fait aucuns travaux d'isolement, d'isolation ».* Ce dernier enquêté laisse apparaître les perturbations dans l'utilisation des jardins qui peuvent résulter de la fréquence de passage des avions, point qui avait déjà été signalé. Par ailleurs, comme il a fréquemment été observé, lorsque les enquêtés relativisent les nuisances auxquelles ils sont confrontés, ils indiquent par ailleurs d'autres communes où les nuisances sont beaucoup plus fortes (ici Saint-Martin-du-Touch, autour de Paris – Orly, c'est le plus souvent Villeneuve-Saint-Georges qui joue ce rôle et Gonesse dans celui de Paris – CDG).

D'autres enquêtés comparent les différents bruits auxquels ils sont soumis. Ceci les conduit le plus souvent à relativiser ceux liés aux avions, ainsi de l'enquêté n°125 [Paris – CDG ; Epinay-sur-Seine ; 30-39 ans ; profession intermédiaire ; famille ; locatif privé ; grand collectif ; mobilité interne] : **En dernier, vous pouvez me dire si vous avez une gêne par rapport au bruit des avions ?** *Dans cet appartement actuel ? Oui. Euh, franchement il y a tellement de bruit, il y a tellement de bruit, comment dans la rue enfin niveau piéton avec les voitures, que les avions on les entend, on les entend presque pas, donc là je suppose que non, je ne les entends pas, disons que je ne crois pas les avoir entendus, je pense ça m'arrive de les entendre mais c'est très rare, on peut dire que ça gêne pas tant que ça. Est-ce que le week-end vous entendez les avions, comme on travaille la semaine on peut ne pas faire attention ?* *Oui le week-end oui, comme il y a moins de bruit dans la rue, le dimanche oui. Vous pouvez me décrire ce bruit ?* *C'est un bruit sourd, enfin de loin comme ça, on peut pas, par rapport à d'autres villes que je connais, enfin on entend beaucoup moins les avions, oui voilà, c'est ce que je disais, on entend les voitures plus que les avions quoi, mais non c'est un bruit de fond, de fond quoi. Et à propos du bruit, est ce que c'est gênant ?* *Franchement non ».* On notera ici que les bruits se superposant, celui des avions ne se distingue que lorsque les autres, en particulier ceux de la circulation routière, s'atténuent.

La perception de certains enquêtés peut confiner au fatalisme, en considérant qu'il n'y a rien à faire contre cela. L'enquêtée n°50 [Toulouse-Blagnac ; Blagnac ; 40-49 ans ; employée ; famille monoparentale ; locatif privé ; petit collectif ; mobilité interne] se situe de manière imagée sur une position de ce type : **D'accord. Et étant à Blagnac peut-être que vous êtes gênée par le bruit des avions ?** *Non, pas ici. OK. Vous ne les entendez même pas quand vous êtes sur votre balcon ?* *Non. Après, ça fait des années que j'habite à Blagnac donc... il me gênait plus quand j'habitais en haut, dans mon logement précédent. Là-bas, j'étais gênée par les avions mais également par la rocade. Là, franchement, j'ai moins de nuisances sonores qu'avant si ce n'est des sons qui viennent de l'intérieur du bâtiment. Et encore, ça va, les gens sont cool.* **D'accord. L'étude à laquelle vous participez porte sur les choix résidentiels des gens, comme je vous l'expliquais, mais en cherchant à comprendre l'impact que peut représenter la zone aéroportuaire sur ce sujet. Je ne pouvais pas vous le dire avant car un des objectifs de nos entretiens est de savoir si les gens vont en parler d'eux-mêmes. Vous venez de me dire que dans votre logement précédent vous entendiez les avions mais également la rocade, qu'est-ce qui était le plus dérangerant ?** *En fait, au début, je cherchais à être dans mon ancien quartier. Je crois que je m'y suis habituée pourtant quand les avions passent juste au-dessus, c'était vraiment insupportable mais je ne sais pas pourquoi ce n'est pas rentré dans mes critères.* **Est-ce que vous les entendiez à l'intérieur de votre ancien logement ?** *Alors, je vivais beaucoup les fenêtres ouvertes dès qu'il fait à peu près bon donc oui, je les entendais. Des fois, c'était à quatre heures du matin ou à une heure du matin.* **Ils vous réveillaient, du coup ?** *Oui. C'était vraiment infernal. Mais, je ne sais pas pourquoi ce n'était pas dans mes critères. Peut-être parce que j'ai dû m'y habituer. Ça fait partie du truc de Blagnac.* **Est-ce qu'il y a des habitudes de vie que vous avez prises pour vous adapter à cette contrainte ?** *Non, je ne sais pas. Je pense vraiment que je m'y suis habituée petit à petit. Quand ça me réveillait la nuit, je fermais la porte et les fenêtres. C'était par période, en fait.* **D'accord. Et alors, qu'est-ce qui était le plus dérangerant la rocade ou les avions ?** *En fait, je crois que ce qui m'a le plus dérangée, c'est que pendant les deux dernières années, il y a des gens qui ont fait construire leur maison juste à côté et ils avaient une piscine avec des enfants qui hurlaient. Ça, c'était insupportable parce que le bruit était vraiment à proximité et que du coup, c'est plus facile de trouver un coupable et d'aller se plaindre parce que les avions on ne peut pas leur gueuler dessus : « ta gueule ! ». Pareil pour la rocade [Rires].* **Est-ce qu'il y a eu des actions de la part des gens pour limiter ces nuisances ?** *Il y a eu des murs qui ont été faits au niveau d'Odyssud. C'est juste que notre groupe de maisons est un petit peu au-dessus des murs donc on avait en direct*

*l'écho de la rocade et de l'aéroport. Mais c'est vrai que ça n'a pas été un critère ou alors... non. Peut-être que c'est un critère que vous avez intériorisé ? Oui, je savais que de ce côté-là de Blagnac, on entendait moins les avions. Ça, je le savais, oui. Pourtant, j'ai quand même visité des trucs là où on les entendait. J'en ai visité deux mais ils étaient vraiment trop petits. Après, c'est vrai que je voulais être de ce côté de Blagnac (ndlr : celui où l'interviewée habite actuellement). J'ai dû l'intérioriser, oui. Il y a un truc, quand même, pour lequel j'ai fait un peu gaffe, c'est d'être loin du tram parce qu'on entend beaucoup la cloche (qui marque l'arrêt et le départ du tram), et ça, c'est dur, quand même. D'accord. Est-ce que vous voyez des avantages à cette proximité de la zone aéroportuaire ? Il y a sûrement des avantages économiques mais moi, ce n'est pas du tout mon secteur d'activité. En fait, je crois que si je n'avais pas mes habitudes à Blagnac peut-être que je n'aurais jamais voulu habiter dans cette ville ». Comme nous aurons l'occasion de le voir plus avant, les enquêtés attestent qu'ils peuvent prendre en compte, même lors de mobilités de proximité, des écarts de nuisances sonores, ce critère opérant en parallèle à d'autres généralement considérés comme plus déterminants.*

### iii. Figure 3 : Le bruit des avions, une gêne saisonnière

Cette figure n'a pas été directement obtenue à partir des profils du *Tableau 23*, il s'agit d'une construction qui résulte des discours tenus, le plus fréquemment à Paris – Orly, mais également à Paris – CDG, sur le caractère fort, mais limité dans le temps des nuisances sonores aéroportuaires.

	Classe de perception	Statut d'occupation	Type de logement	PCS	Structure familiale	Âge	Localisation par rapport au PGS	Plateforme aéroportuaire	Motifs de la mobilité
Surreprésentation	- B	- Propriétaire	- Maison avec jardin	- CPIS ou PI	- Indiférenciée	- Indiférencié	- Zone-tampon	- Paris-Orly	- Indiférencié
Enquêté(e)s correspondant à la Figure n°3	Toulouse – Blagnac : N°12, N°32. Paris – Orly : N°61, N°66, N°72, N°79, N°80. Paris – CDG : N°96, N°108, N°118, N°129.								

**Tableau 26** : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°3. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

Ce profil pourrait être considéré comme résultant d'une situation conjoncturelle. Il peut s'agir des essais de moteurs d'avions à Toulouse, comme le signale l'enquêté n°32 [Toulouse-Blagnac ; Colomiers ; 40-49 ans ; profession intermédiaire ; famille recomposée ; hébergé ; grand collectif ; mobilité externe] ; « **D'accord. Et, est-ce que vous êtes gênés par les bruits de la circulation routière ? Non. Non, non. Et par les avions non plus ? Alors, on entend**

les réacteurs parce qu'ils font les tests des réacteurs (l'interviewé pointe du doigt une des fenêtres de son salon qui donne vers l'est). On les entend en fonction du vent, en fait. Si le vent vient par ici, il nous emporte le bruit des réacteurs mais généralement, ça ne vient pas vers nous. **Et quand vous l'entendez, est-ce que c'est très gênant ?** Non, c'est quand même... non. **Il n'y a pas de quoi se plaindre, en somme ?** Non pas du tout ». De manière plus fréquente, ont été évoqués les travaux sur la plateforme de Paris – Orly, entraînant une modification des pistes en service et des gênes particulièrement importantes en période estivale. La sensation de nuisances est d'autant plus forte qu'elle est rare et vient modifier l'environnement habituel<sup>71</sup>. L'enquête n°79 [Paris – Orly ; Juvisy-sur-Orge ; 30-39 ans ; profession intermédiaire ; couple ; locatif privé ; petit collectif ; mobilité externe] fournit des indications sur ce point : « Les trains on l'entend très peu parce qu'on a de très bonnes fenêtres, donc c'est rare qu'on entend... On n'entend pas les avions, sauf cet été mais c'était exceptionnel parce que il y avait des travaux à Orly, donc ils ont fait dévier les avions donc on a eu presque deux mois des avions qui passaient par là, mais sinon c'est exceptionnel mais c'était bruyant quand même, après le maire nous a dit qu'après les vacances c'est fini quoi... d'habitude ils ne passent pas par-là, mais dans l'autre bout vers Athis-Mons... Pour les déviations d'avion, deux mois par an ce n'est pas grave ce n'est pas la mort. De toute façon on est partis cet été donc il ne faut pas rester les deux mois-là ! Parce que c'est vraiment bruyant, c'est du matin au soir. On ne reste pas deux mois ici, on monte voir notre famille dans le nord. Moi je trouve que c'est bête de partir à cause des avions, si c'est toute l'année bah forcément je comprends les gens qui ne peuvent pas supporter mais deux fois par année ce n'est pas grave, il faut juste travailler les pistes et faire les aménagements ». Une autre enquêtée, n°96 [Paris – CDG ; Belloy-en-France ; 40-49 ans ; profession intermédiaire ; famille monoparentale ; locatif privé ; maison avec jardin ; mobilité externe] insiste davantage sur les écarts saisonniers de trafic : « **Et de votre lieu de résidence actuel....** Ici, bah je dirais que on est bien situés parce que je suis sur un axe très rapide par rapport à la francilienne, je suis à même pas 5 minutes de la Francilienne, je suis aussi proche de la départementale et de la Croix Verte pour accéder à la Nationale 1, euh même si c'est n'est plus ce nom là et la Nationale 16 et je suis à 20 minutes de Roissy, c'est pour ça que c'est assez pratique. Pour mon fils aussi qui va sur Saint-Denis et Marly-la-Ville pour le sport, donc c'est assez pratique. Je dirais l'inconvénient c'est les avions, mais bon en même temps on n'est pas loin de Roissy. Après on ne peut pas tout avoir, mais bon voilà ! Vous l'entendez

---

<sup>71</sup> L'enquêtée n°72, dont les propos ont déjà été reproduits avait également signalé cette forte gêne estivale.



peut-être là [Rires]. **Oui j'entends !** Et encore c'est les périodes, euh plus l'été va arriver et plus on va en avoir parce qu'il y aura de plus en plus d'avions ; Euh !! On en entend un autre (avion), [Rires]. Après aussi, je suis dans une rue il y a beaucoup de tracteurs qui passent donc c'est une grosse nuisance ils passent à n'importe quelle heure, de jour comme de nuit. **Après une soixantaine de maisons visitées, c'est à Belloy que vous avez fait le choix de rester....** Oui à Belloy parce que c'était la maison qui correspondait pour le prix, après euh on est toujours obligé de faire des concessions puisqu'au départ moi je voulais un plain-pied ; c'est vrai que, ce n'est pas assez répandu dans la région. J'en avais vu quelques-unes sur Belloy mais c'était des maisons des années 70 en plus dans une résidence en copropriété, ça moi je ne voulais pas. Je voulais être propriétaire en toute propriété pour ne pas avoir de charges complémentaires que je ne puisse pas gérer. Donc je me suis fait une raison, pour trouver une maison avec des critères qui me correspondaient, pas trop grande, bien agencée, où il y aurait pas beaucoup de travaux à faire, le jardin suffisamment grand pour respirer mais pas trop pour l'entretien voilà quoi ! En plus, il n'y a pas de vis-à-vis, euh quand je suis dans mon jardin, je suis tranquille. **Tranquille dans votre jardin même pendant les passages des avions ...** Oui mais, après on ne peut pas avoir tout ce qu'on veut ; après voilà c'est sûr ça me dérange on a rien sans rien. Je peux pas être à 20 minutes de Roissy et puis de ne pas entendre les avions. Après ça dépend des pistes et des villes aussi, j'ai une amie qui habite à Marly-la-Ville elle n'entend rien parce que l'orientation euh... n'est pas de leur côté. Mais en même temps je préfère malgré tout rester ici qu'à Marly-la-Ville ».

Dans le cas de Paris – CDG sont évoqués à plusieurs reprises, les pics sonores enregistrés lors du SIAE (Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace) du Bourget, mais celui ne dure qu'une semaine à la fin du mois de juin et ce tous les deux ans (le dernier en date, auquel les enquêtés doivent se référer eut lieu du 23 au 29 juin 2017). L'enquête n°129<sup>72</sup> [Paris – CDG ; Le Blanc-Mesnil ; 40-49 ans ; employé ; ménage d'une personne ; locatif HLM ; petit collectif ; mobilité externe] aborde ce sujet : « **D'accord, est ce que vous avez des gênes sonores ?** Gênes sonores, c'est-à-dire, le bruit des voitures par exemple, des avions ? Ah si des avions, le bruit de euh, de vol surtout quand il y a le salon du Bourget oh là là, il y a du bruit, ils se lèvent très tôt le matin ou deux fois la nuit, boom, tu entends ce bruit, quand ils décollent voilà, et des fois tu entends voooooh (ndlr : en montant les mains) c'est comme ça ou des fois tu entends l'avion passer vooh, voilà c'est ça le bruit. **Vous pouvez me décrire la**

---

<sup>72</sup> Lors du questionnaire, l'enquête avait indiqué vivre seul, mais lors de l'entretien il vit en couple avec un enfant. L'indication figurant dans le tableau en annexe et celle le présentant, ci-dessus, maintienne néanmoins la structure familiale d'une personne seule, même si ceci ne correspond plus à la situation actuelle.

**gêne ?** *Ça fait mal aux oreilles et ça se dit, ça fait trop de bruit, tu dis oh là là, ça fait trop de bruit, par exemple je dis à ma femme tu entends ce bruit, elle me dit oh là là, c'est quoi ce bruit, on entend plus l'avion, c'est l'avion et tout comme ça. Et la nuit vous entendez ? Non pas la nuit, ce genre de truc c'est la journée, surtout très tôt le matin, mais c'est pas tout le temps, c'est la période des salons. Et vous avez parlé à des associations de ce problème ? Non, il y a pas d'association ici* ». Ces nuisances momentanées ne peuvent donc être mises sur le même plan que celles résultant des passages réguliers des avions et des couloirs aériens habituels.

#### iv. Figure 4 : Une stratégie d'évitement

La notion de stratégie d'évitement est fréquemment évoquée dans le cas des choix scolaires des parents. Plusieurs enquêtés font d'ailleurs explicitement allusion à la qualité des écoles, des collèges ou des lycées lors de leur choix d'implantation résidentielle. Dans le cas présent sera plus particulièrement abordée la question de l'évitement des zones à plus fortes nuisances sonores aéroportuaires. Ceci nécessite de disposer d'informations sur les spécificités des communes, voire des quartiers au sein de celles-ci. Ces calculs d'évitement vont davantage concerner ceux qui disposent d'un « champ des possibles » plus important et par ailleurs qui auront un intérêt à voir leur cadre de vie se valoriser.

	Classe de perception	Statut d'occupation	Type de logement	PCS	Structure familiale	Âge	Localisation par rapport au PGS	Plateforme aéroportuaire	Motifs de la mobilité
Surreprésentation	- Indiférenciée	- Locatif privé	- Petit collectif	- CPIS - profession intermédiaire	- Indiférenciée	- 30-39 ans	- Zone-tampon	- Toulouse-Blagnac.	- Modification du mode d'habiter. - Accès à la propriété.
Enquêté(e)s correspondant à la Figure n°4	Toulouse – Blagnac : N°1, N°14, N°17, N°19, N°24, N°29, N°34, N°39, N°40, N°47, N°48, N°53. Paris – Orly : N°56, N°62. Paris – CDG : N°105, N°128.								

**Tableau 27 :** Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°4. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

De façon surprenante, les enquêtés ayant évoqué la prise en compte des couloirs aériens et des nuisances sonores aéroportuaires dans leur choix de localisation résidentielle, sont plus fréquemment situés près de Toulouse. Parmi les quinze enquêtés référant à cette figure, 11 sont locataires du privé et 4 propriétaires. Ils résident d'abord dans du petit collectif (9) et sinon dans des maisons avec jardin (5). La PCS qui leur correspond le plus est de très loin les CPIS (10). L'enquêté n°14 [Toulouse - Blagnac ; Toulouse ; 20-29 ans ; CPIS ; couple ;

locatif privé ; petit collectif ; mobilité interne] explique la stratégie qui a été mise en œuvre : « **Et rester dans le même quartier, on peut même dire la même résidence, c'était un de vos souhaits ?** Ben en fait on a eu à peu près la même zone de recherche qu'il y a un an et demi, donc 31300 un petit peu élargi, avec l'entrée de Colomiers, Blagnac, éventuellement Cornebarrieu et Grenade, et puis Ancely, Purpan, Sept Deniers, Lardenne et voilà. Puis on a fait une étude de marché sur tous ces quartiers-là, et puis grosso-modo le marché est le même à peu près partout dans Toulouse. Il faut vraiment s'éloigner ou vraiment passer sous les couloirs d'avions pour faire baisser les prix, ou au contraire les faire augmenter si on cherche une maison. Le fait que le coup de cœur s'est fait dans le quartier, c'est plus de la coïncidence que quelque chose qu'on recherchait. Après c'est vrai que dans nos critères, il fallait que ce soit calme, que ce soit arboré, qu'il y ait un jardin, etc. Donc forcément on avait les critères qui correspondaient à peu près au quartier. Mais voilà du coup on avait quand même sélectionné une dizaine d'appartements qui correspondaient à peu près. Et il y en a un qu'on a éliminé parce qu'il était à côté du Zénith à la résidence du TOEC, donc juste en dessous du couloir d'avions, donc voilà. **Donc vous avez tenu compte des potentielles nuisances sonores des avions ?** Ah oui oui. L'environnement et les nuisances sonores, c'est sûr. Depuis notre appartement avenue Grande Bretagne, moi je sais que c'est fini. Il y a plein de choses sur lesquelles je pouvais faire l'impasse mais voilà. Ça aurait été comme ici, un hélicoptère une fois, deux fois par jour ou même trois quatre fois par jour, ça va, mais tout le week-end, à longueur de week-end, de 6 h à 23 h je ne sais plus à peu près, les avions qui décollent et tout, non. De ne pas pouvoir ouvrir les fenêtres, non ce n'est pas possible ».

L'enquête n°29 [Toulouse - Blagnac ; Toulouse ; 40-49 ans ; CPIS ; famille ; locatif privé ; maison avec jardin ; mobilité externe] met quant à lui l'accent sur le choix de s'éloigner des couloirs aériens et la volonté de préserver une tranquillité : « **Et, heu, au niveau des gênes donc visuelles, sonores, peut-être olfactives ?** Alors, heu, olfactives non. Heu, sonores, heu, on entend un peu les trains mais ça ne nous gêne pas. Le week-end on entend un peu le trafic aérien mais, heu, non ça c'est, heu, enfin c'est sans commune mesure par rapport à d'autres quartiers de Toulouse où on a eu l'occasion d'aller donc on n'a pas de, de, enfin c'est plutôt calme en termes de bruit. On entend les oiseaux, hein. **Ça a fait partie des, des critères ? Vous vous êtes dit, par exemple : tiens il y a beaucoup d'avions qui passent dans le sud de Toulouse, je vais éviter le sud de Toulouse même si ma femme travaille au Mirail ?** Oui. Oui. Oui. Oui. **Oui, c'était quelque chose d'important ?** Bah enfin, d'important, si on pouvait, oui, oui, oui. Si on pouvait s'offrir la possibilité de, la possibilité de ne pas faire, heu, subir ça à nos enfants, donc heu, et à nous, donc heu. Oui, en fait oui. J'ai, j'ai clairement

*regardé les cartes des couloirs aériens et du niveau sonore au début de notre recherche, heu, sur les secteurs ». Dans ce cas, il est intéressant de noter qu'il s'agit d'une mobilité externe, la famille venant de Charente maritime et qu'un important travail de prospection a été effectué sur place.*

Si ce critère n'avait pas initialement été pris en compte par l'enquêtée n°39 [Toulouse - Blagnac ; Toulouse ; 30-39 ans ; autre sans activité ; en colocation ; locatif privé ; maison avec jardin ; mobilité interne], après avoir exposé les nuisances sonores aéroportuaires, celle-ci a clairement indiqué lors de l'entretien que dorénavant cela ne serait plus le cas : « **Et, que pensez-vous de la qualité de l'air de votre quartier ?** *On est quand même à la croisée de deux grandes routes, la rocade et la rocade arc-en-ciel, on entend très bien les voitures donc ça laisse imaginer que la qualité de l'air ne doit pas être super. Et puis, il y a les avions qui passent au-dessus, aussi. D'accord. Vous venez de parler de la route et des avions, quelles seraient les gênes sonores que vous ressentez ici ?* *Il y a seulement la route et les avions ou plutôt, les avions et un peu la route. Pour la route, il y a toujours un fond sonore perpétuel mais je ne l'entends pas quand je suis dans la maison avec les fenêtres fermées. Avec les fenêtres ouvertes, oui. Vous n'avez pas de problème avec vos voisins sur ce sujet-là ?* *Non mis à part le chien du voisin mais c'est tout. Et, est-ce que vous, vous pensez déranger vos voisins ?* *Non, je ne pense pas. Ils ne sont jamais venus se plaindre en tout cas, [Rires]. D'accord. Je voudrais revenir sur le problème des bruits causés par les avions. Les avions, c'est pareil que pour la route mais en beaucoup plus fort. Quand on est dehors on les entend super bien, enfin, on a du mal à se parler ou alors il faut vraiment élever la voix. Dans la maison, par contre, ça ne gêne pas. Enfin, quand les fenêtres sont fermées, ça ne gêne pas. D'accord. Est-ce que vous savez s'il y a eu des mouvements, des actions ou des pétitions, par exemple, pour limiter le bruit des avions dans votre quartier ?* *Non, je ne suis pas au courant. Enfin, ça ne fait qu'un an et demi presque deux ans que je suis là. S'il y en a eu, j'imagine que c'était avant mais je n'en ai jamais entendu parler et je n'ai jamais reçu de courrier dans la boîte aux lettres qui proposait ça ou autre chose. D'accord. Est-ce que le bruit causé par les avions a modifié certaines habitudes de vie que vous pouviez avoir auparavant ?* *Oui, quand je suis dans le jardin et que je parle avec des amis, on est obligé de faire une pause quand les avions passent. Après, je ferme plus facilement la fenêtre quand je dors l'été. Est-ce que vous la fermez systématiquement ?* *Non, je dors souvent la fenêtre ouverte, quand même, parce que je suis quelqu'un qui se lève tôt donc entendre passer les avions le matin, ça ne me dérange pas plus que ça. Est-ce que vous savez à quelle heure passe le premier avion ?* *À six heures. Et le dernier ?* *Ça doit être à vingt-deux heures. Et, il*

**n'y a jamais d'exception ?** *Si, bien sûr. Ça reste exceptionnel mais ça arrive. D'accord. Est-ce qu'il y a d'autres choses que vous faites pour vous accommoder de cette gêne ?* *Si, je me fais un petit jeu, reconnaître quel est le modèle de l'avion, par exemple. Mais là, celui qui arrive je ne sais pas, [Rires]. En tous cas c'est un petit, [Rires]. 38<sup>ème</sup> minutes : un avion interrompt l'entretien. Pour moi les modèles ce sont les petits, les moyens, les gros et le Béluga. Le Beluga, il est très spécial, [Rires], je ne l'aime pas. C'est celui qui fait le plus de bruit. D'accord. J'ai oublié de vous demander combien vous avez fait de visites avant de trouver ce logement ?* *J'ai dû en faire six à huit, quelque chose comme ça. D'accord. Est-ce que pour votre prochain logement vous pensez que vous ferez attention au bruit des avions ?* *Oui. Comment est-ce que vous pensez vous y prendre ?* *Maintenant, autour de Toulouse, je sais dans quel quartier il y a le bruit des avions donc je pense que j'éviterais ce genre de quartier ou alors, je prendrais un quartier beaucoup plus en amont de la voie aérienne, du couloir aérien pour qu'ils soient plus haut, qu'on les entende moins. D'accord. De manière générale, que pensez-vous de la proximité de la zone aéroportuaire avec Toulouse ?* *C'est très accessible. C'est très accessible, enfin, il faut être honnête. Même moi, quand je prends l'avion, c'est facile d'y aller à l'aéroport. Donc, j'apprécie ça ».*

Des stratégies de relocalisation fine, à l'intérieur de la même commune, ont par ailleurs été observées. L'enquête n°105 [Paris – CDG ; Montmorency ; 50-59 ans ; CPIS ; ménage d'une seule personne ; locatif privé ; grand collectif ; mobilité interne] en fournit un exemple : « **Est-ce que vous aviez aussi privilégié des lieux où on peut accéder à plusieurs équipements de services publics ?** *Alors en fait ça fait longtemps que je suis à Montmorency, donc je connais des endroits sympas, des bars, des restaurants tout ça... et c'est vrai que sur Enghien y a beaucoup de choses. Et Montmorency c'est pareil y a plein des choses, on peut habiter sans prendre sa voiture pour faire des courses et Enghien c'est pareil. Moi ça m'énerve de prendre la voiture pour la moindre chose. Je suis à Montmorency depuis 6 ans et tu peux te déplacer à pied et ça c'est bien. Et l'environnement a-t-il pesé sur votre choix ?* *Le fait qu'il y a un jardin<sup>73</sup> c'est déjà bien, par contre en haut de Montmorency y a les avions qui font beaucoup de bruit et là on les entend moins. Donc le bruit des avions était l'une des causes du départ de l'ancien logement ?* *Oui ça a pesé mais moins. Je me souviens lorsque j'habitais là-haut les bruits d'avions faisaient qu'on n'entend rien lorsqu'ils passent, on n'entendait rien du tout. On était obligé d'attendre jusqu'à ce qu'ils passent pour comprendre quelque chose. On entendait plus le niveau sonore des avions en haut de Montmorency, parce*

---

<sup>73</sup> Comme cela a déjà été observé avec l'enquête n°72, il s'agit d'un appartement avec un jardin.

qu'on était plus sur la colline et quand les avions passent on voyait même le nom de la compagnie. Le bruit était énorme. Par contre en bas c'est moins fort ». Il peut paraître surprenant que ces stratégies d'évitement ne soient pas plus explicitement mises en œuvre par des ménages propriétaires, ceux qui auront à prendre en compte la valeur patrimoniale de leur bien, ni par ceux qui résident dans des maisons avec jardin où les nuisances sonores aéroportuaires se font plus fortement sentir. Par contre, il ressort que cette figure n°4 ne réfère pas aux ménages du parc locatif social, en raison des plus grandes contraintes s'exerçant sur leurs choix résidentiels, et correspond plus faiblement aux ménages populaires.

On notera par ailleurs que cette figure n°4 n'a pas été associée à une classe perceptive. En effet, les enquêtés peuvent ne guère ressentir de nuisances sonores car ils ont adopté une stratégie de mise à distance, mais ils peuvent aussi être confrontés à ces nuisances et avoir indiqué que dorénavant ils les prendraient en compte.

#### v. Figure 5 : Le bruit des avions, une demande d'aides

Parmi les enquêtés, plusieurs ont évoqué les aides leur permettant de faire face aux contraintes financières de l'amélioration de leur logement, en particulier dans le domaine des isolations phoniques. Certains se sont informés, d'autres souhaiteraient que les règles soient modifiées afin qu'ils puissent y avoir accès. Ceci constitue la spécificité de la figure n°5.

	Classe de perception	Statut d'occupation	Type de logement	PCS	Structure familiale	Âge	Localisation par rapport au PGS	Plateforme aéroportuaire	Motifs de la mobilité
Surreprésentation	- D ou E	- Propriétaire	- Maison avec jardin	- Profession intermédiaire - Employé	- Indiférenciée	- Indiférencié	- PGS	- Indiférenciée	- Indiférencié
Enquêté (e) correspondant à la Figure n°5	Toulouse – Blagnac : N°13, N°21, N°25. Paris – Orly : N°67, N°90. Paris – CDG : N°114, N°118, N°130.								

**Tableau 28** : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°5. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

L'enquêté n°13 [Toulouse - Blagnac ; Toulouse ; 50-59 ans ; profession intermédiaire ; couple ; propriétaire ; maison avec jardin ; mobilité interne] qui réside dans une zone PGS précise sa position quant aux subventions : « **Et sinon avez-vous fait des travaux spécifiques, au niveau de l'acoustique, de l'isolation phonique pour atténuer certaines nuisances ? Je pense notamment au bruit des avions que vous mentionniez tout à l'heure...** Ah les travaux spécifiques c'est le bazar parce qu'en fait pour faire des travaux spécifiques il faut acheter une vieille maison. Et là vous rentrez dans le cadre de possibilités de subventions pour faire des travaux sur l'acoustique à la fois euh, au niveau de l'enveloppe

de la maison, au niveau des menuiseries, etc. Donc vous rentrez dans un droit à subvention qui est très intéressant. Le problème c'est que nous au 27, la maison était vraiment en ruine, on a tout démolit, enfin on a gardé trois murs quoi. Et là il aurait fallu garder... De toute façon c'était un truc de trois pièces qui a été squatté et qui était immonde. Donc on n'allait pas s'installer là-dedans et dire ah voilà on a une fenêtre qui est cassée on va demander des subventions. Donc là on n'est pas rentrés dans ce cas de figure-là. Et ici c'était une maison neuve donc voilà. Alors ici, une maison neuve, c'est une obligation de bâtiment à basse consommation, donc hyper isolé, hyper ceci, hyper cela. Ce qui est bien, mais après c'est vous qui vous payez ça [Rires]. Normalement, bon ça ce n'est pas très sympa mais c'est comme ça, les nuisances sonores amènent un droit à subventions pour l'isolation phonique du bâtiment, voilà, mais ça, ça ne l'a pas fait. Bon après on ne va pas pleurer, bon voilà ». Les dispositifs sont donc connus, ce qui ne signifie pas qu'il soit simple d'y recourir.

L'enquêtée n°25 [Toulouse - Blagnac ; Mondonville ; 20-29 ans ; employée ; couple ; propriétaire ; maison avec jardin ; mobilité interne] évoque également le sujet : « **Donc vous avez parlé thermiquement et est-ce que vous avez isolé phoniquement ?** Oui. Au niveau des plafonds, par rapport à l'étage. Donc ça, on a été obligés au niveau phonique. Après au niveau de, malgré la proximité de la route, heu, on n'a pas eu besoin d'isoler phoniquement au niveau des murs. On a, enfin après c'est vrai... **Ça reste calme ?** Oui. Après, on a quand même, en bout de terrain les avions qui passent. Donc heu, mais nous ça ne nous gêne pas. Heu, on a été habitués, enfin moi, j'ai toujours grandi avec des avions à proximité donc, heu, ça ne m'a jamais gênée d'avoir, heu, des avions qui passent. **Vous les entendez beaucoup, enfin ça vous coupe dans vos discussions ou vous vous entendez quand même ?** Alors, si on est dehors, heu, oui. Si on est dehors, heu, on a des difficultés, heu, à s'entendre, heu ce n'est pas non plus, enfin voilà, mais, heu, oui. Quand on est dehors ça peut, ça peut gêner nos discussions, heu, en intérieur pas du tout. Heu, et puis enfin, c'est comme les gens qui habitent à côté d'un chemin de fer, au bout d'un moment ils s'en, ils n'entendent plus et, enfin, moi c'est pareil. **L'été, vous dormez fenêtres ouvertes, par exemple ?** Oui. Et ça ne me gêne pas [Rires]. Non, non, enfin ça ne me réveille pas, heu, non, non, je n'ai aucun souci de ce côté-là. **Pour rester là-dessus, quand vous êtes arrivés à Mondonville pour la première fois donc dans votre ancien logement, c'était un critère, un peu, la zone aéroportuaire, le fait d'être à côté et du bruit qui pouvait vous dire que pour Mondonville vous ne saviez pas trop ?** Alors, heu, Mondonville, non, heu, par contre ça a été rédhibitoire pour Tournefeuille parce que là, par contre, heu, c'était vraiment, heu, dans toutes les maisons qu'on a visitées, et pourtant on a habité à Blagnac, heu, on était très

*proche aussi, heu, on était d'ailleurs dans la zone où l'ANAH, heu, prenait en charge, heu, le double vitrage donc on l'avait, on l'avait mis en place dans l'ancien, dans l'ancien logement mais, heu, mais pour Tournefeuille c'était vraiment, heu, gênant. Ça, ce, c'était gênant par le bruit, par les odeurs, heu, enfin Tournefeuille non, Tournefeuille ça a été rédhibitoire Mondonville pas du tout. Peut-être parce que la nature était là alors qu'à Tournefeuille elle n'y est pas du tout, [Rires]. Et peut-être que ça a joué aussi dans la balance. C'est peut-être un des points qui, qui a joué ».* Les ménages intègrent donc la possibilité d'avoir accès aux aides lors de leur choix d'implantation et se renseignent sur les zones éligibles (ainsi l'enquêté n°114 qui réside à Montmorency, mais dont la maison n'est pas située dans la zone appropriée pour bénéficier des aides de Paris - CDG).

L'enquêtée n°118 [Paris - CDG ; Saint-Gratien ; 40-49 ans ; profession intermédiaire ; ménage d'une personne ; propriétaire ; grand collectif ; mobilité externe] souhaiterait quant à elle que ces zones soient modifiées afin d'avoir accès aux aides : « **Une dernière question, est-ce que vous entendez le bruit des avions et est-ce que ça vous gêne ?** *Oui c'est pour ça que j'aimerais changer ma fenêtre, alors j'aimerais bien que ma ville soit dans le couloir aérien, voilà ça c'est très important parce que c'est vrai qu'il y en a de plus en plus, qu'est-ce que t'en penses ?* (ndlr : en s'adressant à son amie qui était présente). **L'amie :** *Tout à fait.* **L'enquêtée :** *Ça c'est vraiment une bonne question et euh, j'aimerais bien que Saint-Gratien se mette sur le couloir aérien pour qu'on soit nous, les habitants, protégés de ces bruit sonores, ça vraiment, et surtout la nuit, c'est ça ce que je voulais dire, à partir euh, après 17 h, 18 h, c'est le seul, c'est pas les voitures, c'est ça, bizarrement, apparemment en une année ça a changé ou j'avais pas fait peut être attention aussi parce que je me suis pas, oui il faut s'adapter à l'environnement de la maison, l'environnement extérieur etc. J'avais pas fait attention, c'est vrai que les avions de plus en plus, maintenant que vous me posez la question c'est vrai, en effet, tout à fait, voilà.* **Les gênes comment vous les décrivez ?** *En fait très bruyant, la télé, même le téléphone, une conversation si je suis en conversation avec ma fenêtre ouverte c'est insupportable même si ça reste très peu mais on sent que c'est un bruit très fort et après parfois c'est très compliqué, je ne sais pas la dernière fois on était à la maison (ndlr : en s'adressant à son amie), voilà elle m'a fait la réflexion tu peux pas fermer la fenêtre, j'ai dit ouais mais il fait chaud et d'allumer mon volume plus fort c'est vrai la radio voilà, et qu'un côté pas de l'autre (de l'appartement), parce que de l'autre côté je vais pas souvent mais mais plus le côté des salles, plus le côté cuisine, salon et chambre parce que l'autre chambre, encore je vais pas régulièrement à la chambre d'amis mais, voilà exactement.* **Et le week-end vous entendez la journée ?** *En fait c'est variable, ça dépend, la*



*journée à partir de 12 h 00 c'est vrai qu'il y a des vols, les voitures sont là, on n'entend pas que ça mais après c'est plutôt le soir quand les voitures sont au repos. L'amie : Le soir on entend que ça, que les avions et ils sont rapprochés, c'est pas que... L'enquêtée : Parce qu'elle est à la halte-garderie en bas mais il y en a particulièrement les vacances peut-être mais je ne me suis pas posé la question non plus, la gêne c'est au niveau de mes fenêtres, pour moi c'est primordial de changer mes fenêtres, que la ville prenne position et qu'elle soit dans le couloir aérien, c'est très important parce que ça peut, ouais, parce que ça fait un coup moral quand même parce que l'endormissement ça fait ça, c'est au niveau de l'endormissement, si je me pose sur mon lit même pour faire la sieste, ça peut m'effrayer, ça ça joue sur votre état après, je me suis posé la question si j'étais un peu fatiguée, parce que il y avait la période de jeûne et c'est insupportable parce que moi je me réveille vers 2 h après c'était insupportable, voilà, ça c'est clair, net et précis c'est insupportable. Vous avez essayé de voir des associations, le voisinage ? Ben eux ils ont changé pour certain et euh ils ont les moyens, moi j'ai pas les moyens, puis je rentre pas, il y a différentes subventions aussi qui sont mises bien sûr, mais je rentre pas du tout dans les critères parce que ce niveau quotient familial, au niveau des salaires, voilà, des ressources et ça c'est pas possible pour moi je suis seule, pas d'enfants pas ceci, pas mariée, je prends plein pot, que pour une famille c'est plus, voilà les subventions ne sont pas les mêmes à la mairie, que si ça rentre dans le couloir aérien je rentrerais dans les subventions aux habitants qui me permettraient de ramener une entreprise, je choisirais pas, on s'en fout, mais qui me poserait des fenêtres voilà, moi je m'en fous, du moment qu'on me pose des fenêtres et qu'il y ait moins de gêne ça me permettrait d'avancer, voilà ».* Il ressort de ces extraits que les demandes les plus appuyées concernant le renforcement des aides et l'extension spatiale des communes éligibles émanent de ménages propriétaires, cherchant à valoriser leur bien, mais ne disposant pas de moyens suffisants pour engager les premiers travaux d'amélioration phonique.

vi. Figure 6 : Le bruit des avions, indignation et mobilisation

Comme il a été montré avec l'extrait précédent, les enquêteurs ont cherché à sonder la volonté d'implication des enquêtés auprès d'associations<sup>74</sup>, voire de mouvements politiques. Or, si certains enquêtés ont bien indiqué avoir été approchés par des militants de ces associations ou avoir eux-mêmes pris des informations, très rares sont ceux s'y étant impliqués. Il est néanmoins apparu souhaitable de maintenir cette figure n°6, en la considérant comme révélatrice d'une position possible des individus et des ménages face aux nuisances aéroportuaires.

	Classe de perception	Statut d'occupation	Type de logement	PCS	Structure familiale	Âge	Localisation par rapport au PGS	Plateforme aéroportuaire	Motifs de la mobilité
Surreprésentation	- Indif-férenciée	- Propriétaire	- Maison avec jardin	- Indif-férenciée	- Indif-férenciée	- Indif-férencié	- PGS	- Paris – CDG - Paris - Orly	- Indif-férencié
Enquêté (e) correspondant à la Figure n°6	Paris – Orly : N°65 et N°132.								

**Tableau 29** : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°6. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

L'enquêtée n°65 [Paris – Orly ; Lésigny ; 30-39 ans ; employée ; couple ; propriétaire ; maison avec jardin ; mobilité interne] fait part de son mécontentement quant aux nuisances sonores et envisagerait de prendre contact avec des associations : « **Alors moi je vais revenir sur l'environnement, sur l'ambiance et sur les gênes sonores que vous avez rencontrées. En dehors des avions il y en a eu d'autres ? Oui. La N104** (ndlr : la Francilienne) *qui passe pas très loin. Alors c'est pas tous les jours qu'on l'entend, selon les jours. C'est un peu comme les avions... enfin les avions on les a tout le temps, mais selon les moments c'est plus ou moins fort [Rires]. Les avions c'est vraiment toute la journée ? Ah c'est toute la journée... C'est surtout l'été quand il fait beau. En fait on sait quand il fait beau quand on entend les avions [Rires]. Quand il fait pas beau on les entend moins, mais quand il fait beau là... Je dis pas qu'on les touche hein on n'est pas comme à Villeneuve-Saint-Georges, je suis encore passée là-bas cette semaine c'est abuser, mais chez nous c'est pas mal. D'accord. Et justement vous le saviez avant d'arriver ici, mais est-ce que vous saviez que c'était à ce point-là ? Non je ne savais pas que c'était à ce point-là, et pourtant j'ai essayé avant d'acheter, j'ai quand même regardé machin. Je connaissais un peu le quartier mais je n'ai pas dû passer au bon*

<sup>74</sup> Dans le cas de la plateforme Paris – CDG, l'ADVOCNAR (Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes) en constitue un exemple important (voir son site : <http://www.advocnar.fr/>). Elle milite pour la réduction du trafic aérien, en cherchant en particulier à étendre à Paris – CDG les règles d'interdiction de trafic qui s'appliquent à Paris – Orly, de 23 h 30 à 6 h 00.

*moment. D'accord. Si vous aviez su que c'était à ce point, auriez-vous fait le même choix ? (silence) ou alors... J'aurais peut-être réfléchi à deux fois. C'est vraiment un point négatif, j'aurais peut-être réfléchi à deux fois. Après le quartier est vraiment spécial, j'aime vraiment ce quartier [Rires]. Après dans le quartier ce qu'il se passe, comme c'est un quartier de 608 maisons, je me dis qu'il y a peut-être d'autres endroits où il y a moins de nuisances sonores, et là peut être que là j'aurais mieux géré mon truc, mais comme les agences immobilières c'est pas le genre de truc qu'ils vont dire voilà. Est-ce que ces nuisances sonores là peuvent vous pousser à partir ? Non ! Pas pour le moment. Il m'en faut plus [Rires]. Est-ce que vous envisagez de rester longtemps dans cette maison ? Oui je pense que je vais rester un bout de temps quand même, après faut pas non plus qu'on se fasse trop embêter par tout ça. Je me dis qu'on va peut-être s'habituer aussi... Bon là ça va presque faire deux ans je ne me suis toujours pas habituée donc... Ça commence tôt le matin, bon la nuit il n'y a pas d'avions, ça doit s'arrêter vers 22-23 h, je ne regarde pas forcément les horaires mais ça doit être à peu près ça. Et le matin c'est tôt, ça doit être 7 h un truc comme ça. Vous allez donc peut-être envisager de participer à un mouvement associatif ? Oui, il y a un mouvement qui s'active justement à Lesigny, donc je vais voir. Ce mouvement revendique quoi exactement ? Des indemnités par exemple ? Non je ne pense pas, je crois que c'est vraiment... je sais qu'il y a eu des manifestations parce que je le vois sur les infos de la ville. Non je crois que c'est des choses comme écrire au Préfet, faire des petites manifestations... je ne me suis pas encore intéressée au truc mais je vois qu'ils ont mis aussi des systèmes de sonorités, voilà. Après la seule chose que j'avais faite, c'est que j'avais appris qu'il y avait une liste qui existait quand j'ai dû changer mes fenêtres en double vitrage, donc il y avait un classement j'avais regardé sur internet. Et en fait Lesigny oui à un certain moment c'était dans la zone mais nous pas du tout. A priori on a pas assez de son, je me suis dit « quand même ils exagèrent », parce que c'est pas le fait de gratter un peu de sous, enfin c'était le but aussi, mais j'étais étonnée qu'on ne fasse pas partie de la zone parce que Lesigny en fait partie mais c'est le bois. C'est là où il n'y a personne donc... j'avais appelé la mairie et apparemment on n'est pas concernés ». L'accès aux aides évoqué plus particulièrement avec la figure n°5 peut constituer un facteur susceptible d'enclencher une action plus militante. L'enquêtée n°65 semble intéressée par ces questions, mais n'a pas encore franchi le pas. Il est possible par ailleurs de constater avec cet exemple que les nuisances sonores constituent une gêne importante, mais pas suffisante pour conduire à une nouvelle mobilité résidentielle.*

L'enquêtée n°132 [Paris – Orly ; Saint-Michel-sur-Orge ; 50-59 ans ; profession intermédiaire ; couple ; propriétaire ; maison avec jardin ; mobilité interne] évoque des actions plus engagées pour s'opposer à des modifications des couloirs aériens : « *On a fait beaucoup de travaux à notre arrivée, on a presque tout refait... les fenêtres, les portes afin de faire des économies d'énergie, des travaux d'isolation, double vitrage pour l'isolation phonique. On ne subit pas de nuisances sonores car on est dans un lotissement tranquille où il n'y a pas de bruit de voitures... La seule chose qui est vraiment pénible c'est quand il y a cette déviation des voies aériennes sur l'Aéroport d'Orly, deux mois mais l'été ! Là où on a besoin de profiter et de sortir se poser dans le jardin, bah on pouvait même pas manger dehors, toutes les 3 minutes un avion passe, ils passent tellement bas qu'on pouvait voir le nom de la compagnie. On ne peut ni se parler ni s'entendre. Les travaux nous ont coûté cher pris à notre charge. Et concernant votre logement : qu'en pensez-vous par rapport au précédent ? Elle est comme les communes voisines donc pas de grande différence, sauf qu'avant on était locataires HLM et maintenant on est propriétaires de notre maison avec jardin. Et que pensez-vous de votre environnement résidentiel au sens large, en termes paysagers, d'ambiance, de sentiment d'(in)sécurité, d'avantages et de gênes (visuelles, sonores, d'odeurs) ? L'environnement est agréable, on est dans des maisons individuelles avec de la verdure, avec un parc, c'est vraiment agréable. Le sentiment d'insécurité c'est quelque chose que je ne connais pas personnellement... Je sors souvent le soir mais je n'ai pas peur... Je ne dis pas qu'elle n'existe pas, mais ça ne m'effraie pas et je ne veux pas en faire une psychose, il arrivera ce qu'il arrivera de toute façon. Je dis pas qu'il faut laisser faire, ce n'est pas mon discours attention, mais ça ne va pas m'empêcher de sortir, de prendre les transports pour aller sur Paris, de prendre le RER et de rentrer tard. Ça ne va pas nous empêcher de vivre parce qu'il y a des abrutis, si j'ai envie de sortir, je sors. Sur le Plan de Gêne Sonore ? Ça fait 3 ans que tous les étés, les bruits d'avions... parce que quand même, on a acheté une maison avec 150 m<sup>2</sup> de jardin pour pouvoir être dehors, par ce que qu'on on est obligé de rentrer parce que c'est pas possible on ne peut pas se parler. On a déjà signé des pétitions là-dessus avec la mairie. Quand il y a eu le projet d'ouvrir une voie supplémentaire qui serait passée au-dessus de nos communes là : Saint-Michel, Sainte-Geneviève, alors je sais pas pour les autres, il devrait avoir plus ou moins aussi toutes les petites communes environnantes de la communauté d'agglomération Val d'Orge où il y avait vraiment eu un mouvement, à l'initiative du maire. On a signé des pétitions, on est allé manifester dans les rues de Saint-Michel et tout, déjà pour éviter que cette voie soit ouverte, visiblement, pour le moment ce projet a été enterré et on a gagné de ce côté-là. Maintenant,*

ils nous le font peut-être payer en nous collant toutes ces déviations de voies aériennes l'été, possible ! On n'a pas créé d'association, c'était un mouvement spontané et puis à la demande des maires etc. ». Dans certains cas, les enquêtés font part de leur inquiétude concernant les modifications des flux aériens et des conséquences envisageables pour leur propre situation. Il en va ainsi de l'enquêtée n°23 [Toulouse - Blagnac ; Cugnaux ; 40-49 ans ; employée ; ménage d'une personne ; propriétaire ; maison avec jardin ; mobilité interne] : « **Et que pensez-vous de la qualité de l'air ?** Ça me fait peur [Rires]. Je ne sais pas trop si elle est bonne quoi... Après je suis un petit peu retirée de la ville tout de même. C'est la ville mais on a quand même les odeurs de campagne et la fraîcheur du matin. Après, ce qui est désagréable, c'est la déchetterie que l'on sent parfois, selon le vent. Mais c'est assez rare. Il y a Francazal par contre pas loin et bon les avions on ne peut pas faire autrement que de les entendre. Ils passent juste-là au-dessus. **Ça vous gêne ?** Oui quand même. Mais on s'habitue même si cela fait bizarre. **Vous le saviez avant d'emménager ?** Oui, mais je n'avais pas réalisé. Mais ce n'est pas rédhibitoire, c'est vivable quand même. Je crois que maintenant Francazal ils l'ont vendu pour faire des sociétés qui gèrent les drones. Donc voilà, ils ne développent pas l'aviation à Francazal même si ça m'a fait peur à un moment. Parce qu'ils parlaient de mettre en place les Low Cost et après les avions d'affaires. C'est vrai que cela peut vite engendrer des bruits, donc voilà. **J'imagine que c'était un critère important pour vous puisque vous portez une attention particulière au bruit ?** Ah oui, oui. Moi j'ai un ami qui habite à Pouvoirville, c'est infernal. Le trafic c'est tous les jours, il y a un avion qui passe toutes les 5 minutes. Et quand il passe on ne peut plus parler. **Cela dérange votre ami ?** Ah oui, en plus je trouve que les maisons perdent en valeur, ça prend une claque. Donc là ça va Francazal, ce n'est pas très dérangeant. **Et par rapport à l'aéroport de Blagnac vous n'êtes pas gênée ?** Non, on n'a pas d'avion là. On n'a pas les lignes qui passent à proximité, donc ça va. **D'accord...** Après moi j'ai des amis qui ont des appartements situés sous les lignes aériennes et les avions passent très bas parce que c'est vrai que l'aéroport est quand même assez proche de la ville. J'ai quand même de la chance de ne pas être sous un couloir aérien ». Ceci conduit à une attention particulière à ces sujets sans déboucher sur des implications plus importantes. Cette enquêtée ne peut donc en l'état être rattachée à la figure n°6.

Certains enquêtés s'interrogent sur la pertinence de critiquer les nuisances sonores quand on a fait le choix, en connaissance de cause, de résider à proximité d'une plateforme aéroportuaire, ainsi de l'enquêté n°103 [Paris – CDG ; Montmorency ; 50-59 ans ; employé ; ménage d'une personne ; locatif privé ; petit collectif ; mobilité interne] par ailleurs rattaché à la figure n°2 :

« **Avez-vous des gênes visuelles, sonores ou de poussières ?** *Gêne sonore oui, les bruits des avions. Ça vous gêne beaucoup ? Non parce que derrière en journée c'est moins, le matin selon le sens du vent, oui. Mais est-ce que c'est gênant, non ; on n'est pas quand même en zone d'atterrissage proprement dite. Par contre on est en zone de descente ça c'est sûr mais ça fait beaucoup moins de bruit que ceux qui sont dans la zone d'atterrissage. Mais à l'intérieur de la maison ça ne gêne pas du tout ? Non ça ne dérange pas le sommeil ni la conversation. Si on vous demandait de déposer des pétitions ou des actions allez-vous le faire ? Non parce que je n'ai pas l'intention de le faire. On sait qu'on est en zone aéroportuaire. Je ne sais pas moi, c'est comme si quelqu'un veut acheter une maison à Orly il sait que y a des bruits d'avion et après il se plaint de gêne sonore. Ce n'est pas logique. Et déjà y a un site, j'ai oublié son nom qui vous définit un certain nombre de villes par rapport à certaines nuisances sonores etc. Voilà Montmorency fait partie de ces villes ».* Certains enquêtés signalent par ailleurs avoir été contactés par des associations, en raison de leurs réseaux de connaissances, mais ont préféré ne pas donner suite. S'ils ne peuvent non plus être rattachés à la figure n°6, leur point de vue critique présente un intérêt.

L'enquêté n° 133 [Paris – CDG ; Eaubonne ; 60 ans et plus ; retraité ; couple ; propriétaire ; maison avec jardin ; mobilité interne] fournit des éléments sur ce point : « **Oui, vous pouvez me dire si ça vous gêne ?** *Alors je vais vous dire, les avions on les entend, il y a une période où on les entend énormément, c'est lorsqu'on a le salon du Bourget ou lorsqu'il y a des grandes fêtes, Pâques ou des manifestations, tous les hmmm, tous les 3 minutes vous avez un avion qui passe, mais si vous voulez c'est gênant quand vous écoutez la radio ou vous regardez la télé et vous suivez je dirais ce que dit un présentateur et là tout d'un coup vous perdez enfin vous n'entendez plus ce qui est dit alors on peut soit fermer ses portes, quand il fait chaud comme ça ou quand on a besoin d'un peu d'air, c'est un peu gênant, mais enfin mais si vous voulez je n'en souffre pas, je vais vous dire pourquoi parce que ça me rappelle une année il y a longtemps du côté de Strasbourg il devait y avoir, on devait construire un grand aéroport de Fret et là les gens on dit oh on en veut pas, ça va faire du bruit ceci cela, donc je comprends bien les gens qui veulent sauvegarder leur tranquillité mais néanmoins cet aéroport est allé, il a été construit en Allemagne, je ne sais pas si, quel était l'environnement, l'habitat, mais c'est quelque chose qui aurait apporté de l'activité et donné du travail et pour, je dirais c'est un peu polluant, je dirais c'est une pollution sonore avant tout mais euh d'un point de vue économique, je pense que ça été une grande perte, moi pensant ça, mon jugement étant celui-ci, ici je le supporte (ndlr, le bruit) et même je le dis à partir d'un certain moment, je ne les entends quasiment pas, c'est dans mon bruit de fond alors il y a peut-être une chose*

*c'est qu'ils sont suffisamment haut et qu'on les entend moins et aussi il y a autre chose c'est qu'ils ont amélioré, ils ont baissé le niveau sonore des réacteurs, il y en avait un c'était celui qui était supersonique l'autre, celui qui avait le nez pointu (ndlr, Concorde) on l'entendait bien parce qu'il avait un bruit particulier mais je vais vous dire, ça ne m'a jamais gêné, à chaque fois que j'entendais, je sortais et je le regardais, je l'admirais et d'ailleurs, j'avais contribué à une partie d'étude, c'était le calculateur de freinage de cet avion, mais bon c'est pas pour ça que je le tolère plus, non parce que je le trouvais beau et puis attendez, combien de fois j'ai pris l'avion d'un point de vue professionnel et aussi pour mon plaisir alors à partir de ce moment-là, j'ai jamais refusé et j'ai été content pour voyager en avion, pour les besoins que j'ai exprimés et je ne peux pas empêcher, je dirais aux autres ce que moi on m'a permis, j'aurais fait un peu d'intolérance, bon je pense que les gens qui sont plus près, ou qui sont sur les pistes, encore que a-t-il été dit ou a-t-il été relaté, il y a eu des travaux pour diminuer le bruit qui a été fait, est ce que tout le monde en a bénéficié, je n'en sais rien, si ça les gêne peut être plus c'est qu'ils sont peut être devenus sourds. **Est-ce que dans le voisinage, les gens se plaignent du bruit des avions ?** Ici je ne sais pas, euh j'avais un copain qui habite Ermont, il est venu me voir plusieurs fois parce que c'est avec l'ADVOCNAR, enfin l'association je crois que c'est ça, pour que je signe la pétition mais j'ai jamais signé de pétition parce qu'ils font un peu d'intolérance, il faut euh, c'est pas encore insupportable et les compagnies ont aussi fait, ont aussi fait des efforts et aussi ça ne passe pas toute la nuit, ça commence à 5 h du matin. **Et dans la maison d'avant (ndlr, à Eaubonne), dans le voisinage on se plaignait de ce bruit ?** Pas dans ma rue mais bon quelques fois ça ne nous empêchait pas de dire oh la la la la, on s'entend plus bon, mais vous savez c'est embêtant, vous savez c'est toutes les trois minutes (l'avion passait), mais c'est parce que je suis avec vous mais autrement je ne l'entendrais pas, mais vous savez c'est à partir du mois de septembre, octobre, novembre jusqu'au mois de mars, ah vous êtes bouclé chez vous à cause du froid, si vous ouvrez les fenêtres, c'est tous les quarts d'heure, toutes les vingt minutes. **Vos fenêtres sont bien isolées ?** Oui c'est du double vitrage. **Est-ce que le bruit des avions vous empêche de rester dans votre jardin, de rester à l'extérieur ?** Non, non ». Compte tenu de sa fascination pour les avions, cet enquêté a été rattaché à la figure n°7. S'il évoque l'aspect saisonnier des nuisances (cf. figure n°3), ce sont néanmoins les avantages spécifiques liés aux aéroports, en particulier sur le plan économique, qui se dégagent de son entretien.*

vii. Figure 7 : Avions et aéroports : une fascination

	Classe de perception	Statut d'occupation	Type de logement	PCS	Structure familiale	Âge	Localisation par rapport au PGS	Plateforme aéroportuaire	Motifs de la mobilité
Surreprésentation	- C	- Locatif privé - Propriété	- Grand collectif	- Indif-férenciée	- Indif-férenciée	- Indif-férenciée	- Zone-tampon	- Principalement Toulouse-Blagnac	- .Mobilité professionnelle
Enquêté (e) correspondant à la Figure n°7	Toulouse – Blagnac : N°7, N°27, N°33, N°36, N°38, N°41, N°43, N°44, N°45, N°46, N°49, N°51, N°52. Paris – Orly : N°73, N°88. Paris – CDG : N°106, N°124 et N°133.								

**Tableau 30** : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°7. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.

Cette figure n°7 regroupe les enquêtés qui ont émis des propos positifs sur les avions ou sur les atouts spécifiques liés aux plateformes aéroportuaires. Les raisons sont à trouver non particulièrement dans la localisation géographique des enquêtés, mais davantage dans leur parcours de vie, leur itinéraire professionnel<sup>75</sup> ou dans leur mode de vie. Il faut par ailleurs insister sur un point surprenant, parmi les dix-huit enquêtés référant à cette figure n°7, treize résident à proximité de la plateforme de Toulouse – Blagnac. Celle-ci suscite un intérêt particulier et est considérée comme un atout majeur pour l'agglomération toulousaine. L'enquêtée n°43 [Toulouse - Blagnac ; Cornebarrieu ; 30-39 ans ; profession intermédiaire ; hébergée dans sa famille ; logée gratuitement ; maison avec jardin ; mobilité externe] qui travaille dans la zone aéroportuaire pour une filiale d'Airbus fournit des éclaircissements sur ce point : « **D'accord. Vous venez de me parler des avions, c'est parce qu'on les entend vraiment beaucoup ?** *Oui, bah vous avez dû vous en rendre compte. Quand on est dehors c'est un peu gênant quand même. Et comment vous vous êtes adaptés à cette contrainte ? Non, je ne sais pas trop quoi vous dire. C'est vrai qu'on ne prend pas trop l'apéro dehors. Quand on aère, on le fait en grand, d'un coup, pendant le ménage. Mais apparemment c'est ce qui est conseillé. Enfin c'est ce qu'on entend pendant les publicités EDF à la radio. Donc de ce côté-là... Après, la maison est très bien isolée. Comme vous le voyez, on n'entend pas grand-chose à l'intérieur. Et puis je crois que l'on s'habitue à tout. Mais moi, je me souviens que quand j'étais petite et que je jouais dans le jardin, cela ne me dérangeait pas plus que ça. Je dirais même que ça m'amusait. Je crois que je peux dire que j'aimais les regarder passer. Après, j'ai grandi et vous savez quand on est adolescent on passe beaucoup de temps dans sa chambre ou à l'extérieur et je n'ai jamais vraiment invité beaucoup d'amis ici. Mais bon, il y*

<sup>75</sup> Voir par exemple que l'enquêté n°133, précédemment cité, évoque son activité professionnelle dans l'aéronautique et l'usage qu'il fit de l'avion à des fins professionnelles ou de tourisme pour justifier son refus de s'engager avec l'ADVOCNAR.



*a quand même beaucoup d'endroits à Toulouse où on entend bien les avions. L'aéroport est quand même tout proche de la ville. Alors certes, il y a des contraintes comme celle-là mais c'est vrai que Toulouse ne serait pas Toulouse sans Airbus et son aéroport. C'est quelque chose qui participe pas mal, quand même, au dynamisme de la ville. D'accord. Et est-ce qu'il y a d'autres gênes sonores ici ? Il y a un peu de passage sur la route devant mais comme on profite peu de l'extérieur et que la maison est bien isolée cela ne nous gêne pas et derrière c'est le lotissement donc c'est très calme. Non, à part les avions, ça va ».*

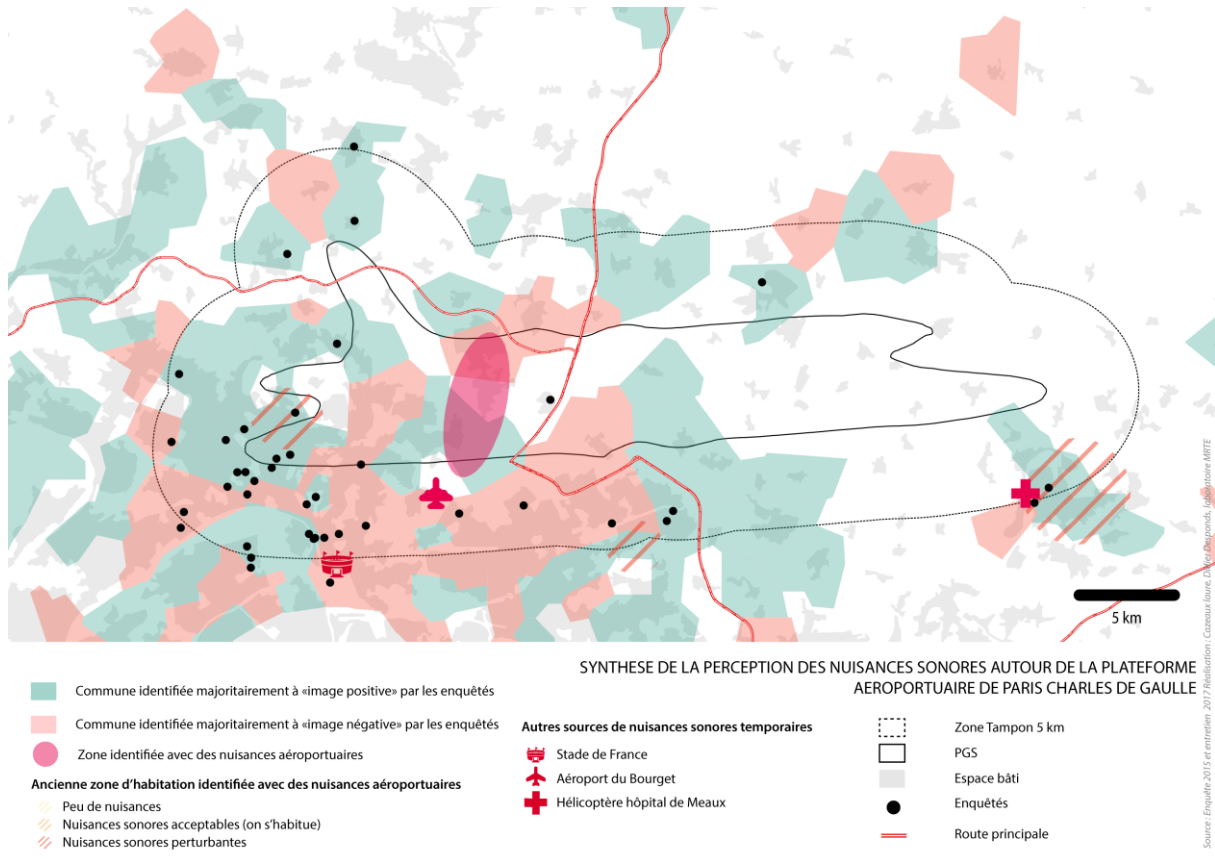
L'importance de la plateforme de Toulouse – Blagnac est fréquemment associée aux industries de l'aéronautique et de l'espace. Certaines des mobilités externes observées correspondaient à des installations dans l'agglomération pour des raisons professionnelles (enquêtes n°29, 32 et 45) en relation avec Airbus ou l'une de ses filiales.

Le dynamisme économique, mais aussi une forme de dépendance vis-à-vis des activités dominantes sont évoqués par l'enquête n°51 [Toulouse - Blagnac ; Toulouse ; 50-59 ans ; CPIS ; famille monoparentale ; locatif privé ; grand collectif ; mobilité interne] : « **D'accord. Donc maintenant je peux vous dire, l'étude porte aussi sur les choix et les stratégies résidentielles des gens en fonction de la zone aéroportuaire. Je ne pouvais pas vous en parler plus tôt car notre objectif est de savoir si vous en feriez mention de vous-même. Du coup, je voudrais savoir si ici vous vous sentez impactés par le bruit des avions ? Non. Sincèrement, non. Est-ce que c'est quelque chose auquel vous avez fait attention lorsque vous avez voulu déménager ? Non mais je sais qu'on n'est pas vraiment dans l'axe. Cet axe est plutôt au sud de la ville. Non. Je n'y ai pas pensé et ici je n'ai jamais été dérangé par le bruit des avions. Vous m'avez dit que vous vouliez être à l'est de Toulouse pour être au plus proche de votre travail, est-ce que c'est lié aux embouteillages créés par les nombreux emplois situés sur la zone aéroportuaire ? Non. Pour moi la proximité avec le travail est quelque chose d'important mais comme je vous le disais pour la localisation de ce logement j'ai surtout pensé à mes gamins pour qu'ils puissent aller à l'école à pied et sans mettre trop de temps. Est-ce que vous voyez cette proximité-là comme étant un avantage ? Peut-être que vous prenez souvent l'avion ? Non, je ne prends pas souvent l'avion mais après, c'est vrai que dans une grande ville qui est bien desservie au niveau aérien, c'est bien mais pour moi ce n'est pas un critère. De manière générale, vous pensez que cette zone a quel impact sur Toulouse ? Comment le vivez-vous ? Bah il y a quand même une personne sur deux qui travaille dans le secteur aérien de près ou de loin, d'une manière ou d'une autre. Donc, ça fait partie du dynamisme économique de la ville donc c'est bien parce qu'il y a du travail donc pour ça, ce n'est que du positif, on va dire ».**

Pour d'autres enquêtés, la proximité d'un aéroport offre un véritable avantage. L'enquêté n°88 [Paris – Orly ; Chevilly-Larue ; 30-39 ans ; profession intermédiaire ; ménage d'une seule personne ; propriétaire ; grand collectif ; mobilité interne] apporte des éléments sur ce point : « **Oui, vous ne l'avez pas évoqué mais vous n'êtes pas très loin d'Orly je crois, vous entendez les avions ?** *Non pas du tout. Donc à ce niveau-là... Non. Le bruit le plus important que j'entends, les fenêtres ouvertes c'est les voitures dans la rue. Donc à ce niveau-là non, c'est pas... et puis même les voitures c'est pas énorme. Non au niveau des nuisances sonores c'est pas du tout... Après c'est un vieil immeuble donc de temps en temps effectivement quand il y a des travaux on entend les marteaux, les perceuses... C'est des années 70, 75 et du coup c'est vrai que la VMC communique beaucoup les bruits... donc c'est... C'est les seules nuisances sonores qu'on a. Mais oui, on est à côté d'Orly. Ça c'est pratique pour les vacances [Rires]. Être à 10 minutes de l'avion, on met tout dans un Uber et c'est bon, c'est rapide. Donc voilà... Mais sinon non, les avions on est tranquille ici* ». Dans plusieurs cas, il a été signalé que les avions sont associés aux vacances, à l'évasion, ils génèrent donc une image positive, ainsi de l'enquêtée n°124 [Paris – CDG ; Saint-Gratien ; 20-29 ans ; employée ; ménage d'une seule personne ; locatif privé ; petit collectif ; mobilité interne] : « **Alors la dernière question, que pouvez-vous dire que le bruit des avions, est ce que vous êtes gênée ?** *Et ben moi pas du tout, franchement moi pas du tout, et puis j'aime bien quand je sors de chez moi parfois je vois un avion passer, ça me, ça fait un petit rappel de vacances, ça me donne envie de partir donc moi j'aime bien, en fait ça ne me dérange pas, ça ne me dérange pas du tout et puis j'entends rien enfin dans cet appartement, enfin moi j'entends rien du tout. Et là ? (on entend le passage de l'avion sur la terrasse du café). Si j'entends mais ça ne me dérange pas particulièrement, ça ne me gêne pas, je préfère euh, oui c'est vrai quand on sort on entend mais quand on va à Paris, il y a beaucoup moins... moi j'aime pas trop Paris le week-end mais là-bas parce que je trouve qu'à Paris il y a toujours plein de monde, c'est toujours bruyant, enfin là je trouve que c'est, c'est tranquille, je sais pas après, après c'est ma vision, ça ne me dérange pas, après voilà chacun voit les choses différemment aussi* ». Les enquêtés associés à la figure n°7 insistent à la fois sur l'importance économique des plateformes aéroportuaires et ce probablement d'autant plus qu'ils y travaillent, mais intègrent également dans leur perception leur propre vécu en relation avec la manière dont ils fréquentent les aéroports, pour des raisons professionnelles comme touristiques.

## XIX. Les différenciations suivant les plateformes

### a. La plateforme de Paris – CDG

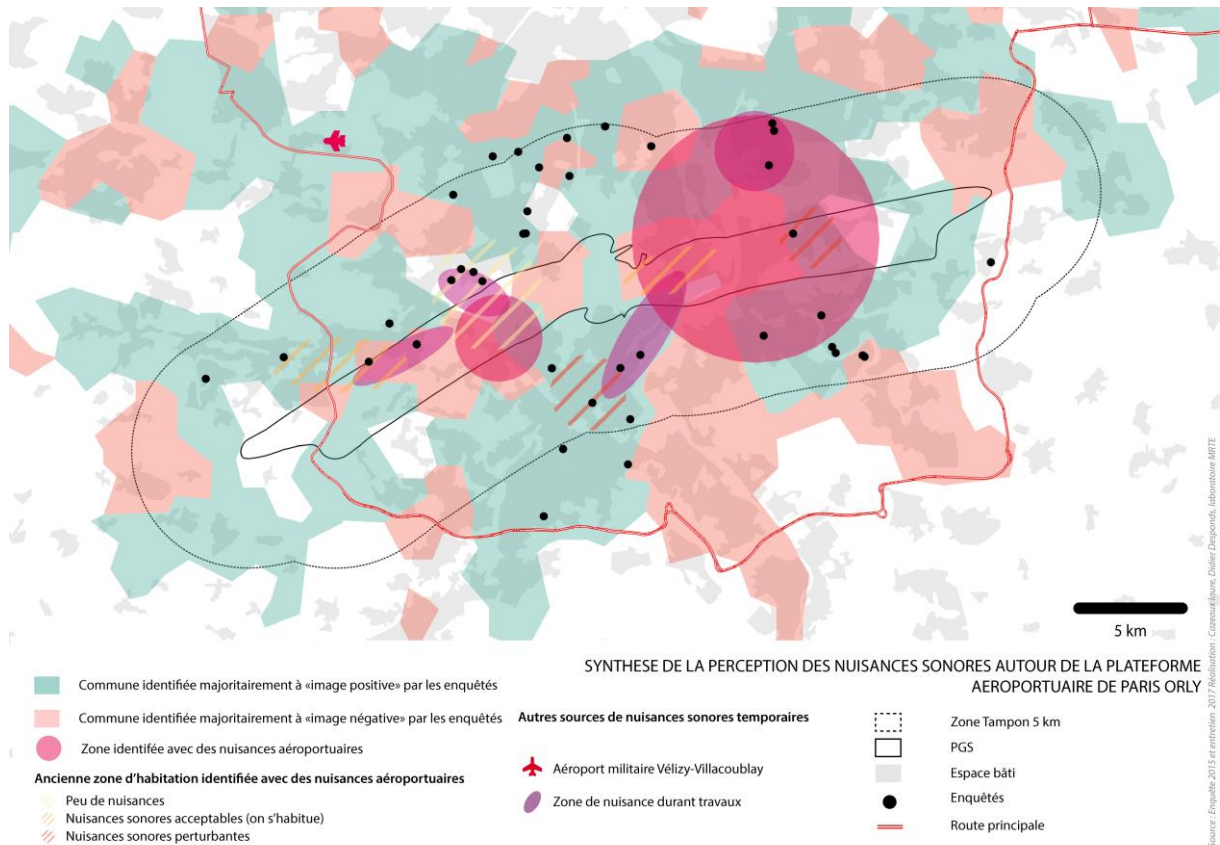


**Carte 70** : Synthèse de la perception des nuisances sonores autour de la plateforme aéroportuaire de Paris – Charles de Gaulle. Source : D'après les informations quantitatives et qualitatives recueillies dans le cadre de l'étude MRTE-ACNUSA, 2015-2017.

Les trois cartes de synthèse qui figurent dans ce chapitre visent à croiser les informations provenant des différentes sources utilisées : les données statistiques de l'Insee, les questionnaires envoyés aux ménages ayant effectué des mobilités résidentielles récentes et les entretiens réalisés en face-à-face. Dans le cas de Paris – CDG (*Carte 70*), les nuisances sonores aéroportuaires sont considérées comme fortes dans certaines zones urbanisées proches de la plateforme, mais ceci ne nuit pas de façon systématique à l'image positive des territoires (voir en particulier les communes situées sur la butte de Montmorency). Outre la plateforme elle-même, d'autres sources de nuisances sont signalées (les navettes des hélicoptères, la circulation automobile, voire de façon plus sporadique, le Stade de France). Les zones rurales situées au nord de la plateforme, ne semblent pas pâtir de celle-ci. Il faut toutefois rappeler que les informations exploitées provenaient d'abord de la zone plus

fortement urbanisée et au sein de celle-ci des communes qui n'étaient pas le plus fortement impactées par les nuisances sonores aéroportuaires.

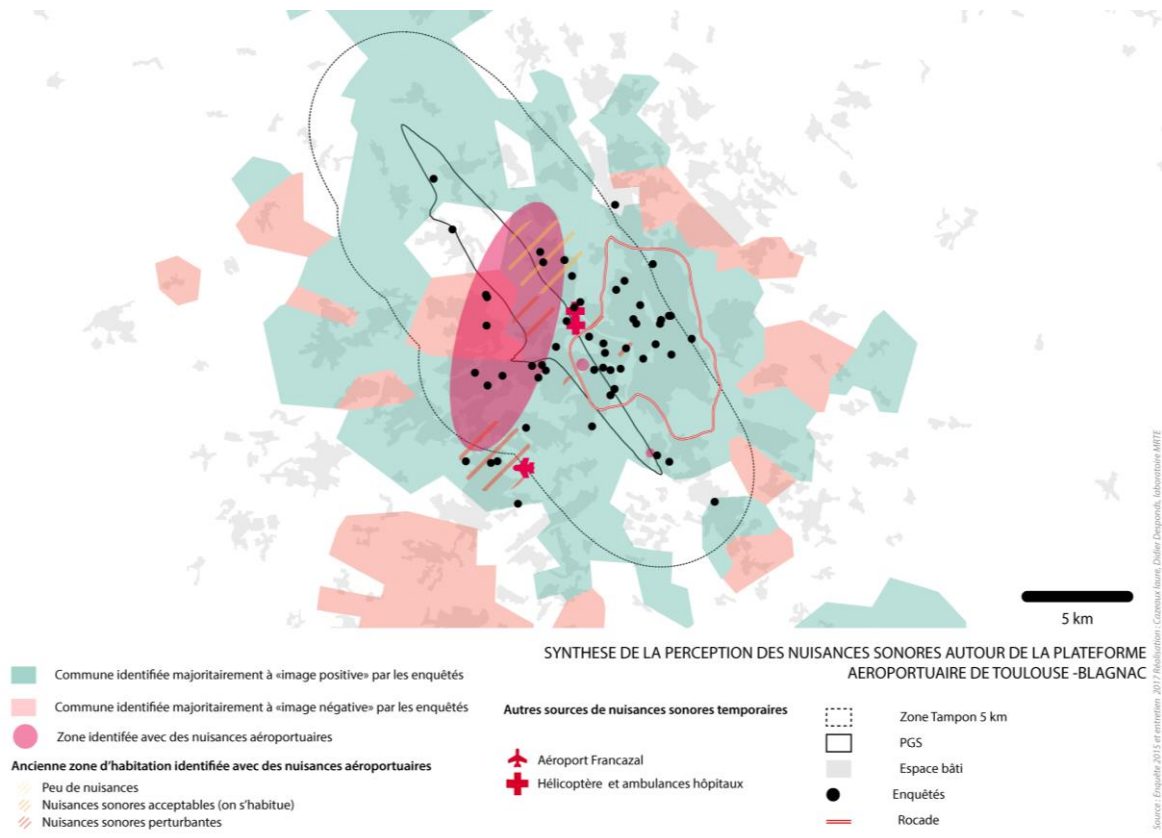
## b. La plateforme de Paris-Orly



**Carte 71** : Synthèse de la perception des nuisances sonores autour de la plateforme aéroportuaire de Paris – Orly. Source : D'après les informations quantitatives et qualitatives recueillies dans le cadre de l'étude MRTE-ACNUSA, 2015-2017.

Le cas de Paris – Orly (*Carte 71*) est différent du précédent dans le sens où la plateforme s'inscrit au sein d'une zone fortement urbanisée. Ne sont donc pas observées dans ce cas, des dissymétries est – ouest ou sud - nord. Les enquêtés étaient d'ailleurs répartis de façon beaucoup plus régulière au sein de l'espace d'étude. La zone identifiée comme soumise à de fortes nuisances est limitée et se réduit aux communes de Villeneuve-Saint-Georges et de Villeneuve-le-Roi, même si les travaux réalisés l'été sur les pistes de la plateforme ont contribué à modifier la géographie des nuisances. Les communes les plus valorisées sont quant à elles présentes tout autour de la plateforme. Les communes dont les images sont les plus négatives ne pâtissent pas tant des nuisances liées à Paris – Orly, mais bien davantage de leur association dans l'esprit des enquêtés à des formes de paupérisation et de délinquance.

### c. La plateforme de Toulouse – Blagnac



**Carte 72 :** Synthèse de la perception des nuisances sonores autour de la plateforme aéroportuaire de Toulouse – Blagnac. Source : D'après les informations quantitatives et qualitatives recueillies dans le cadre de l'étude MRTE-ACNUSA, 2015-2017.

Le cas toulousain est très particulier si on le compare aux deux précédents, dans le sens où c'est le cœur même de l'agglomération qui subit ces nuisances. Comme le montre la *Carte 72*, un nombre conséquent d'enquêtés résidaient dans des zones à fortes nuisances, sans que pour autant ceci ait été considéré par eux comme rédhibitoire. C'est dans ce cas toulousain que les effets positifs de la plateforme sur l'activité économique ont été le plus fortement exprimés. D'autres types de nuisances viennent par ailleurs s'ajouter à celles de la plateforme, qu'il s'agisse de la circulation routière ou de bruits intempestifs liés à l'activité de l'hôpital. Les communes rurales, comme dans le cas de Paris – CDG, semblent en décalage par rapport aux dynamiques impulsées par la plateforme aéroportuaire. La carte de synthèse toulousaine ne permet pas de mettre en évidence les écarts de perception correspondant à la ville même de Toulouse où certains quartiers sont valorisés et d'autres non.

## **XX. Les pistes d'amélioration de l'étude**

Si l'étude en trois phases : exploitation de données statistiques, envoi puis exploitation d'un questionnaire auprès de ménages ayant effectué des mobilités résidentielles récentes, puis entretien en face-à-face avec une partie d'entre eux a fourni des résultats satisfaisants et si les informations obtenues sur la perception des plateformes aéroportuaires et leur rôle (positif ou négatif) dans les choix effectués par les ménages ont été particulièrement riches, plusieurs points mériteraient une attention particulière dans la perspective d'une amélioration du protocole de recherche :

1) Mieux appréhender les disparités des taux de retour des questionnaires. Les adresses acquises pour contacter les ménages ayant effectué des mobilités résidentielles récentes le furent par l'intermédiaire du fichier des « réexpéditions » de la Poste. Or, si nous savons combien de retours sont parvenus de tel ou tel Iris, nous n'avons pu savoir combien d'envois avaient été effectués dans chacun d'eux. Cette donnée serait nécessaire afin d'identifier les Iris ayant mieux (*versus* moins bien) répondu et de croiser ceci avec diverses variables (statut d'occupation, type de logement, PCS, etc.).

2) Réduire le temps entre le moment où les questionnaires sont traités et celui où les entretiens commencent. Ceci nécessiterait le pré-recrutement des enquêteurs. A partir du moment où nous disposions des questionnaires (fin mars 2016) et où ceux-ci avaient été saisis (fin avril 2016), il aurait été possible d'engager rapidement la phase d'entretiens. Or, compte tenu du temps de mobilisation sur les divers terrains et de recrutement d'enquêteurs capables de mener des entretiens en face-à-face, il n'a pas été possible de commencer ce travail avant décembre 2016 dans le cas de Toulouse – Blagnac, janvier 2017 dans celui de Paris – Orly et mars 2017 dans celui de Paris – CDG. Ce temps devrait être réduit en identifiant au plus vite les enquêteurs en capacité d'intervenir. Il est en effet possible que nous ayons perdu certains enquêtés potentiels entre la phase questionnaire et la phase entretien. Il a par ailleurs été constaté, et ceci est indiqué dans les transcriptions d'entretien, que des enquêtés avaient changé de nouveau de résidence entre le moment où ils ont répondu au questionnaire et celui où ils ont participé aux entretiens en face-à-face. Le fait de disposer de leur numéro de portable ou de leur adresse électronique a toutefois permis de contacter une partie d'entre eux.

3) Disposer d'informations beaucoup plus précises sur les PCS et par conséquent les emplois des enquêtés. Des problèmes sont apparus à de nombreuses reprises dans l'identification de la PCS des enquêtés. Le codage était soit trop flou, soit inexact. Les rectifications ont pu être

opérées à partir des informations obtenues lors des entretiens. La consigne explicite n'avait toutefois pas été donnée aux enquêteurs de faire préciser aux enquêtés leur emploi exact. C'est bien à partir de celui-ci qu'il est possible de générer la PCS, en s'appuyant sur la nomenclature 2003 de l'Insee (voir : <https://www.insee.fr/fr/information/2400059>). Par ailleurs, les décisions concernant les mobilités résidentielles impliquant les différents membres adultes du ménage, dans le cas des ménages qui ne sont pas constitués d'une seule personne, ni des familles monoparentales, il serait souhaitable de disposer de façon précise des emplois des différents membres adultes du ménage, qu'ils soient actifs ou non. Ceci permettrait de reconstituer la « personne de référence du ménage ».

4) Renforcer la formation des enquêteurs pour obtenir les restitutions des entretiens les plus homogènes possibles. En dépit des réunions organisées (en visio-conférences dans le cas de Toulouse, directement sur site à l'Université Evry Val-d'Essonne pour ceux enquêtant autour de Paris – Orly ou à l'Université de Cergy-Pontoise pour la plateforme de Paris - CDG), il apparaît souhaitable de mieux harmoniser les transcriptions des entretiens. Des consignes avaient été données et elles ont été respectées (tableau récapitulatif de présentation de l'enquêté(e), restitution *in extenso* des entretiens, synthèse permettant de comprendre comment celui-ci s'était déroulé), toutefois des améliorations sont encore possibles, partant des meilleures restitutions. Il a par ailleurs été noté qu'en fonction de la discipline initiale des enquêteurs (sociologie, ethnologie, anthropologie, géographie, ...) des différences méthodologiques sont apparues. Ceci ne constitue pas un problème en soi, mais mériterait d'être explicité.

5) Effectuer un travail d'équipe critique afin de positionner de la manière la plus précise les perceptions des enquêtés sur les aéroports et les nuisances sonores. Ceci n'est pas simple, car au sein d'un même entretien, les propos tenus peuvent inciter à classer de différentes manières les enquêtés. Ce point est apparu lors d'une relecture des entretiens, certains des classements effectués étant apparus non optimaux. La méthode suivante avait été adoptée : un membre de l'équipe effectue une lecture précise de chacun des entretiens, dégage les informations les plus pertinentes concernant les motifs des mobilités résidentielles et la perception des aéroports et de leurs nuisances. Ensuite, un autre membre de l'équipe procède à une relecture et s'appuyant sur la première synthèse propose un classement. Il apparaît que ce classement devrait résulter d'une discussion entre les membres de l'équipe afin de parvenir au résultat le plus adapté. Ceci nécessite de prendre en compte les divers arguments (parfois contradictoires) développés au sein des entretiens.

6) Tendre vers une comparaison internationale des résultats obtenus dans le contexte français. Les résultats obtenus laissent apparaître un certain nombre de tendances, qu'il s'agisse des relations entre la position sociale, le type de logement, l'itinéraire résidentiel ou encore la perception des aéroports. Si la comparaison entre les trois plateformes françaises est particulièrement riche, elle nécessiterait d'être croisée avec les résultats obtenus sur des plateformes étrangères, en particulier européennes. Des contacts vont être pris avec des collègues étrangers, lors de colloques internationaux, en particulier le colloque AAG (Association of American Geographers) de la Nouvelle-Orléans de 2018 ou le colloque ENHR (European Network for Housing Research) d'Uppsala de juin 2018.



## **XXI. Conclusion générale**

Plusieurs hypothèses formulées initialement ont contribué à guider cette étude, il est nécessaire en conclusion de revenir sur celles-ci.

Hypothèse 1 : Les choix résidentiels dépendent de la connaissance fine de la zone, d'où la nécessité de distinguer les ménages ayant effectué des mobilités de proximité et ceux résidant précédemment à l'extérieur de la zone d'étude. Les résultats auxquels nous sommes parvenus attestent que les enquêtés connaissent de façon fine le territoire où ils vont s'installer en privilégiant certaines communes (certains quartiers) à d'autres. Certains développent des stratégies d'évitement des nuisances connues de la zone aéroportuaire (voir ceux référant à la figure n°4), d'autres prennent en compte la qualité des écoles, l'environnement local avant de faire leur choix. Si ces stratégies sont plus fréquemment mises en œuvre par les ménages disposant d'un plus important « capital spatial » (Lévy, 2003 ; Cailly, 2007 ; Fournier, 2008) (ceux des catégories sociales plus aisées qui ont souvent des statuts d'occupation de propriétaire ou de locataire du privé disposent d'un « champ des possibles » résidentiel plus étendu), il n'est pas apparu de différence significative entre ceux qui résidaient préalablement dans la zone d'étude (mobilité interne) et ceux qui sont venus s'y installer (mobilité externe).

Hypothèse 2 : Les choix résidentiels dépendent de la position sociale. Certaines mobilités sont plus contraintes que d'autres. Il faudra prendre en compte les statuts d'occupation (propriétaire, locataire du privé, locataire du parc social). Les plateformes aéroportuaires peuvent générer des formes de spécialisation sociale. La position sociale appréhendée sous l'angle des PCS des enquêtés joue indéniablement un rôle important. Tous les ménages sont confrontés à des contraintes, à l'impossibilité d'avoir accès à certaines portions du territoire en raison du coût élevé des biens à acquérir ou des prix des loyers élevés. Néanmoins, ils disposent d'une palette de possibilités avec lesquelles ils jouent. Les ménages plus populaires, disposant de moins de ressources, sont dans une plus grande dépendance de la localisation du parc locatif social. Ils seront plus nombreux à indiquer « pas de choix » et à ne pas faire référence aux nuisances aéroportuaires (ils apparaîtront le plus souvent rattachés à la figure n°1), même dans des zones où celles-ci se situent à des niveaux élevés. Par ailleurs, ils mettent plus fréquemment l'accent sur les problèmes d'habitat auxquels ils sont confrontés (voisinage, formes d'insécurité, ...). La phase quantitative de l'étude a également montré que les zones proches des plateformes aéroportuaires constituent des patchworks sociaux (des îlots résidentiels aisés pouvant jouxter des poches de pauvreté). Il n'est donc pas possible de

considérer ces espaces comme unilatéralement répulsifs pour les catégories aisées (les cas de Tournefeuille ou de Montmorency, par exemple, démontrent le contraire).

Une figure n°8, non distinguée parmi les enquêtés et par conséquent non proposée dans l'étude pourrait correspondre aux « habitants s'estimant piégés » car ayant sous-estimé l'impact des nuisances sonores aéroportuaires.

Hypothèse 3 : Les choix résidentiels dépendent de la structure familiale. Il faudra donc prendre en compte la présence ou non d'enfants, mais également la position dans le cycle de vie. Les besoins spécifiques des enfants sont très fréquemment pris en compte dans le cas des mobilités résidentielles. Il peut s'agir de chercher à maintenir un réseau de connaissances, de prendre en compte les modes de déplacement (accès aux transports en commun), d'obtenir des garanties quant à la qualité du système scolaire. Les entretiens ont contribué à mettre en évidence la sophistication des choix opérés par les enquêtés confrontés à des ruptures de vie, en particulier ceux en situation de divorce et devant prendre en compte les besoins des enfants. L'âge et les contraintes spécifiques liées au vieillissement en termes d'accès aux équipements, d'adaptation des domiciles à de nouveaux besoins, sont également ressortis dans un certain nombre de cas.

Hypothèse 4 : Le mode d'habiter intègre de multiples relations avec le quartier, le territoire de proximité. Il sera donc nécessaire de dégager les principaux liens tissés. La phase d'entretiens en face-à-face sera plus propice à ces interrogations. Les entretiens ont, dans de nombreux cas, permis de décrire la perception par les enquêtés de leur territoire de proximité, les atouts de celui-ci, comme les problèmes qu'ils peuvent rencontrer. Si les nuisances sonores ont fréquemment été évoquées (ce qui paraît normal compte tenu des zones étudiées), elles n'ont que très exceptionnellement été présentées comme suffisamment perturbantes pour contribuer à changer de logement. Certaines communes affectées par ces nuisances sont par contre particulièrement valorisées pour leur cadre de vie, leur ambiance locale (Montmorency, à proximité de la plateforme de Paris – CDG en constitue un cas emblématique).

Hypothèse 5 : Les nuisances liées au bruit des avions peuvent pour partie être limitées. Il sera nécessaire (uniquement dans la phase d'entretiens en face-à-face) de disposer d'informations sur ce point. Ceci a été confirmé par les propos tenus par un grand nombre d'enquêtés. Les nuisances sonores liées aux plateformes aéroportuaires sont fréquemment relativisées, mises en comparaison d'autres sources de nuisances (en particulier le trafic routier, les bruits du voisinage, ...) et considérées comme pouvant être atténuées par des aménagements spécifiques. Ces enquêtés se retrouvent dans la figure n°2, voire pour ceux qui réclament un renforcement des aides, dans la figure n°5.

Les nuisances sont considérées comme particulièrement perturbantes quand elles rompent avec un environnement par ailleurs tranquille (cas des enquêtés confrontés aux conséquences des travaux sur les pistes de Paris – Orly et rattachés à la figure n°3). Le caractère momentané des nuisances permet d'en relativiser l'impact. A notre grande surprise, rares furent les enquêtés engagés dans des actions collectives contre les nuisances aéroportuaires (deux en tout, correspondant à la figure n°6). Ceci peut s'expliquer pour partie par le choix des ménages à enquêter. Il s'agit en effet de ménages ayant effectué des mobilités résidentielles récentes, venant pour certains de l'extérieur de la zone d'étude, et ne s'étant peut-être par encore fortement impliqués dans le tissu local. D'autres explications sont envisageables : ceux de la figure n°1 peuvent considérer qu'ils ont d'autres problèmes plus importants à traiter, ceux de la figure n°2 que des solutions pratiques existent pour limiter les nuisances et ceux de la figure n°4 qu'il suffit de s'informer et de s'éloigner des zones que l'on considère comme les plus perturbées.

Hypothèse 6 : Les plateformes aéroportuaires génèrent des nuisances mais offrent également de nombreuses opportunités. Il sera donc nécessaire de dégager leurs avantages et leurs inconvénients selon le point de vue des ménages. Les propos tenus sur les aéroports et les nuisances aéroportuaires ont fréquemment été nuancés, certains enquêtés (rattachés à la figure n°7) insistant tout particulièrement sur les aspects positifs liés aux aéroports, qu'il s'agisse des atouts économiques ou des facilités de déplacement qu'ils permettent. Les avions dans de nombreux cas contribuent à fasciner les enquêtés et sont associés à des images valorisantes (accès au lointain, dépaysement, etc.). Ces connotations positives sont apparues particulièrement fortes pour les enquêtés résidant à proximité de Toulouse – Blagnac. L'aéroport et les activités aéronautiques et spatiales qui lui sont liées constituent un élément d'identité de l'agglomération toulousaine.

Les hypothèses initialement formulées ont donc en grande partie été validées par les différentes phases de l'étude réalisée. En l'état, il n'est pas possible de considérer que ces plateformes aéroportuaires constituent en soi des facteurs de la répulsivité des territoires sur lesquels elles sont implantées, ni qu'elles accentuent fortement les spécialisations sociales. Elles contribuent par contre à structurer ces territoires et sont intégrées par une partie des enquêtés (mais une partie seulement) comme un élément à prendre en compte dans leur choix de localisation résidentielle.

## XXII. Bibliographie

- Alexandre A. (1970) : *Prévision de la gêne due au bruit autour des aéroports et perspectives sur les moyens d'y remédier (Prediction of annoyance due to noise around airports and speculations on the means for controlling it)*, Applied Anthropology, Doc. A.A. 28/70, 151 p.
- Anderson A. et Vieillard-Baron H. (2004) : *La politique de la ville, histoire et organisation*, ASH, 2<sup>ème</sup> édition, Toulouse.
- Barthélémy F., Michelangeli A. et Trannoy A. (2007) : « La rénovation de la Goutte d'Or est-elle un succès ? Un diagnostic à l'aide d'indices de prix immobiliers », *Economie & prévision*, n°180-181, p. 107-128.
- Berger M. (2011) : « La mobilité des ménages accélère le changement social en Île-de-France », *A la page* n°364, IAURIF.
- Berger M. (2006) : « Périurbanisation et accentuation des logiques ségrégatives en Île-de-France », *Hérodote* n°122, Ghettos américains, banlieues françaises, p. 198-211.
- Berger M. (2004) : *Les périurbains de Paris*, Paris, éditions du CNRS.
- Boulay G. (2011) : *Le marché immobilier à usage résidentiel dans l'aire urbaine de Marseille-Aix-en-Provence (1990-2010)*. Marseille, Aix-en-Provence : université Marseille-Aix-en-Provence, thèse de doctorat en géographie, 566 p.
- Bréchet T., Gérard A., Mion G. (2009) : « Une évaluation objective des nuisances subjectives de l'aéroport de Bruxelles-National », *Regards économiques* [en ligne], n°66 (Février) (page consultée le 08/05/2012) [http://www.regards-economiques.be/images/reco-pdf/reco\\_77.pdf](http://www.regards-economiques.be/images/reco-pdf/reco_77.pdf)
- Brenner E. (dir.) (2002) : *Les territoires perdus de la République*, Paris, Editions Mille et une nuits.
- Brooker P. (2009) : « Do people react more strongly to aircraft noise today than the past? » *Applied Acoustics*, Vol. 70, pp. 747-752.
- Cailly L. (2007) : « Capital spatial, stratégies résidentielles et processus d'individualisation », *Annales de géographie*, n°654, p. 169-187.
- Cavaihlès J. (2005), *Le prix des attributs du logement (The price of housing attributes)*, Economie et Statistique n° 381-382, p. 91-123.
- Cohen J.P., Coughlin C.C. (2006) : *Spatial Hedonic Models of Airport Noise, Proximity, and Housing Prices*. Federal Reserve Bank of St. Louis: Working Paper, 026C, 33 p.
- Commissariat Général du Développement Durable (2010) : « Donner une valeur à l'environnement : la monétarisation, un exercice délicat mais nécessaire. Fondamentaux et méthodologie, cas d'application, les limites, les manques, les approfondissements (Valuing the environment: Monetization, a delicate but necessary exercise, fundamentals and methodology, case of application, limits, gaps, further studies) », *La revue du CGDD*, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/RevueM.pdf>, December 2010.
- Darriau V., Henry M. et Oswald N. (2014) : « Politique de la ville en France métropolitaine : une nouvelle géographie recentrée sur 1300 quartiers prioritaires ». *France, portrait social. Insee références*, p. 149-165.
- Day B., Bateman I., Lake I. (2006) : « Hedonic price analysis of road traffic noise nuisance », in D. Pearce (eds.) *Environmental Valuation in Developed Countries*. Cheltenham, UK: Elgar.
- Day B., Bateman I., Lake I. (2007) : « Beyond implicit prices: recovering theoretically consistent and transferable values for noise avoidance from a hedonic property value model ». *Environmental and Resource Economics*, Vol. 37, p. 211-232.

- Dekkers Jasper E.C., Willemijn Van Der Straaten J. (2009) : « Monetary valuation of aircraft noise: A hedonic analysis around Amsterdam airport », *Ecological Economics*, Vol. 68, p. 2850–2858.
- Desponds D. (2016) : « Residential mobilities close to the airports: an accelerator of the social changes? The case of three French airports », Communication au colloque ENHR (European Network for Housing Research), Belfast, 28 juin – 1er juillet 2016. <http://www.ifhp.org/event/european-network-housing-research-2016-conference>.
- Desponds D. (2014) : « Rénover la ville avec ses habitants : l'émergence hésitante d'un paradigme européen ? », in D. Desponds, E. Auclair, P. Bergel et M.-M. Bertucci (dir.), *Les habitants : acteurs de la rénovation urbaine ?*, Coll. Géographie sociale, Presses universitaires de Rennes, Rennes, p. 39-57.
- Desponds D. et Bergel P. (2013) : « Transactions immobilières et substitutions socio-résidentielles en Seine-Saint-Denis », *L'Espace géographique*, t. 42, n°2, p. 115-127.
- Desponds D. et Bergel P. (2014) : « La mauvaise réputation ». *Distance aux ZUS et prix de l'immobilier : application d'un modèle hédonique à six intercommunalités franciliennes (The bad reputation. Do the prices of real estate decrease near the ZUS: evaluation by an hedonic pricing model applied on six intercommunalities of Île-de-France)*, *Cybergeo : European Journal of Geography*, Espace, Société, Territoire, document 673, published online on 16 April 2014, accessed 19 December 2014 at <http://cybergeo.revues.org/26283>; DOI: 10.4000/cybergeo.26283.
- Desponds D. (2012) : « Rénovation urbaine : mots d'aménageurs et paroles d'habitants. Le cas de la Croix-Petit à Cergy », in *Représentations, discours et sémiotisation de l'espace. La construction de la banlieue et de la jeunesse*, B. Turpin (dir.), l'Harmattan, Paris, p. 17-34.
- Desponds D. (2010) : *Du quartier dégradé au quartier rénové. Regards d'habitants. La rénovation urbaine de la Croix-Petit à Cergy*, EUE (Editions universitaires européennes), Sarrebruck.
- DOTARS (Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government) (2000) : *Discussion Paper on Expanding Ways to Describe and Assess Aircraft Noise*, [http://www.infrastructure.gov.au/aviation/environmental/transparent\\_noise/expanding/pdf/sep\\_b\\_discussion\\_paper.pdf](http://www.infrastructure.gov.au/aviation/environmental/transparent_noise/expanding/pdf/sep_b_discussion_paper.pdf), 78 p.
- Evrard A.-S. (2013) : « Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé » (Discussion on the effects of aircraft noise affecting health), *debats-avion.ifsttar*, voir : [http://debats-avions.ifsttar.fr/images/DEBATS\\_CCELYon.pdf](http://debats-avions.ifsttar.fr/images/DEBATS_CCELYon.pdf)
- Faburel G. et Maleyre I. (2007) : « Le bruit des avions comme facteur de dépréciations immobilières, de polarisation sociale et d'inégalités environnementales. Le cas d'Orly (Aircraft noise as a factor of property value depreciation, social polarization and environmental inequalities. The case of Orly Airport), *Développement durable et territoires* », Dossier 9 | 2007, published online on 10 January 2007, accessed 9 September 2014 at <http://developpementdurable.revues.org/2775>; DOI: 10.4000/developpementdurable.2775, 2007.
- Faburel G. (2003) : « Le bruit des avions, facteur de révélation et de construction de territoires », *L'Espace géographique*, t. 32, n°3, p. 205-223.
- Faburel G. (2001) : *Le Bruit des avions : évaluation du coût social. Entre aéroport et territoire*, Paris, Presses de l'Ecole nationale des Ponts et chaussées.
- Fournier J.-M. (2008) : « Le capital spatial : une forme de capital, un savoir être mobile socialement inégal. L'exemple de l'élite argentine de Punta del Este (Uruguay) », in R.

- Séchet, I. Garat et D. Zeneidi, *Espaces en transactions*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes. p. 67-82.
- Federal Interagency Committee on Aviation Noise (2002) : « The use of supplemental noise metrics in aircraft noise analyses », [http://www.fican.org/pdf/supplemental\\_metrics.pdf](http://www.fican.org/pdf/supplemental_metrics.pdf), 10 pages.
  - Fidell S., Mestre V., Schomer P., Berry B., Gjestland T., Vallet M., Reid T. (2011) : « A first-principles model for estimating the prevalence of annoyance with aircraft noise exposure », *Journal of Acoustical Society of America*, Vol. 130(2), p.791-806.
  - Fidell S., Silvati L. (2004) : « Parsimonious alternatives to regression analysis for characterizing prevalence rates of aircraft noise annoyance », *Noise Control Engineering Journal*, Vol. 52(2), p. 56-68.
  - Freeman A.M. (1979) : « Hedonic Prices, Property Values and Measuring Environmental Benefits: A Survey of the Issues », *The Scandinavian Journal of Economics*, vol. 81, p. 154-173.
  - Frétiigny J.-B. (2016a) : « Les lieux de la mondialisation au crible des aéroports : la simultanéité des ancrages territoriaux en question », in M. Reghezza et C. Ghorra-Gobin (dir.), *Mondialisation : concepts, enjeux, échelle*, Paris, Le Manuscrit, coll. Recherche et Université, p. 73-103.
  - Frétiigny J.-B. (2016 b) : « La conflictualité de la ville en mouvement au regard d'espaces publics métropolitains émergents : les aéroports », in D. Desponds, E. Auclair (dir.), *La ville conflictuelle. Oppositions – Tensions – Négociations*, Paris, ed. Le Manuscrit, coll. Devenirs urbains, à paraître, disponible sur : <https://tel.archives-ouvertes.fr/UNIV-CERGY/hal-01140568v1>.
  - Frétiigny J.-B. et Célérier F. (2015) : « L'urbanité à l'épreuve des aéroports. Entretien avec Jean-Baptiste Frétiigny », *Urbanités*, avril 2015, [en ligne], <http://www.revue-urbanites.fr/entretien-lurbanite-a-lepreuve-des-aeroports-entretien-avec-jean-baptiste-fretiigny/>
  - Frétiigny J.-B. (2015) : « L'hypermobilité : une figure introuvable ? Représentations dominantes et pratiques de déplacement à l'aune des aéroports », *SociologieS*, à paraître dans le cadre d'un numéro spécial sur les représentations de la mobilité, 21 p., disponible sur <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01140565>
  - Frétiigny J.-B. (2013) : « La frontière à l'épreuve des mobilités aériennes : étude de l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle », *Annales de géographie* n°690, DOI 10.3917/ag.690.0151, p. 151-174.
  - Gobillon L., Selod H. et Zenou Y. (2007) : « The Mechanisms of Spatial Mismatch », *Urban Studies*, 44 (12), p. 2401-2427.
  - Hackenberg K. (2016) : « La médiation dans le domaine public : légitimité par « Input » ou par « Output » - Le cas du processus de Francfort », in D. Desponds et E. Auclair (dir.) (2016) : *La ville conflictuelle. Oppositions – Tensions – Négociations*, Coll. Devenirs urbains, les éditions du Manuscrit, Paris, p. 369-390.
  - Hackenberg K. (2015) : « Political decision-making in infrastructure planning – a comparative analysis of civic participation methods at Paris/CDG and Francfort City-Airport », in *Urbanistica Informazioni Online Journal – special issue*, INU Edizioni, September-October 2015, sessione 2, pp. 130-133, 3 pages.
  - Hackenberg K. (2015) : « Les zones de compensation écologique en milieu maritime portuaire : l'exemple d'Anvers », in Observatoire universitaire de la ville et du développement durable, *Urbia - les cahiers du développement urbain durable*, February 2015, p. 147 – 162.
  - Haumont N. (Dir.) (1996) : *La ville : Agrégation et ségrégation sociale*, l'Harmattan, Paris.
  - Jaillet M.-C. (1999) : « Peut-on parler de sécession urbaine à propos des villes européennes ? », *Esprit* n°258, p. 145-167.

- Jaillet M.-C., Perrin E. et Ménard F. (dir.) (2008) : *Diversité sociale, ségrégation urbaine, mixité* Coll. Recherche du PUCA n°180, CERTU, Grande Arche de la Défense, p. 65-84.
- Kepel G. (2012) : *Banlieue de la République. Société, politique et religion à Clichy-sous-Bois et Montfermeil*, Paris, Gallimard.
- Lambert J. (2005) : *L'impact du bruit des avions sur le marché immobilier, État des connaissances et études envisageables (The impact of aircraft noise on property market : state of knowledge and further studies)*, Report carried out for ODESA, 12 December 2005.
- Lapeyronnie D. (2008) : *Ghetto urbain. Ségrégation, violence, pauvreté en France aujourd'hui*, Paris, Robert Laffont.
- Lapeyronnie D. et Kokoreff M. (2013) : *Refaire la cité* ; Paris, Le Seuil, collection « La République des idées ».
- Laurent E. (2009) : « Ecologie et inégalités », *Revue de l'OFCE*, Volume 109, 26 p. ([http://www.inegalites.fr/IMG/pdf/Ecologie\\_et\\_inegalites.pdf](http://www.inegalites.fr/IMG/pdf/Ecologie_et_inegalites.pdf)).
- Laurian L. (2008) : « La distribution des risques environnementaux : méthodes d'analyse et données françaises », Institut national d'études démographiques (INED), *Population*, 4 (63), p. 711 – 729.
- Lavandier C., Sedoarisoa N., Desponds D. et Dalmas L. (2016) : « A new indicator to measure the noise impact around airports: The Real Estate Tolerance Level (RETL) », 11 p. *Applied acoustics*, Elsevier Ltd. Accessible à l'adresse: <http://dx.doi.org/10.1016/j.apacoust.2016.03.014>
- Law n° 85-696 of 11 July 1985 concerning urban development around airports.
- Letombe G. et Zuindeau B. (2001) : « L'impact des friches industrielles sur les valeurs immobilières. Application de la méthode des prix hédoniques à l'arrondissement de Lens (Nord - Pas-de-Calais) », *Revue d'économie régionale et urbaine* n°4, p. 605-624.
- Lévy J. (2003) : « Capital spatial », in J. Lévy et M. Lussault, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, p. 124-126.
- INSEE, Recensement de la population 2010, exploitation principale (Population census in 2010, main database).
- INSEE-DGFiP (2008), *Revenus fiscaux localisés des ménages (Localized tax incomes of households)*, Insee, <http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/iris.htm>
- Miedema H.M.E., Oudshoorn C.G.M. (2001) : « Annoyance from transportation noise: relationships with exposure metrics DNL and DENL and the confidence intervals », *Environmental Health Perspective*, Vol. 109(4), pp. 409-416.
- Navrud S. (2002) : « The State-Of-The-Art on Economic Valuation of Noise », *Agricultural University of Norway*, Final report to the European Commission DG Environment, 14 April 2002, available at: <http://ec.europa.eu/environment/noise/pdf/020414noisereport.pdf> (accessed 23 August 2014).
- Nelson J.P. (2008) : « Hedonic property value studies of transportation noise: aircraft and road traffic », in A. Baranzini, J. Ramirez, C. Schaerer & P. Thalmann (eds), *Hedonic Methods in Housing Markets. Pricing Environmental Amenities and Segregation*. New York: Springer, p. 57-86.
- Nelson J.P. (1980). « Airports and property values: a survey of recent evidence », *Journal of Transport Economics and Policy*, 14, p. 37-52.
- Préteceille E. (2008) : « L'analyse sociologique de la différenciation sociale de l'espace urbain : apports et limites de l'analyse statistique », in *Diversité sociale, ségrégation urbaine, mixité*, in M.-C. Jaillet, E. Perrin et F. Ménard (dir.), Coll. Recherche du PUCA n°180, CERTU, Grande Arche de la Défense, p. 65-84.
- Préteceille E. (2006) : « La ségrégation sociale a-t-elle augmenté ? La métropole parisienne entre polarisation et mixité », in *Sociétés contemporaines* n°62, p. 69-94

- Préteceille E. (2004) : « Définir et analyser la ségrégation sociale », in C. Dekeyser (dir.) : *Les mécanismes fonciers de la ségrégation*, ADEF, Paris, p. 9-29.
- Préteceille E. (2003) : *La division sociale de l'espace francilien. Typologie socio-professionnelle 1999 et transformations de l'espace résidentiel 1990-99*, Observatoire Sociologique du Changement, FNSP, Paris.
- Préteceille E. (2001) : *Les transformations de la ségrégation sociale en Île-de-France 1982-90*, Cultures et sociétés urbaines, Paris. 88 p.
- Ribeiro C., Anselme C., Mietlicki F., Vincent B., Da Silva R., Gaudibert P. (2013) : « At the heart of Harmonica project: the Common Noise Index (CNI) », *Proceedings of the Internoise conference*, Innsbrück, Austria.
- Rosen, S. (1974) : « Hedonic prices and implicit markets: Product differentiation in pure competition », *Journal of political economy*, Vol.82 (1), p. 34-55.
- Schipper Y., Nijkamp P., Rietveld P (1998) : « Why do aircraft noise estimates differ? A meta-analysis », *Journal of Air Transport Management*, Vol. 4, p. 117-124.
- Sedoarisoa N. (2015) : « *Impacts des plateformes aéroportuaires sur les dévalorisations immobilières et les mobilités résidentielles* ». Thèse de doctorat, sous la direction de D. Desponds et de P. Zembri. Soutenue à l'Université de Cergy-Pontoise le 29 septembre 2015. 397 p. Voir : [https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01217511/file/38679\\_SEDOARISOA\\_2015\\_archivage.pdf](https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01217511/file/38679_SEDOARISOA_2015_archivage.pdf)
- Stec S. (1998) : « Access to justice in environmental matters », in *A Pan-European Assessment of Current Trends and Practices in Public Participation in Environmental Matters*, The Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe Hungary, ProTertia.
- Sedoarisoa N., Desponds D., Dalmas L. et Lavandier C. (2017) : « Prix de l'immobilier et proximité de la plate-forme aéroportuaire de Paris Charles-de-Gaulle (CDG) », *L'Espace géographique*, Tome 46, Volume 1, pp. 61-78.
- Turpin B. (dir.) (2012), *Représentations, discours et sémiotisation de l'espace. La construction de la banlieue et de la jeunesse*, l'Harmattan, Paris.
- Valente P. (2010) : « Comment la population est-elle recensée dans les pays européens en 2010 ? », n°467 *Population et Sociétés*, Paris, Ined. 4 p.
- Vallet M., Vincent B. et Olivier D. (2000), *La gêne due au bruit des avions autour des aéroports* (Annoyance due to aircraft noise around airports), INRTES Report No. LTE 9920.
- Van Kempen E.E.M.M., Van Kamp I. (2005) : « Annoyance from air traffic noise: Possible trends in exposure-response relationships », RIVM, report 01/2005 MGO EvK, reference 00265.
- Vincent B., Gissinger V., Vallet J., Mietlicky F., Champelovier P. et Carra S. (2013) : « How to characterize environmental noise closer to people's expectations », *Proceedings of the Internoise conference*, Innsbrück, Austria.



## XXIII. Annexes

### Annexe 1 Le questionnaire auprès des ménages (novembre 2015-janvier 2016)



## Enquête sur la stratégie résidentielle des ménages

Nous avons le plaisir de vous contacter dans le cadre d'une enquête réalisée par le laboratoire MRTE (Mobilités - Réseaux - Territoires - Environnement) de l'Université de Cergy-Pontoise. Il s'agit de comprendre les raisons qui incitent les ménages à changer de lieu de résidence : à opter pour tel lieu ou logement plutôt qu'un autre. Il s'agit ainsi de mieux comprendre, les stratégies résidentielles à l'oeuvre lorsqu'on déménage. Vous pouvez y répondre en complétant directement le formulaire puis en nous le retournant directement à l'Université grâce à l'enveloppe. Il est également possible de répondre par voie électronique à l'adresse suivante :

[http://www.sphinxonline.net/LaboMRTE/strategie\\_residentielle\\_des\\_menages/questionnaire.htm](http://www.sphinxonline.net/LaboMRTE/strategie_residentielle_des_menages/questionnaire.htm)

ou en utilisant le QR Code suivant :



### Données socio-économiques

#### Votre profil

Vous êtes :  Un homme  Une femme

Votre année de naissance : \_\_\_\_\_

Votre prénom : \_\_\_\_\_

Votre profession : \_\_\_\_\_

Votre lieu de travail : \_\_\_\_\_

#### Votre lieu de résidence actuel

Adresse : \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

*le numéro de rue n'est pas obligatoire*

Date d'emménagement dans le logement actuel : \_\_\_\_\_  
*mois/année*

#### Votre lieu de résidence précédent

Adresse : \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

*le numéro de rue n'est pas obligatoire*

Année d'emménagement dans le logement : \_\_\_\_\_

De 2005 à aujourd'hui, combien de fois avez-vous changé de logement ? \_\_\_\_\_

#### La composition de votre ménage

Précisez les liens entre personnes résidant à votre domicile et vous-même (ex: fils, conjointe, etc.). Les informations vous concernant (personne n°1) sont déjà fournies. Précisez la profession et le lieu de travail. Le cas échéant, mentionnez la situation de chômage, de retraite, d'études, etc.

Prénom	Année de naissance	Parenté	Profession	Lieu de travail (Commune)
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____

## Parcours résidentiel et motivations du déménagement

### Votre logement précédent

#### De quel type était votre logement précédent ?

- Maison avec jardin
- Maison sans jardin
- Appartement dans un immeuble de moins de 5 étages
- Appartement dans un immeuble de 5 étages ou plus
- Autre, précisez... \_\_\_\_\_

#### Quel était votre statut d'occupation précédent ?

- Propriétaire (y compris en accession, etc.)
- Locataire privé
- Utilisateur d'un logement de fonction
- Locataire HLM
- Logé gratuitement
- Autre, précisez... \_\_\_\_\_

### A quand remonte votre projet de changement de logement ?

Quand avez-vous envisagé de changer de logement ? \_\_\_\_\_

mois/année

Quand avez-vous commencé à prospecter de façon active ? \_\_\_\_\_

mois/année

### Parmi les raisons suivantes, certaines vous ont incité(e) à quitter votre logement précédent

Sur une échelle de 0 à 4 indiquez l'importance qu'ont joué ces motivations.

0 (sans objet), 1 (faible importance), 2 (ceci à joué), 3 (raison importante), 4 (raison déterminante)

### Changement de situation personnelle

	Sans objet	Faible importance	Ceci à joué	Raison importante	Raison déterminante
Devenir propriétaire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Se rapprocher du lieu de travail, du lieu d'étude, nouvel emploi, etc. :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Naissance, mariage, pacs, décohabitation, séparation, etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Se rapprocher de la famille, des amis, etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### Changer de logement

	Sans objet	Faible importance	Ceci à joué	Raison importante	Raison déterminante
Taille trop réduite, confort, etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Logement trop coûteux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Habiter une maison individuelle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Quitter une maison individuelle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### Changer de qualité du quartier

	Sans objet	Faible importance	Ceci à joué	Raison importante	Raison déterminante
Accès aux commerces insuffisant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ecoles, collèges, lycées (accès difficile, faible qualité, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Accès aux transports collectifs insuffisant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ambiance désagréable dans le quartier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Relation de voisinage difficiles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Insécurité dans le quartier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### Changer de qualité de l'environnement

	Sans objet	Faible importance	Ceci à joué	Raison importante	Raison déterminante
Mauvaise qualité de l'air	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nuisances sonores (liées au trafic routier, ferré, aérien)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Espaces verts insuffisants	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vue depuis chez-vous	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Autres, précisez: \_\_\_\_\_

## Parcours résidentiel et motivations du déménagement

### Satisfactions et mécontentement du lieu de résidence précédent :

Quelles étaient vos principales satisfactions concernant votre lieu de résidence précédent ?

--

Quelles étaient vos principaux motifs de mécontentement concernant votre lieu de résidence précédent ?

--

### Lors de votre recherche, vous avez écarté certaines communes. Pouvez-vous classer celles qui vous ont le moins plu par ordre décroissant ?

	Nom de la commune	Raison(s) d'écarter cette commune
1	_____	_____
2	_____	_____
3	_____	_____
4	_____	_____
5	_____	_____

### Lors de votre recherche, vous étiez particulièrement intéressé(e)s par certaines communes. Pouvez-vous classer par ordre d'importance celles qui vous plaisaient le plus ?

	Nom de la commune	Raison(s) de votre intérêt pour cette commune
1	_____	_____
2	_____	_____
3	_____	_____
4	_____	_____
5	_____	_____

### Avant votre choix définitif, d'autres logement ont probablement retenu votre attention

Pour 5 d'entre eux, indiquez leur commune, le type de logement, ainsi que les raisons de votre renoncement. Classez les logements du plus intéressant au moins intéressant

	Commune	Type de logement (maison/appartement)	Raison(s) du refus
1	_____	_____	_____
2	_____	_____	_____
3	_____	_____	_____
4	_____	_____	_____
5	_____	_____	_____

### Quelles sont les raisons déterminantes dans le choix de votre logement actuel ?

Pouvez-vous les indiquer par ordre d'importance ?

Raison n°1	_____
Raison n°2	_____
Raison n°3	_____

## Votre situation résidentielle actuelle

### Caractéristiques de votre logement actuel

#### De quel type est votre logement ?

- Maison avec jardin
- Maison sans jardin
- Appartement dans un immeuble de moins de 5 étages
- Appartement dans un immeuble de 5 étages ou plus
- Autre, précisez... \_\_\_\_\_

#### Quel est votre statut d'occupation actuel ?

- Propriétaire (y compris en accession, etc.)
- Locataire privé
- Logement de fonction
- Locataire HLM
- Logé gratuitement
- Autre, précisez... \_\_\_\_\_

### Dans votre lieu de résidence actuel, quelles sont vos principales satisfactions ?

Pouvez-vous les indiquer, de la plus importante à la plus faible

Raison°1 \_\_\_\_\_

Raison°2 \_\_\_\_\_

Raison°3 \_\_\_\_\_

Raison°4 \_\_\_\_\_

Raison°5 \_\_\_\_\_

### Dans votre lieu de résidence actuel, quels sont vos principaux mécontentements ?

Pouvez-vous les indiquer, du plus important au plus faible

Raison°1 \_\_\_\_\_

Raison°2 \_\_\_\_\_

Raison°3 \_\_\_\_\_

Raison°4 \_\_\_\_\_

Raison°5 \_\_\_\_\_

### Quelle image avez-vous de votre quartier actuel de résidence

Voici différents éléments pour préciser l'image de votre quartier. Pouvez-vous donner votre appréciation, sur une échelle de 0 à 4

	Sans objet	Peu satisfait	Moyennement satisfait	Satisfait	Extrêmement satisfait
La qualité de l'air	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'offre d'espaces de détente et de loisirs (piscine, bibliothèque, cinéma, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les espaces verts à proximité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La qualité architecturale dans le quartier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La propreté, l'entretien des espaces publics et des rues dans le quartier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La sécurité dans votre quartier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'accès aux commerces et services	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'accès aux transports	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La vue depuis chez-vous	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La qualité sonore	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Parmi les éléments ci-dessus, certains vous pousseraient-ils à déménager ?

- Oui
- Non
- Peut-être

Nous envisageons de poursuivre cette étude, de façon plus approfondie, lors d'entretiens en face à face.

Acceptez-vous de nous laisser vos coordonnées afin que nous puissions prendre contact avec vous ?

**M. Mme** \_\_\_\_\_

**Adresse** \_\_\_\_\_

**Adresse électronique** \_\_\_\_\_

**N° de téléphone** \_\_\_\_\_

Canevas d'entretien : « Etude sur les stratégies résidentielles des ménages »

Entretien d'une heure environ.

**En gras : éléments à aborder systématiquement.**

En non gras et non italique : éléments de relance ou pour orienter et préciser l'entretien

*En italique : éléments à aborder en fonction de ce que déclare l'enquêté.e*

Souligné : aborder ce thème si possible (temps disponible)

- **Abordons d'abord votre parcours résidentiel, c'est-à-dire sur l'ensemble des lieux où vous avez habité.s au cours de votre vie et sur le passage de l'un à l'autre. Quels sont-ils et pourquoi avez-vous déménagé d'un lieu de résidence à un autre ?**  
Rôle des raisons professionnelles, familiales, du passage d'un statut d'occupant gratuit à locataire, de locataire à propriétaire, importance du quartier de résidence, autre, etc.  
*Si mention de bruits d'avion ou de la proximité d'aéroports par l'enquêté.e : relancer.*
- **Vous avez évoqué votre dernier déménagement dans le cadre du questionnaire. Peut-on revenir sur ce qui l'a motivé ?**  
Idem : rôle précis des raisons professionnelles, familiales, du passage d'un statut d'occupation à un autre, autre...  
*S'il y a / avait plusieurs membres dans le ménage : quelle a été la position ou l'implication de chacun.e par rapport à ce déménagement ?*
- **Pouvez-vous nous raconter comment vous avez recherché votre logement actuel ? Concernant les lieux, communes ou quartiers que vous avez envisagé pour déménager ou au contraire exclu, peut-on revenir à ce qui vous a motivé à (ne pas) les envisager ? Quelle a été l'importance du prix, de la localisation, de la proximité de certains équipements ou services (ex : école ou stade), de l'environnement, du type de logement (maison/appartement) ?**  
Quelles possibilités et contraintes ?  
Quelle aurait été pour vous l'option idéale ?  
*Si mention de bruits d'avion ou de la proximité d'aéroports par l'enquêté.e : relancer : quel rôle dans la décision ?*
- **Faites-vous beaucoup ou peu de choses dans votre quartier ou commune (territoire de proximité) ? Avez-vous recours à des équipements ou services spécifiques (scolaires, commerciaux, culturels, de santé, etc.) ? Y avez-vous beaucoup ou peu de relations familiales, amicales, professionnelles ? Quelle image en avez-vous ? Et par rapport à votre quartier ou commune précédent.e ? Est-il/elle plus ou moins accessible ?**
- **Et concernant votre logement : qu'en pensez-vous par rapport au précédent ?**  
*Et les autres occupants du logement s'il y en a ?*  
Avez-vous fait des travaux importants dans le logement depuis votre arrivée ? Approfondir si concerne l'isolation phonique liée aux nuisances des avions (motivation, conséquences, voire coût et prise en charge).
- **Et que pensez-vous de votre environnement résidentiel au sens large, en termes paysagers, d'ambiance, de sentiment d'(in)sécurité, d'avantages et de gênes (visuelles, sonores, d'odeurs) ?**  
*Si gêne sonore : envisagez-vous des actions ou avez-vous déjà réalisé quelque chose (pétitions, actions politiques, participation à des mouvements associatifs, etc.) ?*
- **Envisagez-vous de rester longtemps ici ou au contraire de déménager assez vite ? Pourquoi ? A quel horizon ?**

**Merci à vous ! Souhaitez-vous être informé.e.s des résultats de l'étude ?**

**Connaissez-vous des personnes susceptibles de participer à l'étude ?**

Pour l'enquêté.e : Comment s'est déroulé l'entretien ? Précisez les personnes présentes lors de l'entretien. Indiquez les éléments que vous avez pu observer par rapport au logement et à sa situation. N'hésitez pas à rajouter tout autre élément utile à la compréhension de l'entretien.

**Consignes aux enquêteur.e.s :**  
**« Etude sur les stratégies résidentielles des ménages »**

- **1) Présentation générale :** Le laboratoire MRTE (Mobilités – Réseaux – Territoires – Environnement) de l'Université de Cergy-Pontoise réalise entre la fin de l'année 2015 et le mois de juin 2017, une étude sur les stratégies résidentielles des ménages, c'est-à-dire sur ce qui les incite à changer de lieu de résidence et de type d'habitat. Elle est décomposée en trois phases : la première a consisté en l'exploitation de données de la statistique publique, la deuxième en un questionnaire envoyé par voie postale à 22 000 ménages ayant changé de résidence entre mai et septembre 2015 et résidant dans les agglomérations de Paris et de Toulouse. La troisième se déroule depuis le mois d'octobre 2016 sous la forme d'entretiens en face à face auprès de personnes nous ayant transmis leurs coordonnées (postales, téléphoniques ou électroniques) lorsqu'ils ont répondu à notre questionnaire. L'étude est coordonnée par Didier Desponds, Professeur de géographie à l'Université de Cergy-Pontoise (33 boulevard du port – 95011 Cergy-Pontoise cedex. Tel : 01.34.25.64.08. Tel portable : 07.60.66.80.03).

- **2) L'entretien en face à face :** Cette troisième phase vise à approfondir les résultats obtenus grâce aux questionnaires. Il ne s'agit pas de poser les mêmes questions mais de chercher à mieux comprendre comment les ménages ont opéré leur choix résidentiel et la manière dont ils vivent à leur actuel lieu de résidence. D'où l'importance pour les enquêteurs de **consulter avant l'entretien les réponses du ménage au questionnaire (établies entre novembre 2015 et janvier 2016)**. Elles figurent dans le fichier Excel fourni : **le mieux est d'imprimer la page qui concerne le ménage** et de la prendre avec soi pour s'appuyer dessus pendant l'entretien.

**Si l'enquêté.e n'a pas répondu à certaines questions dans le questionnaire ou de manière relativement floue, par exemple sur sa profession, s'assurer d'avoir l'essentiel** de ces informations, sans pour autant casser la dynamique de l'entretien.

Afin de limiter les déplacements, ne pas hésiter à grouper les entretiens ayant lieu dans des espaces proches.

Un des intérêts de l'entretien est d'apprécier les différences ou concordances de **positions à l'échelle du ménage et à l'échelle de chacun des individus qui le composent**, donc il importe de ne pas négliger ces différences de niveau.

L'entretien vise à renseigner les pratiques (de mobilités) résidentielles en **accordant une part importante à la dimension spatiale et territoriale** (pratiques et représentations du quartier, de l'environnement, localisation, accessibilité, etc.) **travaillée tout spécialement en géographie.**

L'entretien suit une trame générale et devra être enregistré. Il est nécessaire sur place d'en demander l'accord préalable aux personnes ayant accepté de répondre à l'entretien, par exemple en demandant : « **afin de ne pas prendre trop de notes, est-ce que je peux utiliser un dictaphone ?** Les résultats de l'enquête seront anonymisés. » L'enregistrement est indispensable à l'entretien. S'il n'est pas possible (cas rares), il faut mettre fin à la visite et faire un autre entretien.

Ne pas négliger **le carnet d'observations liées à l'entretien** (cf. fin du canevas d'entretien) qui devront être reportées en préalable de la retranscription de chaque entretien. Ces éléments sont particulièrement importants pour pouvoir analyser ensuite chacun des entretiens.

- **3) Approfondir la trajectoire résidentielle des enquêté.e.s :** Nous disposons d'informations sur la dernière mobilité résidentielle, mais pas au-delà. Savoir d'où viennent les personnes, les lieux où ils ont vécu, pour quelle période, les raisons qui les ont conduits à changer de résidence est important. Au sein des ménages, il s'agit de comprendre comment ont pu s'opérer les arbitrages, l'incidence des raisons professionnelles, de celles liées au statut d'occupation ou à la représentation du quartier de résidence. **Si les enquêté.e.s mentionnent les plateformes aéroportuaires, il ne faut pas hésiter à approfondir. L'enjeu est que ce thème émerge le cas échéant de l'entretien à l'initiative de l'enquêté.e :** il est donc important que l'enquêteur ne l'oriente pas vers ce sujet à ce stade de l'entretien.

- **4) Approfondir les raisons du dernier déménagement :** Le questionnaire abordait ce point, mais des approfondissements sont nécessaires : quelles sont les raisons qui motivent le choix d'un nouveau lieu de résidence ? Quelles raisons ont été déterminantes : professionnelles, familiales, liées au statut d'occupation (par ex. un changement de statut d'occupation), liées à l'environnement dans le quartier, voire d'autres raisons qu'il faudrait expliciter ? Le changement de résidence est parfois la résultante d'un lent murissement, parfois d'un facteur déclenchant soudain (un divorce, une opportunité professionnelle...). Il

s'agit de mettre en évidence la hiérarchie des facteurs du changement de résidence, ainsi que la prise en compte des positions spécifiques des différents membres du ménage par rapport à cette question.

- **5) La phase de prospection** : Une attention particulière sera portée par l'enquêteur.e sur la la recherche par l'enquêté.e de son logement actuel. Quels étaient les lieux et espaces (communes, quartiers) où le ménage souhaitait vivre, pour quelles raisons ? Quels étaient les lieux et espaces (communes, quartiers) où il ne souhaitait pas résider, pour quelles raisons ? Des éléments ont été recueillis sur la stratégie de prospection lors de la phase « questionnaire », mais ceci reste à approfondir (certains questionnaires ne fournissaient pas d'informations, pour d'autres, ces informations étaient très succinctes). Il s'agit de distinguer les éléments liés au prix, à la localisation, à la proximité des équipements, à l'environnement, au type de logement (appartement, maison), qui ont contribué au rejet ou à l'acceptation au final du nouveau lieu de résidence. Il serait souhaitable de connaître quelle aurait été « l'option idéale », en termes de type d'habitat, de localisation et d'environnement. Si la question des nuisances sonores aéroportuaires semble avoir joué un rôle lors de la phase de prospection, il importe de relancer l'enquêté.e sur ce point : nature de la gêne, rôle dans la décision du ménage, etc. L'enjeu plus généralement est d'amener les enquêtés à préciser quelle a été l'importance des choix et quelle a été l'importance des contraintes lors de leur dernier déménagement.

- **6) Le mode d'habiter** : Il s'agit ici de comprendre les relations qui se tissent entre les habitants et leur territoire de proximité, leur quartier. Sont-ils utilisateurs d'équipements, d'aménités urbaines spécifiques : dans les domaines scolaire, commercial, culturel, de la santé, etc. ? Ont-ils des relations de proximité dans le quartier : famille, amis, relations professionnelles, etc. ? Quelle est leur représentation du le quartier ? Ce quartier présente-t-il des avantages (*versus* des inconvénients) par rapport à leur quartier précédent ? Dans l'affirmative, l'enjeu est d'inciter l'enquêté.e à développer. Une attention particulière devra être portée à la question de l'accessibilité : ce quartier est-il bien desservi, si non quels problèmes spécifiques cela pose- t-il ?

- **7) Le logement** : Le mode d'habiter concerne également le logement. Comment est-il perçu par ses occupants par rapport au logement précédent ? Des aménagements spécifiques ont-ils été réalisés par le ménage depuis son installation ? Si ces aménagements concernent



l'isolation phonique, en relation avec les nuisances sonores aéroportuaires, il faudra insister sur ce point : raisons des aménagements, nature de ceux-ci, effets perceptibles, éventuellement coût et prise en charge ?

- **8) Quelle est l'opinion des enquêtés sur leur environnement résidentiel** : Le terme même d'environnement sera entendu avec une acception large. Il s'agit du cadre paysager mais également des relations sociales qui se tissent dans le quartier, de l'ambiance de celui-ci, voire du sentiment de sécurité (*versus* d'insécurité). Il s'agit également d'identifier de possibles éléments de gênes (visuelles, sonores, olfactives, etc...). Dans le cas où la question des gênes sonores se dégage, il importe d'approfondir les actions engagées ou envisagées par le ménage : pétitions, actions politiques, participation à des mouvements associatifs, etc.

- **8) Quels sont les projets du ménage** ? Il s'agit ici de dessiner des pistes. L'actuel lieu de résidence est-il stable ou une nouvelle mobilité résidentielle est-elle envisagée ? Quelles pourraient être les raisons de cette mobilité : professionnelles, familiales, environnementales, liées au statut d'occupation ou au type de logement ? Où le ménage se voit-il vivre dans 5 ans, dans 10 ans ?

Après avoir remercié les enquêtés pour leur participation, leur demander s'ils souhaitent être informés des résultats de l'étude. Voir aussi s'ils pourraient fournir des coordonnées de personnes susceptibles de participer à l'étude.

Annexe 3 Tableau de synthèse des entretiens

N°	SITE	COMMUNE ACTUELLE	ZONE	COMMUNE ANTERIEURE	PCS	AGE	STRUCTURE MENAGE	STATUT OCC ACT	TYPE LOG ACT	MOB INT / EXT	GRILLE NUISANCE
1	BLAGNAC	COLOMIERS	ZONE TAMPON	COLOMIERS	Professions inter.	30-39 ans	Couple	HERBERGE GRATUITEMENT	PETIT COLLECTIF	Interne	E
2	BLAGNAC	TOULOUSE	PGS	RAMONVILLE	Employés	50-59 ans	Famille	PROPRIETAIRE	GRAND COLLECTIF	Interne	A
3	BLAGNAC	TOULOUSE	HORS ZONE	SEYSSES (31)	Ouvriers	60 et plus	Famille	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Externe	D
4	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	TOULOUSE (même quartier)	Retraités	60 et plus	Couple	PROPRIETAIRE	GRAND COLLECTIF	Interne	B
5	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	TOULOUSE	Employés	50-59 ans	Ménage 1 pers	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Interne	A
6	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	TOULOUSE	Ouvriers	30-39 ans	Famille	LOCATIF PRIVE	MAISON JARDIN	Interne	A
7	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	GRENOBLE	CPIS	30-39 ans	Famille monoparentale	LOCATIF PRIVE	GRAND COLLECTIF	Externe	C
8	BLAGNAC	TOURNEFEUILLE	ZONE TAMPON	SAINT-MARTIN-D'HERES (38)	Autres	20-29 ans	Couple	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Externe	A
9	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	CASTELNAUDARY (11)	Professions inter.	40-49 ans	Famille monoparentale	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Externe	B
10	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	CLERMONT-LE-FORT (31)	Retraités	60 et plus	Ménage 1 pers	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	Externe	A
11	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	TOULOUSE	Autres	20-29 ans	Ménage plrs personnes	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Interne	A
12	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	TOULOUSE	Employés	30-39 ans	Couple	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	Interne	B
13	BLAGNAC	TOULOUSE	PGS	TOULOUSE	Professions inter.	50-59 ans	Couple	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Interne	C
14	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	TOULOUSE	CPIS	20-29 ans	Couple	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Interne	E
15	BLAGNAC	RAMONVILLE	ZONE TAMPON	TOULOUSE	Professions inter.	30-39 ans	Ménage 1 pers	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Interne	B

N°	SITE	COMMUNE ACTUELLE	ZONE	COMMUNE ANTERIEURE	PCS	AGE	STRUCTURE MENAGE	STATUT OCC ACT	TYPE LOG ACT	MOB INT / EXT	GRILLE NUISANCE
16	BLAGNAC	CASTANET-TOLOSAN	ZONE TAMPON	TOULOUSE	Autres	20-29 ans	Ménage 1 pers	LOCATIF SOCIAL	PETIT COLLECTIF	Interne	A
17	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	VINCENNES (94)	Artisans	30-39 ans	Couple	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Externe	E
18	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	TOULOUSE	Autres	20-29 ans	Ménage 1 pers	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Interne	A
19	BLAGNAC	CUGNAUX	HORS ZONE	CUGNAUX	CPIS	30-39 ans	Famille	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Interne	E
20	BLAGNAC	VILLENEUVE-TOLOSANE	HORS ZONE		Professions inter.	40-49 ans	Famille	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Interne	A
21	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	TOULOUSE	Professions inter.	50-59 ans	Couple	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Interne	C
22	BLAGNAC	TOURNEFEUILLE	ZONE TAMPON	LE RAINCY (93)	Employés	30-39 ans	Famille	LOCATIF PRIVE	MAISON JARDIN	Externe	B
23	BLAGNAC	CUGNAUX	HORS ZONE	TOULOUSE	Ouvriers	40-49 ans	Ménage 1 pers	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Interne	D
24	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	FRONTIGNAN (34)	Retraités	60 et plus	Famille	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	Externe	C
25	BLAGNAC	MONDONVILLE	PGS	MONDONVILLE	Employés	20-29 ans	Couple	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Interne	C
26	BLAGNAC	BLAGNAC	ZONE TAMPON	MISSILLAC (44)	Employés	40-49 ans	Famille	LOCATIF SOCIAL	PETIT COLLECTIF	Externe	B
27	BLAGNAC	TOURNEFEUILLE	ZONE TAMPON	TOURNEFEUILLE	Professions inter.	40-49 ans	Famille recomposée	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Interne	C
28	BLAGNAC	TOURNEFEUILLE	ZONE TAMPON	NEGREPELISSE (82)	Ouvriers	30-39 ans	Famille	LOCATIF SOCIAL	PETIT COLLECTIF	Externe	B
29	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	ROCHEFORT-SUR-MER (17)	CPIS	40-49 ans	Famille	LOCATIF PRIVE	MAISON JARDIN	Externe	E
30	BLAGNAC	TOULOUSE	PGS	TOULOUSE	Professions inter.	30-39 ans	Famille	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Interne	C
31	BLAGNAC	BLAGNAC	ZONE TAMPON	TOULOUSE	Employés	50-59 ans	Ménage 1 pers	LOCATIF SOCIAL	PETIT COLLECTIF	Interne	A

N°	SITE	COMMUNE ACTUELLE	ZONE	COMMUNE ANTERIEURE	PCS	AGE	STRUCTURE MENAGE	STATUT OCC ACT	TYPE LOG ACT	MOB INT / EXT	GRILLE NUISANCE
32	BLAGNAC	COLOMIERS	ZONE TAMPON	SAINT-PHILBERT-DE-GRAND-LIEU (44)	Professions inter.	30-39 ans	Famille recomposée	HERBERGE GRATUITEMENT	GRAND COLLECTIF	Externe	E
33	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	VILLENEUVE-TOLOSANE	Employés	40-49 ans	Famille	LOCATIF PRIVE	MAISON JARDIN	Externe	A
34	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	TOURNEFEUILLE	Retraités	60 et plus	Ménage 1 pers	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Interne	A
35	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	TOULOUSE	Professions inter.	40-49 ans	Famille monoparentale	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	Interne	A
36	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	GRENOBLE	CPIS	30-39 ans	Famille	LOCATIF PRIVE	GRAND COLLECTIF	Externe	A
37	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	TAJAN (65)	Retraités	60 et plus	Ménage 1 pers	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Externe	A
38	BLAGNAC	TOULOUSE	PGS	LANTA (31)	Retraités	60 et plus	Couple	PROPRIETAIRE	GRAND COLLECTIF	Externe	C
39	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	TOULOUSE	Autres	30-39 ans	Ménage plrs personnes	LOCATIF PRIVE	MAISON JARDIN	Interne	E
40	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	TOULOUSE	CPIS	40-49 ans	Famille monoparentale	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Interne	A
41	BLAGNAC	AUCAMVILLE	HORS ZONE	TOULOUSE	Employés	50-59 ans	Famille monoparentale	LOCATIF SOCIAL	PETIT COLLECTIF	Interne	A
42	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	TOULOUSE	Professions inter.	60 et plus	Ménage 1 pers	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	Interne	A
43	BLAGNAC	CORNEBARRIEU	ZONE TAMPON	PARIS	Professions inter.	30-39 ans	Ménage plrs personnes	HERBERGE GRATUITEMENT	MAISON JARDIN	Externe	E
44	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	TOULOUSE	Employés	50-59 ans	Famille monoparentale	LOCATIF PRIVE	GRAND COLLECTIF	Interne	A
45	BLAGNAC	COLOMIERS	ZONE TAMPON	VILLENEUVE D'ORNON (33)	CPIS	40-49 ans	Famille	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Externe	C
46	BLAGNAC	CUGNAUX	HORS ZONE	GOURNAY-EN-BRAY (76)	Employés	30-39 ans	Famille monoparentale	LOCATIF SOCIAL	PETIT COLLECTIF	Externe	C

N°	SITE	COMMUNE ACTUELLE	ZONE	COMMUNE ANTERIEURE	PCS	AGE	STRUCTURE MENAGE	STATUT OCC ACT	TYPE LOG ACT	MOB INT / EXT	GRILLE NUISANCE
47	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	TOULOUSE	CPIS	40-49 ans	Ménage 1 pers	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Interne	A
48	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	TOULOUSE	Professions inter.	40-49 ans	Famille monoparentale	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Interne	E
49	BLAGNAC	TOULOUSE	HORS ZONE	LAVAU (81)	Retraités	50-59 ans	Famille monoparentale	LOCATIF SOCIAL	GRAND COLLECTIF	Externe	A
50	BLAGNAC	BLAGNAC	ZONE TAMPON	BLAGNAC	Employés	40-49 ans	Famille monoparentale	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Interne	B
51	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	TOULOUSE	CPIS	50-59 ans	Famille monoparentale	LOCATIF PRIVE	GRAND COLLECTIF	Interne	C
52	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	ROUEN (76)	CPIS	30-39 ans	Ménage 1 pers	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	Externe	A
53	BLAGNAC	BLAGNAC	ZONE TAMPON	PARIS	CPIS	40-49 ans	Famille	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Interne	A
54	BLAGNAC	TOULOUSE	ZONE TAMPON	PERPIGNAN (66)	Retraités	60 et plus	Ménage 1 pers	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	Externe	B
55	ORLY	CRETEIL	ZONE TAMPON	MONTATAIRE (60)	Employés	30-39 ans	Ménage 1 pers	LOCATIF PRIVE	GRAND COLLECTIF	Externe	B
56	ORLY	MORANGIS	ZONE TAMPON	CHILLY-MAZARIN (91)	CPIS	30-39 ans	Couple	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Interne	E
57	ORLY	CACHAN	ZONE TAMPON	PARIS (75013)	Professions inter.	30-39 ans	Ménage 1 pers	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Externe	A
58	ORLY	VITRY-SUR-SEINE	ZONE TAMPON	NOISY-LE-GRAND (93)	Ouvriers	30-39 ans	Ménage 1 pers	HERBERGE GRATUITEMENT	GRAND COLLECTIF	Externe	A
59	ORLY	BOURG-LA-REINE	ZONE TAMPON	CACHAN (94)	CPIS	30-39 ans	Famille	PROPRIETAIRE	GRAND COLLECTIF	Externe	B
60	ORLY	VILLEJUIF	ZONE TAMPON	PARIS (75020)	CPIS	40-49 ans	Ménage 1 pers	PROPRIETAIRE	GRAND COLLECTIF	Externe	A
61	ORLY	CRETEIL	ZONE TAMPON	CRETEIL	Professions inter.	50-59 ans	Ménage 1 pers	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Interne	B
62	ORLY	SCEAUX	HORS ZONE	SAVIGNY-SUR-ORGE (91)	Employés	30-39 ans	Famille	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Interne	E

N°	SITE	COMMUNE ACTUELLE	ZONE	COMMUNE ANTERIEURE	PCS	AGE	STRUCTURE MENAGE	STATUT OCC ACT	TYPE LOG ACT	MOB INT / EXT	GRILLE NUISANCE
63	ORLY	CRETEIL	ZONE TAMPON	CRETEIL	Ouvriers	50-59 ans	Ménage 1 pers	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	Interne	A
64	ORLY	BRUNOY	ZONE TAMPON	DOMONT(95)	CPIS	40-49 ans	Famille	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Externe	A
65	ORLY	LESIGNY	ZONE TAMPON	LE LUC-EN-BRIE (94)	Employés	30-39 ans	Couple	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Interne	E
66	ORLY	VILLEMOSISSON-SUR-ORGE	HORS ZONE	TOULON (83)	CPIS	40-49 ans	Famille	LOCATIF PRIVE	MAISON JARDIN	Externe	B
67	ORLY	VILLEBON-SUR-YVETTE	ZONE TAMPON	VILLEBON-SUR-YVETTE	Retraités	60 et plus	Ménage 1 pers	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Interne	D
68	ORLY	FONTENAY-SUR-LOING (45)	HORS ZONE	CHENNEVIERES-SUR-MARNE (94)	Autres	40-49 ans	Couple	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Externe	A
69	ORLY	YERRES	ZONE TAMPON	LA ROCHELLE (17)	Employés	20-29 ans	Ménage 1 pers	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Externe	B
70	ORLY	EPINAY-SOUS-SENART	ZONE TAMPON	EPINAY-SOUS-SENART	Employés	60 et plus	Famille monoparentale	LOCATIF SOCIAL	GRAND COLLECTIF	Interne	A
71	ORLY	BRUNOY	ZONE TAMPON	VILLENEUVE-SAINT-GEORGES	Retraités	60 et plus	Ménage 1 pers	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	Interne	B
72	ORLY	ATHIS-MONS	ZONE TAMPON	ATHIS-MONS	CPIS	40-49 ans	Famille monoparentale	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Interne	D
73	ORLY	MASSY	ZONE TAMPON	MASSY	Retraités	60 et plus	Famille	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	Interne	B
74	ORLY	GRIGNY	HORS ZONE	JUVISY-SUR-ORGE	Autres	20-29 ans	Famille	LOCATIF SOCIAL	GRAND COLLECTIF	Externe	A
75	ORLY	MASSY	ZONE TAMPON	WISSOUS	Professions inter.	60 et plus	Famille recomposée	HERBERGE GRATUITEMENT	MAISON JARDIN	Interne	A
76	ORLY	MASSY	ZONE TAMPON	ANTONY (92)	Professions inter.	40-49 ans	Couple	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	Interne	B
77	ORLY	PALaiseau	ZONE TAMPON	VILLEBON-SUR-YVETTE	Retraités	60 et plus	Ménage 1 pers	HERBERGE GRATUITEMENT	MAISON JARDIN	Interne	B
78	ORLY	EPINAY-SOUS-SENART	ZONE TAMPON	MONTGERON (91)	Autres	20-29 ans	Famille	LOCATIF SOCIAL	PETIT COLLECTIF	Interne	A

N°	SITE	COMMUNE ACTUELLE	ZONE	COMMUNE ANTERIEURE	PCS	AGE	STRUCTURE MENAGE	STATUT OCC ACT	TYPE LOG ACT	MOB INT / EXT	GRILLE NUISANCE
79	ORLY	JUVISY-SUR-ORGE	ZONE TAMPON	MONTHLERY (91)	Professions inter.	30-39 ans	Couple	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Externe	A
80	ORLY	SAVIGNY-SUR-ORGE	ZONE TAMPON	SAVIGNY-SUR-ORGE (91)	CPIS	50-59 ans	Famille monoparentale	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	Interne	A
81	ORLY	MASSY	ZONE TAMPON	MASSY	CPIS	30-39 ans	Famille	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	Interne	B
82	ORLY	BURES-SUR-YVETTE	ZONE TAMPON	ORSAY	CPIS	20-29 ans	Couple	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Interne	A
83	ORLY	ANTONY	ZONE TAMPON	ANTONY (92)	Employés	40-49 ans	Famille monoparentale	LOCATIF SOCIAL	GRAND COLLECTIF	Interne	A
84	ORLY	MONTGERON	ZONE TAMPON	NEUILLY-SUR-MARNE (93)	Employés	40-49 ans	Famille	HERBERGE GRATUITEMENT	PETIT COLLECTIF	Externe	A
85	ORLY	CHÂTENAY-MALABRY	ZONE TAMPON	FONTENAY-SOUS-BOIS (94)	Professions inter.	50-59 ans	Famille	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	Externe	A
86	ORLY	VILLEBON-SUR-YVETTE	PGS	NOISY-LE-GRAND (93)	Autres	40-49 ans	Famille monoparentale	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	Externe	B
87	ORLY	BOURG-LA-REINE	ZONE TAMPON	SHANGHAI (CHINE)	CPIS	40-49 ans	Famille	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Externe	B
88	ORLY	CHEVILLY-LARUE	ZONE TAMPON	BRUNOY (91)	Professions inter.	30-39 ans	Ménage 1 pers	PROPRIETAIRE	GRAND COLLECTIF	Interne	A
89	ORLY	FRESNES	ZONE TAMPON	FRESNES	Employés	50-59 ans	Ménage 1 pers	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	Interne	A
90	ORLY	LIMEIL-BREVANNES	PGS	CRETEIL	Professions inter.	30-39 ans	Ménage 1 pers	PROPRIETAIRE	GRAND COLLECTIF	Interne	D
91	ORLY	ANTONY	ZONE TAMPON	LIMEIL-BREVANNES	CPIS	50-59 ans	Famille	LOCATIF PRIVE	MAISON JARDIN	Interne	A
92	CDG	VIARMES	HORS ZONE	MONTREUIL (93)	Professions inter.	40-49 ans	Famille	PROPRIETAIRE	MAISON	Externe	A
93	CDG	SAINT-DENIS	ZONE TAMPON	PARIS (75002)	Autres	20-29 ans	Famille	LOCATIF SOCIAL	GRAND COLLECTIF	Externe	A
94	CDG	VILLETANEUSE	ZONE TAMPON	SAINT-OUEN (93)	Employés	40-49 ans	Famille	LOCATIF SOCIAL	GRAND COLLECTIF	Externe	A

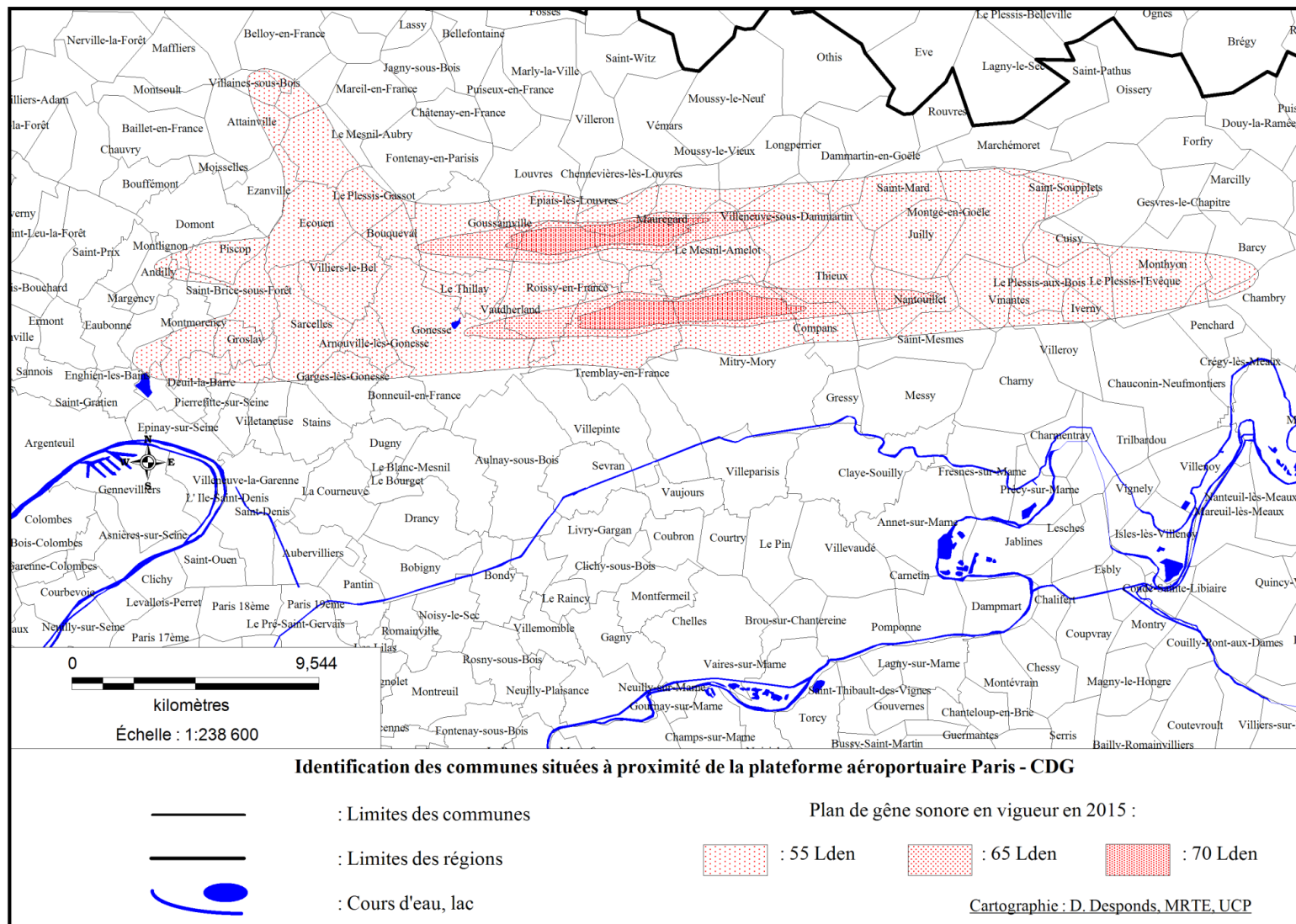
N°	SITE	COMMUNE ACTUELLE	ZONE	COMMUNE ANTERIEURE	PCS	AGE	STRUCTURE MENAGE	STATUT OCC ACT	TYPE LOG ACT	MOB INT / EXT	GRILLE NUISANCE
95	CDG	SARCELLES	PGS	GARGES-LES-GONESSE	Employés	50-59 ans	Ménage 1 pers	LOCATIF SOCIAL	PETIT COLLECTIF	Interne	A
96	CDG	BELLOY-EN-France	ZONE TAMPON	LUZARCHES (95)	Professions inter.	40-49 ans	Famille monoparentale	LOCATIF PRIVE	MAISON JARDIN	Externe	C
97	CDG	ARGENTEUIL	ZONE TAMPON	CLICHY-LA-GARENNE (92)	Employés	30-39 ans	Couple	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Externe	B
98	CDG	MAFFLIERS	ZONE TAMPON	AUVERS-SUR-OISE	CPIS	30-39 ans	Famille	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Externe	B
99	CDG	GENNEVILLIERS	HORS ZONE	PONTOISE	Professions inter.	20-29 ans	Famille	LOCATIF SOCIAL	GRAND COLLECTIF	Externe	A
100	CDG	SAINT-LEU-LA-FORÊT	ZONE TAMPON	MAISONS-ALFORT (94)	CPIS	20-29 ans	Ménage 1 pers	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Externe	A
101	CDG	VILLEPARISIS	ZONE TAMPON	VILLENY (77)	Autres	30-39 ans	Ménage 1 pers	LOCATIF PRIVE	MAISON JARDIN	Externe	B
102	CDG	SAINT-DENIS	ZONE TAMPON	ARGENTEUIL	Employés	40-49 ans	Famille	LOCATIF SOCIAL	PETIT COLLECTIF	Interne	B
103	CDG	MONTMORENCY	PGS	ARGENTEUIL	Employés	50-59 ans	Ménage 1 pers	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Interne	D
104	CDG	DEUIL-LA-BARRE	PGS	DOMONT(95)	Autres	40-49 ans	Ménage 1 pers	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Interne	D
105	CDG	MONTMORENCY	ZONE TAMPON	MONTMORENCY	CPIS	50-59 ans	Ménage 1 pers	LOCATIF PRIVE	GRAND COLLECTIF	Interne	E
106	CDG	ROISSY-EN-France	PGS	AMBLÉNY (02)	Employés	50-59 ans	Couple	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Externe	C
107	CDG	ARGENTEUIL	HORS ZONE	ARGENTEUIL	Professions inter.	30-39 ans	Famille	LOCATIF SOCIAL	PETIT COLLECTIF	Interne	A
108	CDG	MEAUX	ZONE TAMPON	MEAUX	Autres	50-59 ans	Couple	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Interne	A
109	CDG	DAMMARTIN-EN-GOËLE	ZONE TAMPON	VAUJOURS (93)	CPIS	30-39 ans	Ménage 1 pers	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN	Interne	B
110	CDG	SAINT-DENIS	ZONE TAMPON	PUTEAUX (92)	Employés	20-29 ans	Famille	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	Externe	A



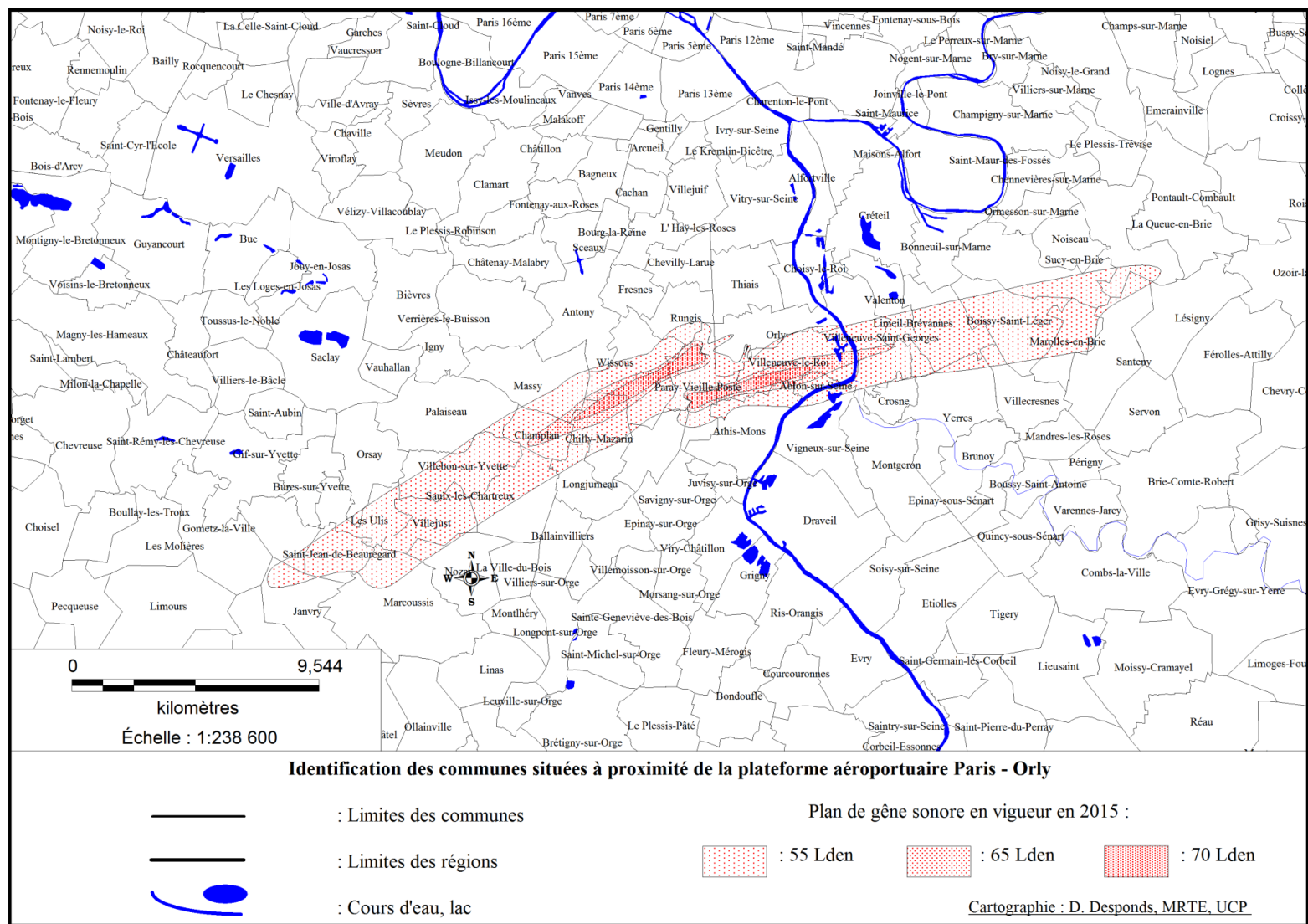
N°	SITE	COMMUNE ACTUELLE	ZONE	COMMUNE ANTERIEURE	PCS	AGE	STRUCTURE MENAGE	STATUT OCC ACT	TYPE LOG ACT	MOB INT / EXT	GRILLE NUISANCE
111	CDG	SAINT-DENIS	ZONE TAMPON	PARIS (75002)	Professions inter.	40-49 ans	Famille	PROPRIETAIRE	GRAND COLLECTIF	Externe	A
112	CDG	SANNOIS	ZONE TAMPON	ARGENTEUIL	Employés	60 ans et +	Ménage 1 pers	LOCATIF SOCIAL	GRAND COLLECTIF	Interne	A
113	CDG	AULNAY-SOUS-BOIS	ZONE TAMPON	CLICHY-LA-GARENNE (92)	Employés	30-39 ans	Famille monoparentale	PROPRIETAIRE	GRAND COLLECTIF	Externe	A
114	CDG	MONTMORENCY	ZONE TAMPON	MONTMORENCY	Employés	40-49 ans	Famille monoparentale	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	Interne	D
115	CDG	GENNEVILLIERS	ZONE TAMPON	GENNEVILLIERS	Employés	50-59 ans	Famille	LOCATIF SOCIAL	PETIT COLLECTIF	Interne	A
116	CDG	SAINT-DENIS	HORS ZONE	DIJON (21)	Professions inter.	40-49 ans	Ménage 1 pers	LOCATIF SOCIAL	GRAND COLLECTIF	Externe	A
117	CDG	MEAUX	HORS ZONE	COMPIEGNE (60)	Retraités	60 ans et +	Ménage 1 pers	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Externe	A
118	CDG	SAINT-GRATIEN	ZONE TAMPON	SAINT-DENIS (93)	Professions inter.	40-49 ans	Ménage 1 pers	PROPRIETAIRE	GRAND COLLECTIF	Externe	D
119	CDG	EPINAY-SOUS-ORGE	ZONE TAMPON	PARIS (75018)	Employés	30-39 ans	Famille monoparentale	LOCATIF SOCIAL	PETIT COLLECTIF	Externe	A
120	CDG	SOISY-SOUS-MONTMORENCY	ZONE TAMPON	BONDY (93)	Professions inter.	40-49 ans	Famille monoparentale	LOCATIF PRIVE	GRAND COLLECTIF	Externe	B
121	CDG	SAINT-GRATIEN	ZONE TAMPON	CLICHY-LA-GARENNE (92)	Retraités	60 et plus	Couple	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	Externe	D
122	CDG	VILLEPARISIS	ZONE TAMPON	VILLEPARISIS	Retraités	60 et plus	Ménage 1 pers	LOCATIF PRIVE	MAISON JARDIN	Interne	A
123	CDG	VILLETANEUSE	ZONE TAMPON	BAGNEUX (92)	Professions inter.	20-29 ans	Ménage 1 pers	LOCATIF SOCIAL	GRAND COLLECTIF	Externe	A
124	CDG	SAINT-GRATIEN	ZONE TAMPON	ARGENTEUIL	Employés	20-29 ans	Ménage 1 pers	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Interne	A
125	CDG	EPINAY-SUR-SEINE	ZONE TAMPON	GARGES-LES-GONESSE	Professions inter.	30-39 ans	Famille	LOCATIF PRIVE	GRAND COLLECTIF	Interne	B
126	CDG	SAINT-DENIS	ZONE TAMPON	SARCELLES (95)	Employés	40-49 ans	Famille	LOCATIF SOCIAL	GRAND COLLECTIF	Interne	A

N°	SITE	COMMUNE ACTUELLE	ZONE	COMMUNE ANTERIEURE	PCS	AGE	STRUCTURE MENAGE	STATUT OCC ACT	TYPE LOG ACT	MOB INT / EXT	GRILLE NUISANCE
127	CDG	VILLEPINTE	ZONE TAMPON	RUEIL-MALMAISON (92)	Employés	20-29 ans	Couple	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Externe	A
128	ORLY	GIF-SUR-YVETTE	ZONE TAMPON	BURES-SUR-YVETTE (91)	Professions inter.	40-49 ans	Famille	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Interne	E
129	CDG	LE BLANC-MESNIL	ZONE TAMPON	PANTIN (93)	Employés	40-49 ans	Ménage 1 pers	LOCATIF SOCIAL	PETIT COLLECTIF	Externe	D
130	CDG	EZANVILLE	ZONE TAMPON	NEUILLY-EN-THELLE (60)	Retraités	60 ans et +	Ménage 1 pers	PROPRIETAIRE	GRAND COLLECTIF	Externe	E
131	ORLY	VIRY-CHATILLON	ZONE TAMPON	GRIGNY (91)	Retraités	60 ans et +	Ménage 1 pers	PROPRIETAIRE	GRAND COLLECTIF	Externe	A
132	ORLY	SAINT-MICHEL-SUR-ORGE	HORS ZONE	SAINT-MICHEL-SUR-ORGE (91)	Professions inter.	50-60 ans	Couple	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN		B
133	CDG	EAUBONNE	ZONE TAMPON	EAUBONNE	Retraités	60 ans et +	Couple	PROPRIETAIRE	MAISON JARDIN		C
134	CDG	GENNEVILLIERS	HORS ZONE	CLICHY	Employés	30-39 ans	Famille	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	Externe	A
135	CDG	ILE SAINT-DENIS	ZONE TAMPON	PARIS	CPIS	30-39 ans	Famille	LOCATIF PRIVE	GRAND COLLECTIF		A

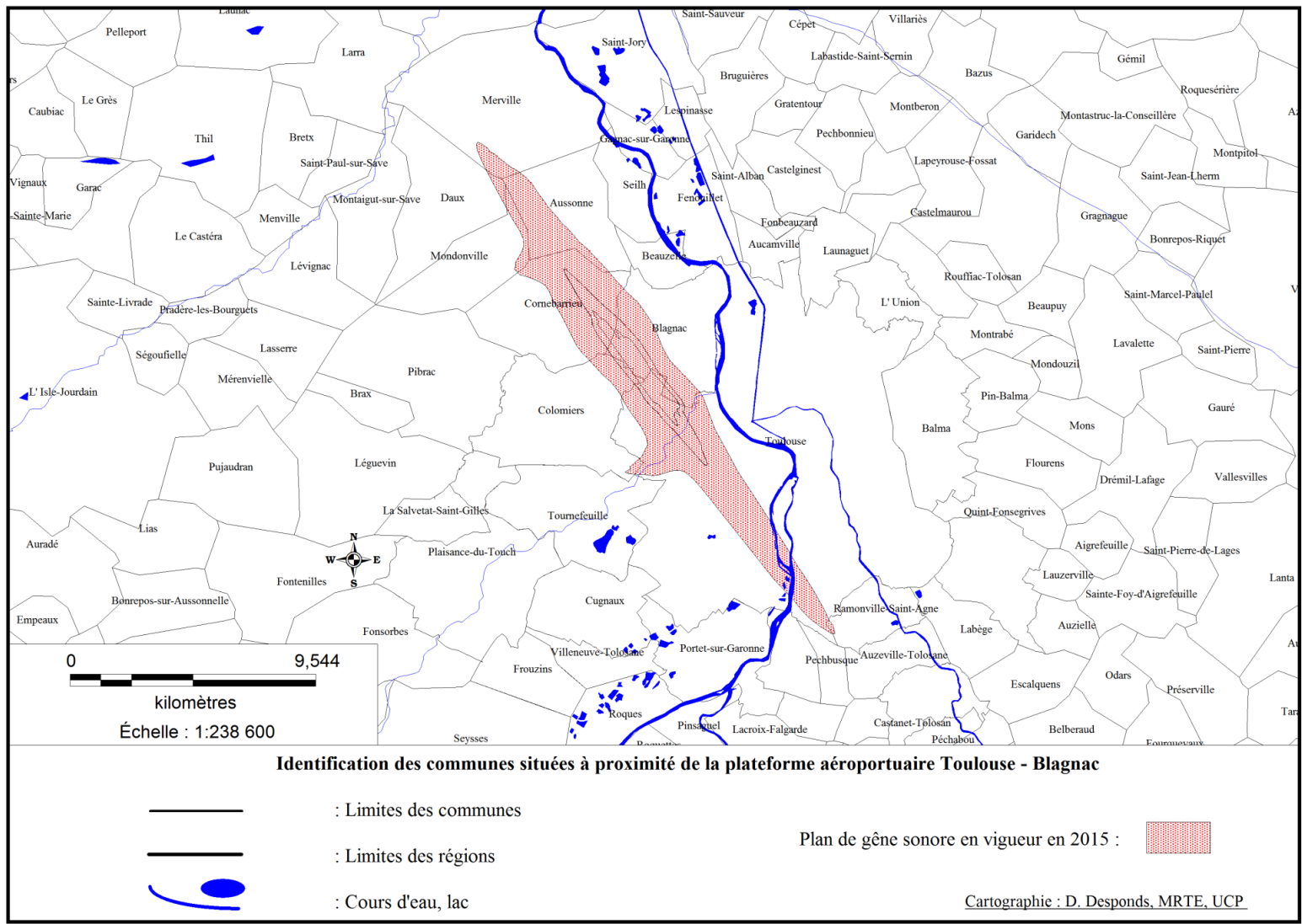
Annexe 4 Cartes de localisation des communes situées autour des trois plateformes aéroportuaires



Carte 73 : Localisation des communes autour de la plateforme Paris – CDG et PGS en vigueur en 2015.

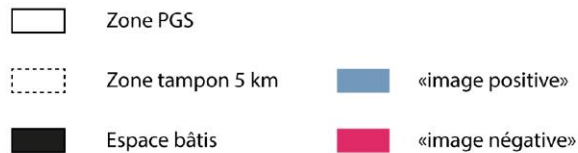
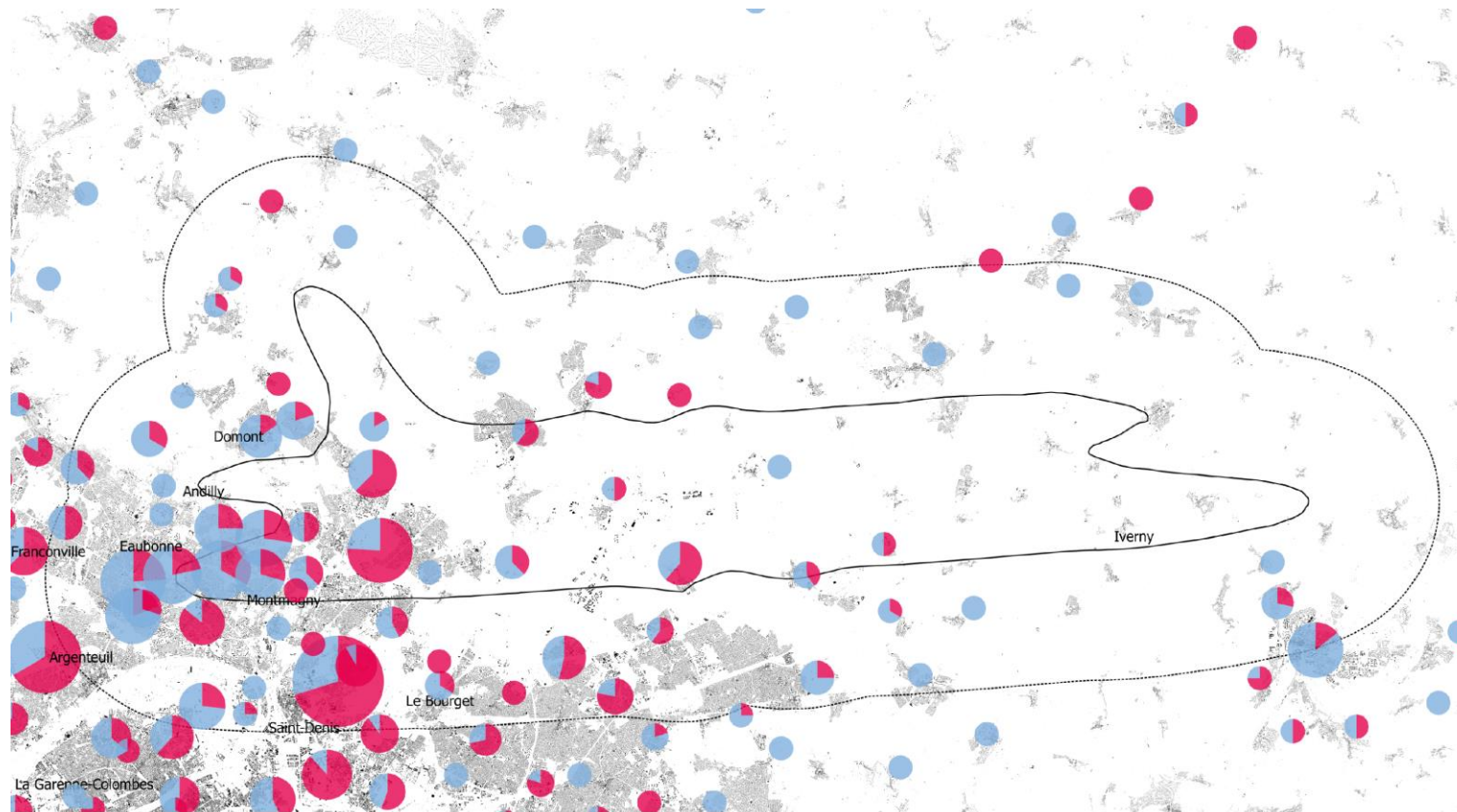


**Carte 74 : Localisation des communes autour de la plateforme Paris – Orly et PGS en vigueur en 2015.**



Carte 75 : Localisation des communes autour de la plateforme Toulouse – Blagnac et PGS en vigueur en 2015.

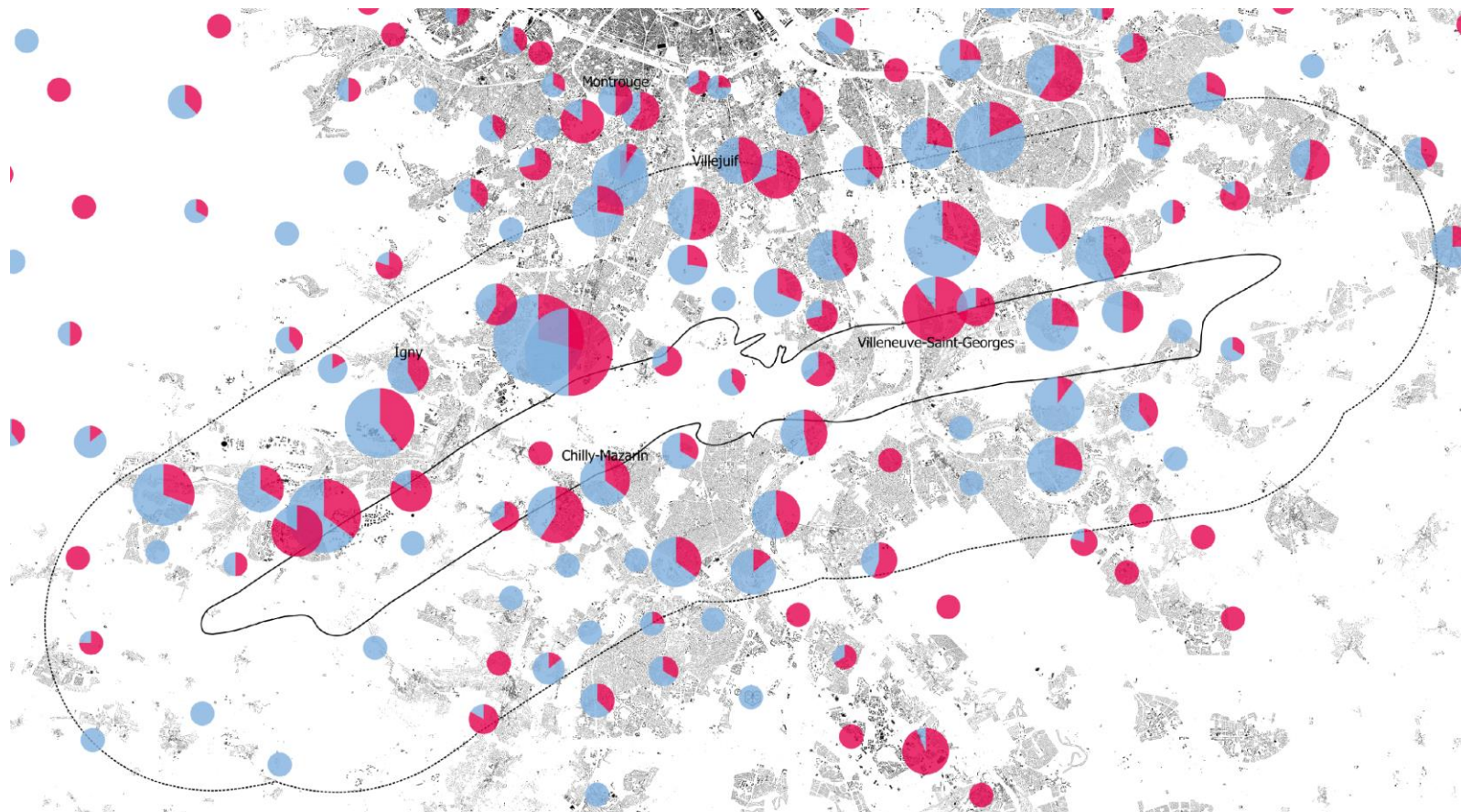
Annexe 5 Cartes comparatif des communes ayant une image positive ou négative autour des trois plateforme aéroportuaire



COMPARATIF DES COMMUNES SIGNALÉES COMME «IMAGE POSITIVE» ET «IMAGE NÉGATIVE»  
AUTOUR DE LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE DE PARIS - CHARLES DE GAULLE

Source : questionnaire auprès des ménages 2015 Réalisation : L.Cazeaux, D.Desponds - Laboratoire MRTE

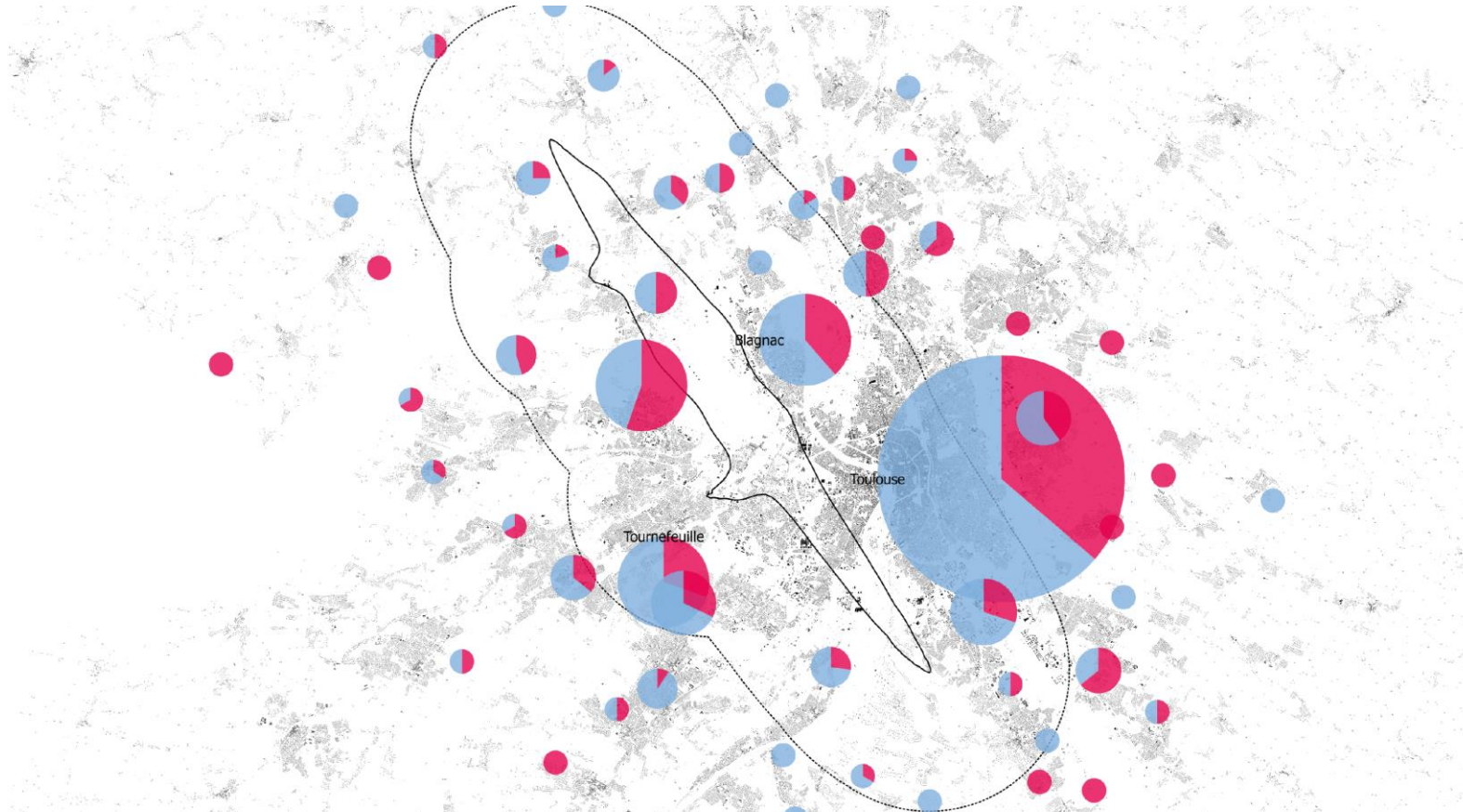
**Carte 76 :** Comparatif des communes signalées comme à « image positive » ou à « image négative » autour de la plateforme aéroportuaire de Paris – Charles de Gaulle. Questionnaire auprès des ménages mobiles, études MRTE-ACNUSA, 2016.



COMPARATIF DES COMMUNES SIGNALÉES COMME «IMAGE POSITIVE» ET «IMAGE NÉGATIVE»  
AUTOUR DE LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE DE PARIS - ORLY

Source : questionnaire auprès des ménages 2015 Réalisation : L.Cazeaux, D.Desponds - Laboratoire MRTE

**Carte 77 :** Comparatif des communes signalées comme à « image positive » ou à « image négative » autour de la plateforme aéroportuaire de Paris – Orly. Questionnaire auprès des ménages mobiles, études MRTE-ACNUSA, 2016.



- Zone PGS
- Zone tampon 5 km
- Espace bâtis
- «image positive»
- «image négative»

COMPARATIF DES COMMUNES SIGNALÉES COMME «IMAGE POSITIVE» ET «IMAGE NÉGATIVE»  
AUTOUR DE LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE DE TOULOUSE - BLAGNAC

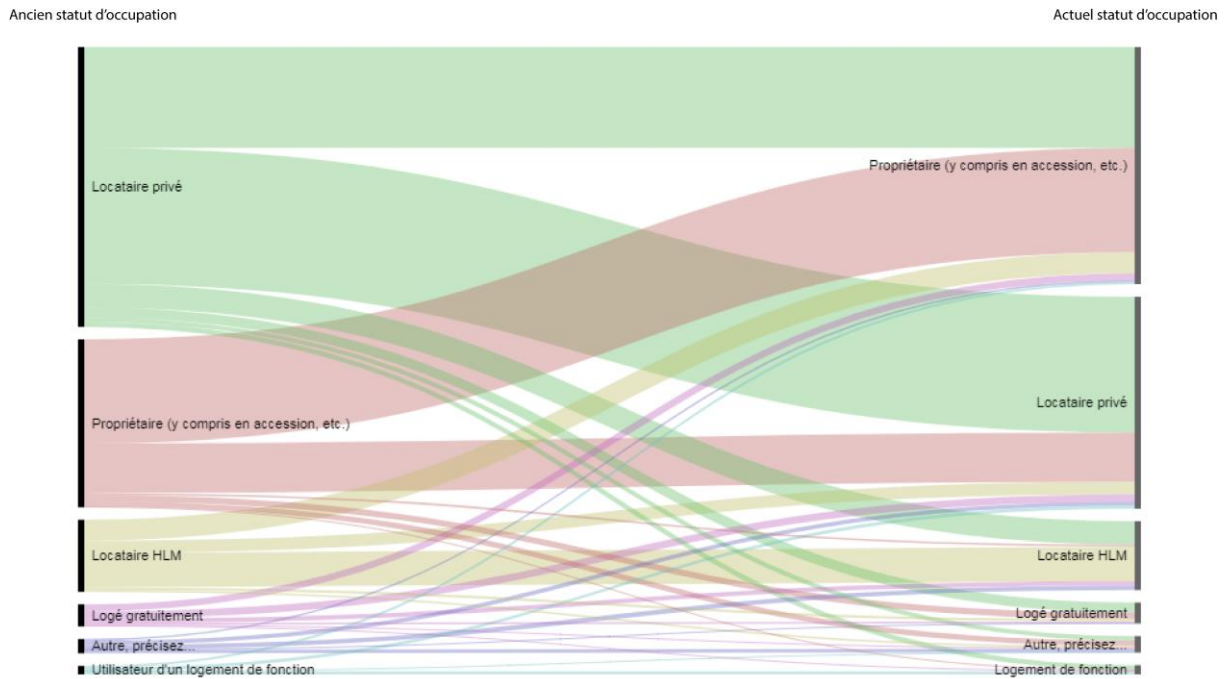
Source : questionnaire auprès des ménages 2015 Réalisation : L.Cazeaux, D.Desponds - Laboratoire MRTE

**Carte 78 :** Comparatif des communes signalées comme à « image positive » ou à « image négative » autour de la plateforme aéroportuaire de Toulouse – Bagnac. Questionnaire auprès des ménages mobiles, études MRTE-ACNUSA, 2016.



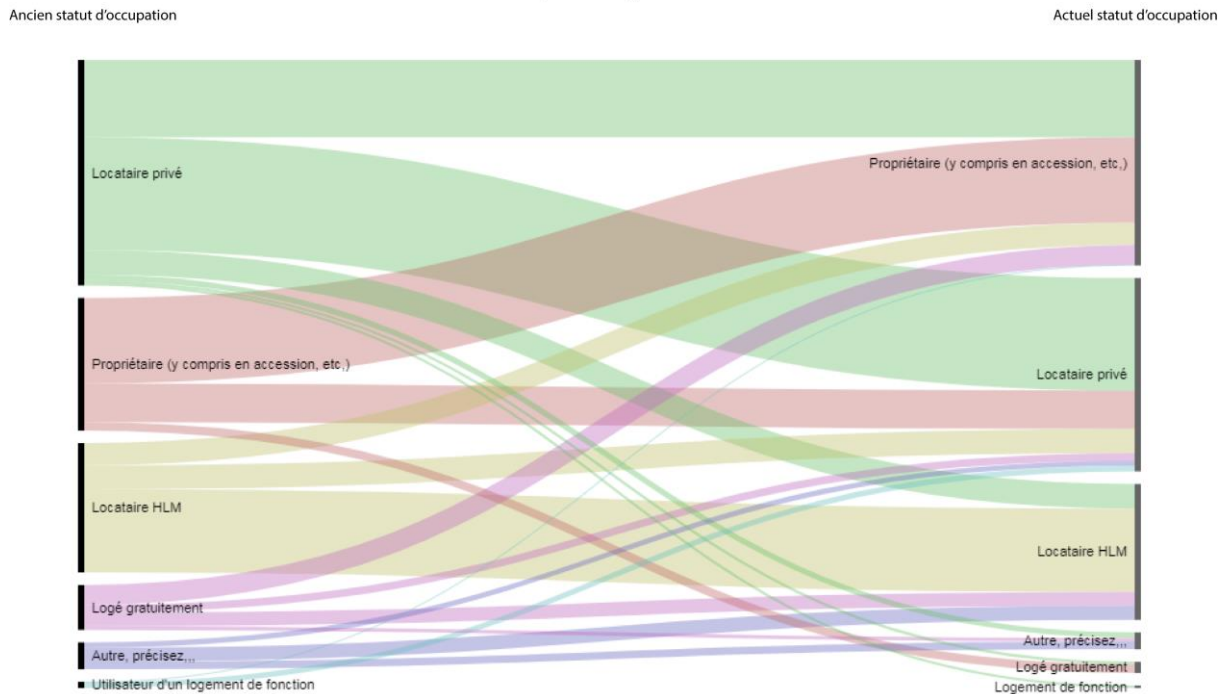
## Annexe 6 Graphiques de comparaison du statut d'occupation

Evolution du statut d'occupation du logement sur les 3 plateformes aéroportuaires

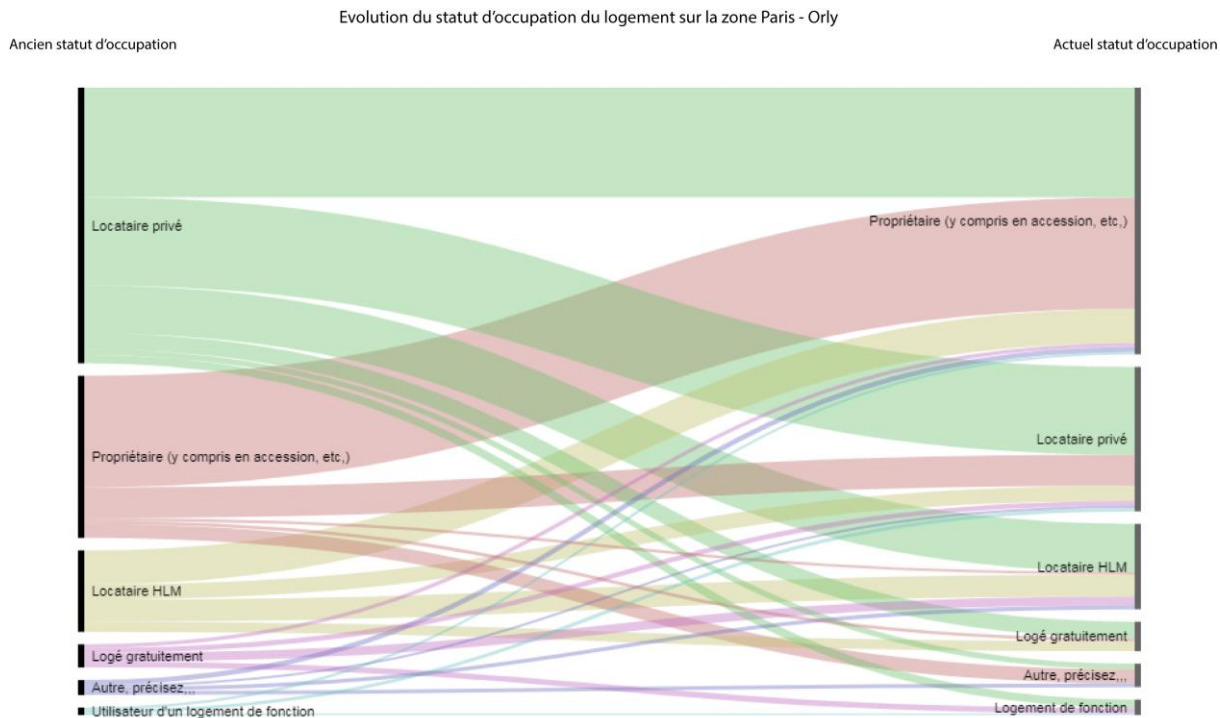


**Graphique 41 :** Evolution du statut d'occupation du logement sur les 3 plateformes aéroportuaires.

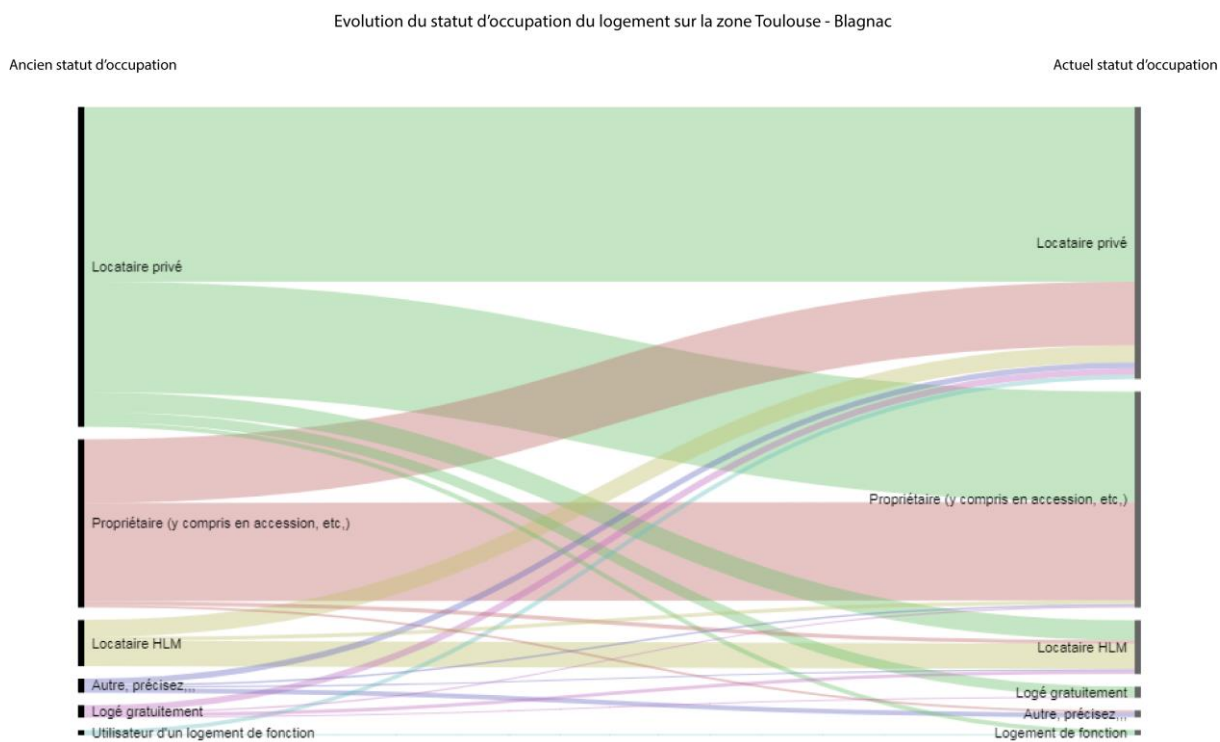
Evolution du statut d'occupation du logement sur la zone Paris - CDG



**Graphique 42 :** Evolution du statut d'occupation sur la plateforme de Paris – CDG.



**Graphique 43 :** Evolution du statut d'occupation du logement sur la plateforme de Paris – Orly.



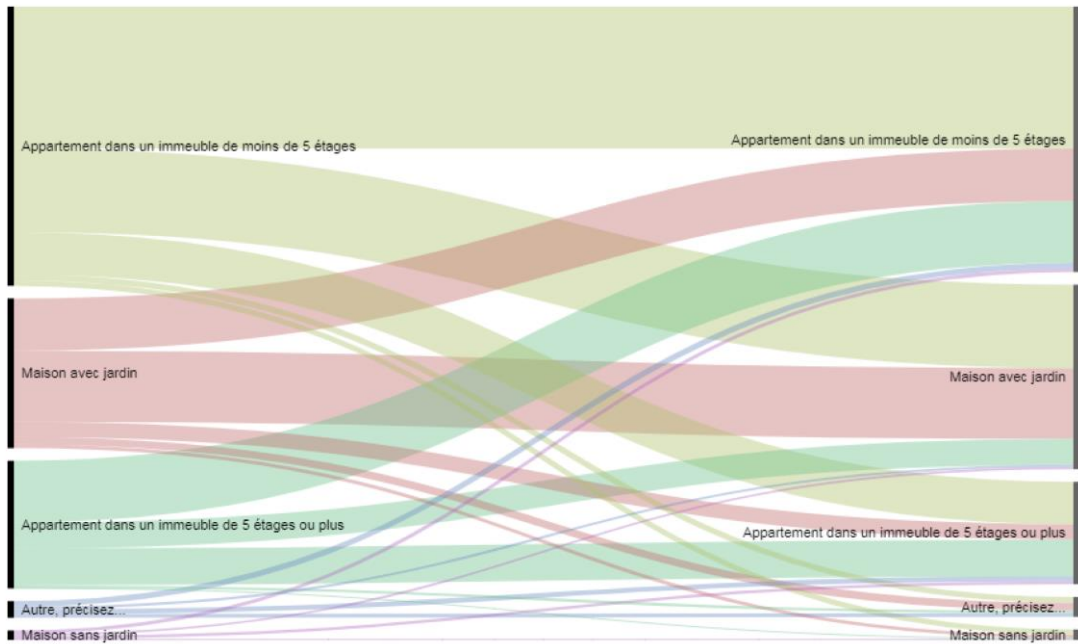
**Graphique 44 :** Evolution du statut d'occupation du logement sur la plateforme de Toulouse – Blagnac.

## Annexe 7 Graphiques de comparaison du type de logement

Evolution du type de logement sur les 3 zones aéroportuaires

Ancien type de logement

Actuel type de logement

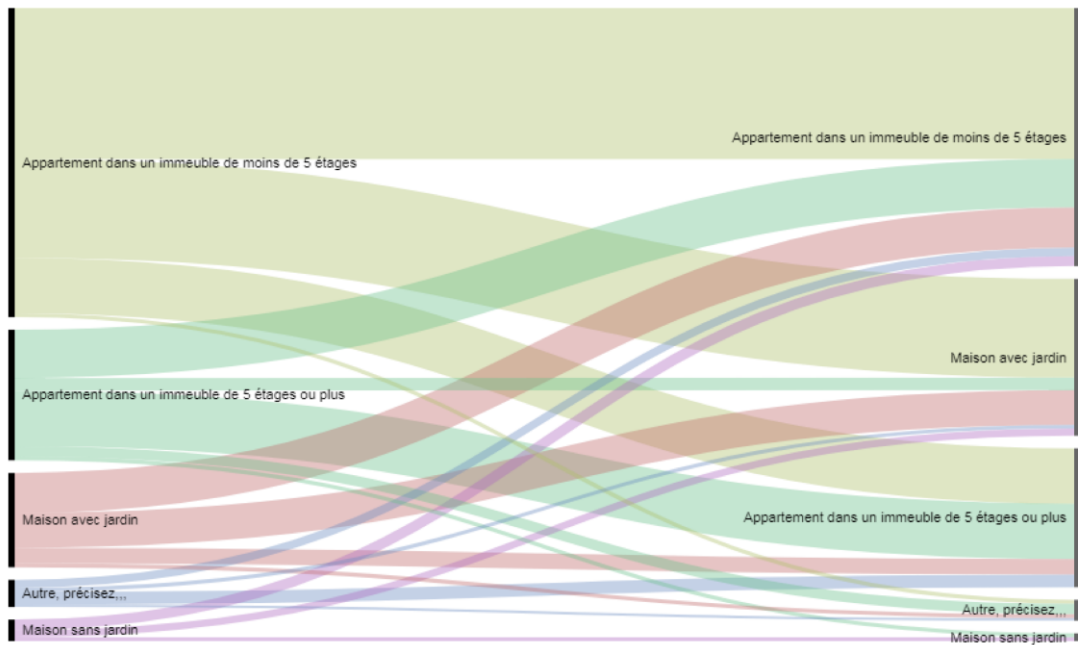


**Graphique 45 :** Evolution du type de logement sur les 3 plateformes aéroportuaires.

Evolution du type de logement sur la zone Paris - CDG

Ancien type de logement

Actuel type de logement

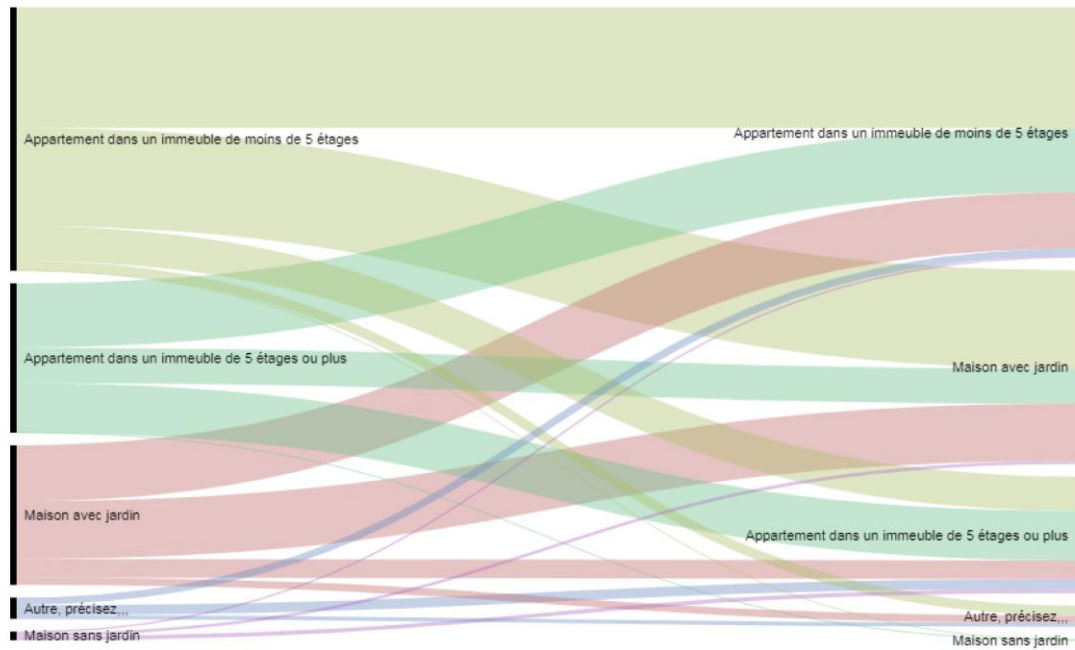


**Graphique 46 :** Evolution du type de logement sur la plateforme aéroportuaire de Paris – CDG.

Evolution du type de logement sur la zone Paris - Orly

Ancien type de logement

Actuel type de logement

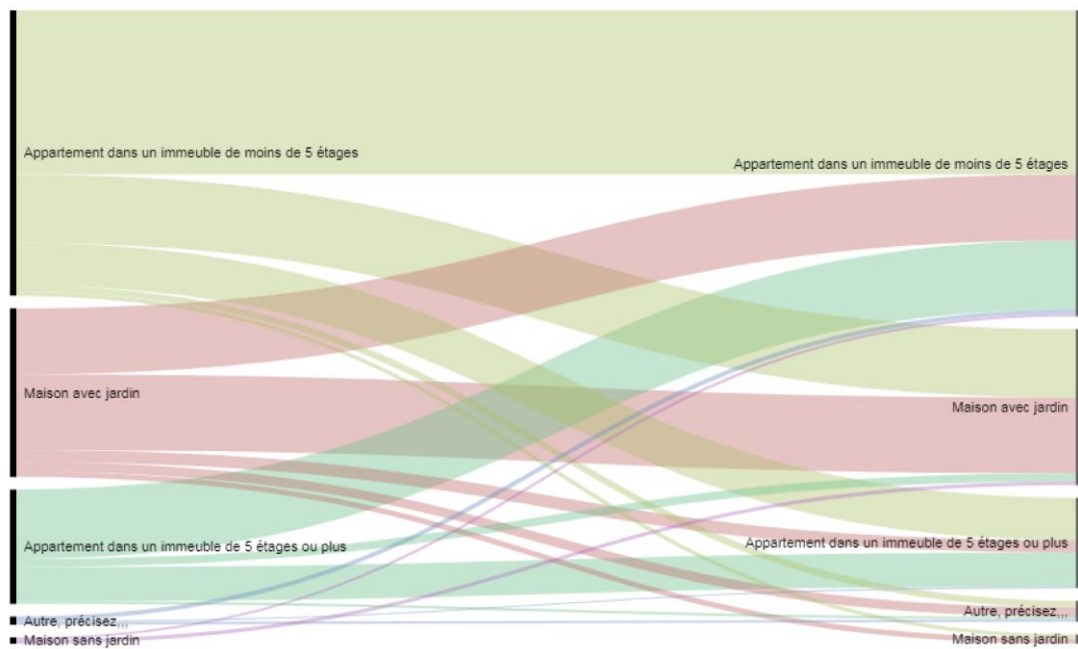


**Graphique 47 :** Evolution du type de logement sur la plateforme aéroportuaires de Paris – Orly.

Evolution du type de logement sur la zone Toulouse - Blagnac

Ancien type de logement

Actuel type de logement



**Graphique 48 :** Evolution du type de logement sur la plateforme aéroportuaire de Toulouse – Blagnac.

## XXIV. Table des figures

<b>Carte 1</b> : Mode d'occupation du sol à proximité de la plateforme aéroportuaire de Paris – CDG. ....	10
<b>Carte 2</b> : Mode d'occupation du sol à proximité de la plateforme aéroportuaire Paris – Orly. ....	11
<b>Carte 3</b> : Mode d'occupation du sol à proximité de la plateforme aéroportuaire de Toulouse – Blagnac.....	12
<b>Carte 4</b> : Population dans les Iris proches de l'aéroport de Paris – CDG, en 2012. ....	15
<b>Carte 5</b> : Population dans les Iris proches de l'aéroport de Paris – CDG et espaces bâtis, en 2012.....	15
<b>Carte 6</b> : Evolutions démographiques dans les Iris proches de l'aéroport de Paris – CDG, entre 2006 et 2012.....	16
<b>Carte 7</b> : Taux de croissance démographique dans les Iris proches de l'aéroport de Paris – CDG, entre 2006 et 2012.....	16
<b>Carte 8</b> : Population dans les Iris proches de l'aéroport de Paris – Orly, en 2012. ....	18
<b>Carte 9</b> : Population dans les Iris proches de l'aéroport de Paris – Orly et espaces bâtis, en 2012.....	18
<b>Carte 10</b> : Evolutions démographiques dans les Iris proches de l'aéroport de Paris – Orly, entre 2006 et 2012.....	19
<b>Carte 11</b> : Taux de croissance démographique dans les Iris proches de l'aéroport de Paris – Orly, entre 2006 et 2012.....	19
<b>Carte 12</b> : Population dans les Iris proches de l'aéroport de Toulouse – Blagnac, en 2012... ..	21
<b>Carte 13</b> : Population dans les Iris proches de Toulouse – Blagnac et espaces bâtis, en 2012. ....	21
<b>Carte 14</b> : Evolutions démographiques dans les Iris proches de Toulouse – Blagnac, entre 2006 et 2012.....	22
<b>Carte 15</b> : Taux de croissance démographique dans les Iris proches de Toulouse – Blagnac, entre 2006 et 2012.....	22
<b>Carte 16</b> : Taux de ménages à bas revenus à proximité de la plateforme de Paris – CDG, en 2011.....	26
<b>Carte 17</b> : Territoires de la géographie prioritaire autour de la plateforme de Paris – CDG en 1996 et 2014.....	26
<b>Carte 18</b> : Taux de ménages à bas revenus à proximité de la plateforme de Paris – Orly, en 2011.....	27
<b>Carte 19</b> : Territoires de la géographie prioritaire autour de la plateforme de Paris- Orly en 1996 et 2014.....	27
<b>Carte 20</b> : Taux de ménages à bas revenus à proximité de Toulouse – Blagnac, en 2011. ....	28
<b>Carte 21</b> : Territoires de la géographie prioritaire à proximité de Toulouse – Blagnac en 1996 et 2014.....	28

<b>Carte 22</b> : Part des CPIS dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Paris – CDG, en 2006 et 2012. ....	30
<b>Carte 23</b> : Part des ouvriers dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Paris – CDG, en 2006 et 2012. ....	31
<b>Carte 24</b> : Part des CPIS dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Paris – Orly, en 2006 et 2012. ....	33
<b>Carte 25</b> : Part des ouvriers dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Paris – Orly en 2006 et 2012. ....	34
<b>Carte 26</b> : Part des CPIS dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Toulouse – Blagnac, en 2006 et 2012. ....	36
<b>Carte 27</b> : Part des ouvriers dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Toulouse – Blagnac, en 2006 et 2012. ....	37
<b>Carte 28</b> : Part des ménages propriétaires dans les carreaux proches de Paris – CDG, en 2010. ....	41
<b>Carte 29</b> : Part de l’habitat collectif dans les carreaux proches de Paris – CDG, en 2010. ....	41
<b>Carte 30</b> : Part des ménages propriétaires dans les carreaux proches de Paris – Orly, en 2010. ....	42
<b>Carte 31</b> : Carte de l’habitat collectif dans les carreaux proches de Paris – Orly, en 2010. ....	42
<b>Carte 32</b> : Part des ménages propriétaires dans les carreaux proches de Toulouse – Blagnac, en 2010. ....	43
<b>Carte 33</b> : Part de l’habitat collectif dans les carreaux proches de Toulouse – Blagnac, en 2010. ....	43
<b>Carte 34</b> : Part de chômeurs dans la population active de 15 à 65 ans, à proximité de Paris – CDG, en 2006 et 2012. ....	45
<b>Carte 35</b> : Lieux de résidence des actifs travaillant dans les six communes du pôle d’emploi de Paris – CDG, en 1999 et 2010. ....	46
<b>Carte 36</b> : Evolution entre 1999 et 2010, du nombre d’actifs communaux travaillant dans les six communes du pôle d’emploi de Paris – CDG. ....	47
<b>Carte 37</b> : Evolution entre 1999 et 2010, du profil social des actifs communaux travaillant dans les six communes du pôle d’emploi de Paris – CDG. La plateforme de Paris – Orly, un pôle d’emploi stable. ....	48
<b>Carte 38</b> : Part de chômeurs dans la population active de 15 à 65 ans, à proximité de Paris – Orly, en 2006 et 2012. ....	50
<b>Carte 39</b> : Lieux de résidence des actifs travaillant dans les six communes du pôle d’emploi de Paris – Orly, en 1999 et 2010. ....	51
<b>Carte 40</b> : Evolution entre 1999 et 2010, du nombre d’actifs communaux travaillant dans les six communes du pôle d’emploi de Paris – Orly. ....	52
<b>Carte 41</b> : Evolution entre 1999 et 2010, du profil social des actifs communaux travaillant dans les six communes du pôle d’emploi de Paris – Orly. ....	53
<b>Carte 42</b> : Part de chômeurs dans la population active de 15 à 65 ans, à proximité de Toulouse – Blagnac, en 2006 et 2012. ....	55
<b>Carte 43</b> : Lieux de résidence des actifs travaillant dans les communes du pôle d’emploi de Toulouse – Blagnac, en 1999 et 2010. ....	56

<b>Carte 44</b> : Evolution entre 1999 et 2010, du nombre d'actifs communaux travaillant dans les communes du pôle d'emploi de Toulouse – Blagnac. ....	57
<b>Carte 45</b> : Evolution entre 1999 et 2010, du profil social des actifs communaux travaillant dans les communes du pôle d'emploi de Toulouse – Blagnac.....	58
<b>Carte 46</b> : Délimitation du bassin d'étude autour de la plateforme Paris – CDG. ....	60
<b>Carte 47</b> : Délimitation du bassin d'étude autour de la plateforme Paris – Orly. ....	61
<b>Carte 48</b> : Délimitation du bassin d'étude autour de la plateforme de Toulouse – Blagnac... ..	62
<b>Carte 49</b> : Provenance géographique des ménages enquêtés dans le cadre de l'étude ACNUSA-MRTE, autour de la plateforme de Paris – CDG.....	63
<b>Carte 50</b> : Mobilités externes des ménages enquêtés autour de la plateforme de Paris – CDG. ....	64
<b>Carte 51</b> : Mobilités internes des ménages enquêtés autour de la plateforme de Paris – CDG. ....	64
<b>Carte 52</b> : Provenance géographique des ménages enquêtés dans le cadre de l'étude ACNUSA-MRTE, autour de la plateforme de Paris – Orly.....	65
<b>Carte 53</b> : Mobilités externes des ménages enquêtés autour de la plateforme de Paris – Orly. ....	66
<b>Carte 54</b> : Mobilités internes des ménages enquêtés autour de la plateforme de Paris – Orly. ....	66
<b>Carte 55</b> : Provenance géographique des ménages enquêtés dans le cadre de l'étude ACNUSA-MRTE.....	67
<b>Carte 56</b> : Mobilités externes des ménages enquêtés autour de la plateforme de Toulouse – Blagnac.....	68
<b>Carte 57</b> : Mobilités internes des ménages enquêtés autour de la plateforme de Toulouse – Blagnac.....	68
<b>Carte 58</b> : Communes citées comme « à image négative », pour la plateforme de Paris – CDG. Source : questionnaire auprès des ménages mobiles, 2015. ....	119
<b>Carte 59</b> : Communes citées comme « à image positive », pour la plateforme de Paris – CDG. Source : questionnaire auprès des ménages mobiles, 2015.....	120
<b>Carte 60</b> : Communes citées comme « à image négative », pour la plateforme de Paris – Orly. Source : questionnaire auprès des ménages mobiles, 2015.....	121
<b>Carte 61</b> : Communes citées comme « à image positive », pour la plateforme de Paris – Orly. Source : questionnaire auprès des ménages mobiles, 2015.....	122
<b>Carte 62</b> : Communes citées comme « à image négative », pour la plateforme de Toulouse – Blagnac. Source : questionnaire auprès des ménages mobiles, 2015.....	123
<b>Carte 63</b> : Communes citées comme « à image positive », pour la plateforme de Toulouse – Blagnac. Source : questionnaire auprès des ménages mobiles, 2015.....	124
<b>Carte 64</b> : Perception du niveau de nuisances sonores des plateformes aéroportuaires, selon les types de logement, pour la plateforme aéroportuaire de Paris – CDG. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017. ....	127
<b>Carte 65</b> : Perception du niveau de nuisance sonores des plateformes aéroportuaires, selon les statuts d'occupation, pour la plateforme aéroportuaire de Paris – CDG. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017. ....	127

<b>Carte 66</b> : Perception du niveau de nuisance sonores des plateformes aéroportuaires, selon les types de logement, pour la plateforme aéroportuaire de Paris – Orly. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017. ....	129
<b>Carte 67</b> : Perception du niveau de nuisance sonores des plateformes aéroportuaires, selon les statuts d’occupation, pour la plateforme aéroportuaire de Paris – Orly. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017. ....	129
<b>Carte 68</b> : Perception du niveau de nuisance sonores des plateformes aéroportuaires, selon les types de logement, pour la plateforme aéroportuaire de Toulouse – Blagnac. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017. ....	131
<b>Carte 69</b> : Perception du niveau de nuisance sonores des plateformes aéroportuaires, selon les statuts d’occupation, pour la plateforme aéroportuaire de Toulouse – Blagnac. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017. ....	131
<b>Carte 70</b> : Synthèse de la perception des nuisances sonores autour de la plateforme aéroportuaire de Paris – Charles de Gaulle. Source : D’après les informations quantitatives et qualitatives recueillies dans le cadre de l’étude MRTE-ACNUSA, 2015-2017. ....	178
<b>Carte 71</b> : Synthèse de la perception des nuisances sonores autour de la plateforme aéroportuaire de Paris – Orly. Source : D’après les informations quantitatives et qualitatives recueillies dans le cadre de l’étude MRTE-ACNUSA, 2015-2017. ....	179
<b>Carte 72</b> : Synthèse de la perception des nuisances sonores autour de la plateforme aéroportuaire de Toulouse – Blagnac. Source : D’après les informations quantitatives et qualitatives recueillies dans le cadre de l’étude MRTE-ACNUSA, 2015-2017. ....	180
<b>Carte 73</b> : Localisation des communes autour de la plateforme Paris – CDG et PGS en vigueur en 2015. ....	210
<b>Carte 74</b> : Localisation des communes autour de la plateforme Paris – Orly et PGS en vigueur en 2015. ....	211
<b>Carte 75</b> : Localisation des communes autour de la plateforme Toulouse – Blagnac et PGS en vigueur en 2015. ....	212
<b>Carte 76</b> : Comparatif des communes signalées comme à « image positive » ou à « image négative » autour de la plateforme aéroportuaire de Paris – Charles de Gaulle. Questionnaire auprès des ménages mobiles, études MRTE-ACNUSA, 2016. ....	213
<b>Carte 77</b> : Comparatif des communes signalées comme à « image positive » ou à « image négative » autour de la plateforme aéroportuaire de Paris – Orly. Questionnaire auprès des ménages mobiles, études MRTE-ACNUSA, 2016. ....	214
<b>Carte 78</b> : Comparatif des communes signalées comme à « image positive » ou à « image négative » autour de la plateforme aéroportuaire de Toulouse – Blagnac. Questionnaire auprès des ménages mobiles, études MRTE-ACNUSA, 2016. ....	215
<b>Graphique 1</b> : Evolutions démographiques entre 1999 et 2012 dans les zones couvertes par les PGS en vigueur en 2015, pour Paris – CDG, Paris – Orly et Toulouse – Blagnac. ....	23
<b>Graphique 2</b> : Evolutions démographiques entre 1999 et 2012 dans la zone d’étude de 5 kilomètres autour des PGS en vigueur en 2015, pour Paris – CDG, Paris – Orly et Toulouse – Blagnac. ....	23



<b>Graphique 3 :</b> Soldes démographiques entre 1999-2006 et 2006-2012 dans les zones couvertes par les PGS en vigueur en 2015, pour Paris – CDG, Paris – Orly et Toulouse – Blagnac.....	24
<b>Graphique 4 :</b> Soldes démographiques entre 1999-2006 et 2006-2012 dans la zone d'étude de 5 kilomètres autour des PGS en vigueur en 2015, pour Paris – CDG, Paris – Orly et Toulouse – Blagnac.....	24
<b>Graphique 5 :</b> Structure par sexe de la population ayant répondu au questionnaire. ....	70
<b>Graphique 6 :</b> Structure par sexe des enquêtés ayant indiqué leur adresse. ....	70
<b>Graphique 7 :</b> Structure par âges de la population ayant répondu au questionnaire. ....	71
<b>Graphique 8 :</b> Structure par âges des enquêtés ayant indiqué leur adresse. ....	71
<b>Graphique 9 :</b> Nombre de changements de logement intervenus depuis 2005, pour tous les enquêtés.....	72
<b>Graphique 10 :</b> Nombre de changements de logement intervenus depuis 2005, pour les enquêtés avec adresse.....	72
<b>Graphique 11 :</b> Caractéristique des types de logement pour les logements actuel et précédent pour la population totale.....	73
<b>Graphique 12 :</b> Caractéristique des types de logement pour les logements actuel et précédent pour les enquêtés avec adresse.....	73
<b>Graphique 13 :</b> Statut d'occupation pour le logement précédent et le logement actuel, pour tous les ménages enquêtés.....	74
<b>Graphique 14 :</b> Statut d'occupation pour le logement précédent et le logement actuel, pour tous les ménages avec adresse.....	74
<b>Graphique 15 :</b> Motifs de la mobilité en relation avec des raisons personnelles pour la population totale enquêtée.....	75
<b>Graphique 16 :</b> Motifs de la mobilité en relation avec des raisons personnelles pour la population enquêtée avec adresse. ....	75
<b>Graphique 17 :</b> Motifs de la mobilité en relation avec le logement, pour la population totale enquêtée.....	76
<b>Graphique 18 :</b> Motifs de la mobilité en relation avec le logement, pour la population enquêtée avec adresse.....	76
<b>Graphique 19 :</b> Motifs de la mobilité en relation avec l'environnement, pour la population totale enquêtée.....	77
<b>Graphique 20 :</b> Motifs de la mobilité en relation avec l'environnement, pour la population enquêtée avec adresse.....	77
<b>Graphique 21 :</b> Motifs de la mobilité en relation avec le quartier, pour la population totale enquêtée.....	78
<b>Graphique 22 :</b> Motifs de la mobilité en relation avec le quartier, pour la population enquêtée avec adresse.....	78
<b>Graphique 23 :</b> Evaluation au nouveau lieu de résidence suivant différents critères, pour la population totale enquêtée.....	79
<b>Graphique 24 :</b> Evaluation au nouveau lieu de résidence suivant différents critères, pour la population enquêtée avec adresse. ....	79
<b>Graphique 25 :</b> Profils comparés selon la PCS, pour Paris – CDG, des enquêtables et des enquêtés.....	93

<b>Graphique 26</b> : Profils comparés, selon le statut d'occupation, pour Paris – CDG, des enquêtables et des enquêtés.....	93
<b>Graphique 27</b> : Profils comparés selon la PCS, pour Paris – Orly, des enquêtables et des enquêtés.....	94
<b>Graphique 28</b> : Profils comparés, selon le statut d'occupation, pour Paris – Orly, des enquêtables et des enquêtés.....	94
<b>Graphique 29</b> : Profils comparés selon la PCS, pour Toulouse – Blagnac, des enquêtables et des enquêtés.....	95
<b>Graphique 30</b> : Profils comparés, selon le statut d'occupation, pour Toulouse – Blagnac, des enquêtables et des enquêtés.....	95
<b>Graphique 31</b> : Profils comparés selon la PCS, des ménages enquêtés des trois plateformes.....	96
<b>Graphique 32</b> : Profils comparés, selon le statut d'occupation, des ménages enquêtés des trois plateformes.....	96
<b>Graphique 33</b> : Perception des aéroports et des nuisances sonores pour les 135 enquêtés, en fonction de la plateforme étudiée. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.....	133
<b>Graphique 34</b> : Perception des aéroports et des nuisances sonores pour les 135 enquêtés, en fonction de localisation de la résidence actuelle. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.....	134
<b>Graphique 35</b> : Perception des aéroports et des nuisances sonores en fonction de la position sociale des 135 enquêtés. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.....	135
<b>Graphique 36</b> : Perception des aéroports et des nuisances sonores en fonction de la catégorie d'âge des 135 enquêtés. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.....	137
<b>Graphique 37</b> : Perception des aéroports et des nuisances sonores en fonction du statut d'occupation des 135 enquêtés. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.....	140
<b>Graphique 38</b> : Perception des aéroports et des nuisances sonores en fonction du type de logement des 135 enquêtés. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.....	142
<b>Graphique 39</b> : Perception des aéroports et des nuisances sonores en fonction de la structure du ménage des 135 enquêtés. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.....	143
<b>Graphique 40</b> : Perception des aéroports et des nuisances sonores en fonction de la mobilité résidentielle effectué pour les 135 enquêtés. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.....	145
<b>Graphique 41</b> : Evolution du statut d'occupation du logement sur les 3 plateformes aéroportuaires.....	216
<b>Graphique 42</b> : Evolution du statut d'occupation sur la plateforme de Paris – CDG.....	216
<b>Graphique 43</b> : Evolution du statut d'occupation du logement sur la plateforme de Paris – Orly.....	217

<b>Graphique 44</b> : Evolution du statut d’occupation du logement sur la plateforme de Toulouse – Blagnac.....	217
<b>Graphique 45</b> : Evolution du type de logement sur les 3 plateformes aéroportuaires. ....	218
<b>Graphique 46</b> : Evolution du type de logement sur la plateforme aéroportuaire de Paris – CDG. ....	218
<b>Graphique 47</b> : Evolution du type de logement sur la plateforme aéroportuaires de Paris – Orly.....	219
<b>Graphique 48</b> : Evolution du type de logement sur la plateforme aéroportuaire de Toulouse – Blagnac.....	219

<b>Tableau 1</b> : Population vivant près des trois aéroports étudiés, de 1999 à 2012. Source : Insee, fichiers démographiques à l’échelle infracommunale. RGP de 1999, nouveaux recensements de 2006 et 2012. ....	38
<b>Tableau 2</b> : Profil social des ménages vivant près des trois aéroports étudiés, de 1999 à 2012. Source : Insee, fichiers ménages à l’échelle infracommunale. RGP de 1999, nouveaux recensements de 2006 et 2012.....	39
<b>Tableau 3</b> : Liste des enquêteurs recrutés pour conduire les entretiens en face-à-face.....	85
<b>Tableau 4</b> : Répartition en nombres absolus des effectifs des enquêtables et des enquêtés, en fonction des différents critères. ....	97
<b>Tableau 5</b> : Croisement des variables PCS et statut d’occupation pour les enquêtés, en valeurs absolues. ....	136
<b>Tableau 6</b> : Croisement des variables PCS et statut d’occupation pour les enquêtés, en valeurs relatives en lignes. ....	136
<b>Tableau 7</b> : Croisement des variables PCS et actuel lieu de résidence pour les enquêtés, en valeurs absolues.....	136
<b>Tableau 8</b> : Croisement des variables PCS et actuel lieu de résidence pour les enquêtés, en valeurs relatives en lignes. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.....	137
<b>Tableau 9</b> : Croisement des variables catégorie d’âge et statut d’occupation pour les enquêtés, en valeurs absolues. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.....	138
<b>Tableau 10</b> : Croisement des variables catégorie d’âge et statut d’occupation pour les enquêtés, en valeurs relatives en lignes. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.....	138
<b>Tableau 11</b> : Croisement des variables catégorie d’âge et type de logement pour les enquêtés, en valeurs absolues. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017. ....	139
<b>Tableau 12</b> : Croisement des variables catégorie d’âge et type de logement pour les enquêtés, en valeurs relatives en lignes. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.....	139
<b>Tableau 13</b> : Croisement des variables Statut d’occupation et actuel lieu de résidence pour les enquêtés, en valeurs absolues. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.....	140

<b>Tableau 14</b> : Croisement des variables statut d'occupation et actuel lieu de résidence pour les enquêtés, en valeurs relatives en lignes. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.....	140
<b>Tableau 15</b> : Croisement des variables statut d'occupation et type de logement pour les enquêtés, en valeurs absolues. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.....	142
<b>Tableau 16</b> : Croisement des variables statut d'occupation et type de logement pour les enquêtés, en valeurs relatives en lignes. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.....	142
<b>Tableau 17</b> : Croisement des variables structure familiale et type de logement pour les enquêtés, en valeurs absolues. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.....	144
<b>Tableau 18</b> : Croisement des variables structure familiale et type de logement pour les enquêtés, en valeurs relatives en lignes. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.....	144
<b>Tableau 19</b> : Croisement des variables structure familiale et statut d'occupation pour les enquêtés, en valeurs absolues. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.....	144
<b>Tableau 20</b> : Croisement des variables structure familiale et statut d'occupation pour les enquêtés, en valeurs relatives en lignes. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017.....	144
<b>Tableau 21</b> : Perception des aéroports et des nuisances sonores aéroportuaires, en fonction des modalités de chacune des variables, en valeurs absolues. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017. ....	148
<b>Tableau 22</b> : Perception des aéroports et des nuisances sonores aéroportuaires, en fonction des modalités de chacune des variables, en valeurs relatives, en lignes. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017. ....	149
<b>Tableau 23</b> : Perception des aéroports et des nuisances sonores aéroportuaires, en fonction des modalités de chacune des variables, écart à la structure moyenne. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017. ....	150
<b>Tableau 24</b> : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°1. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017. ....	153
<b>Tableau 25</b> : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°2. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017. ....	155
<b>Tableau 26</b> : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°3. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017. ....	158
<b>Tableau 27</b> : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°4. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017. ....	161
<b>Tableau 28</b> : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°5. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017. ....	165
<b>Tableau 29</b> : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°6. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017. ....	169
<b>Tableau 30</b> : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°7. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017. ....	175



## **XXV. Tables des annexes**

Annexe 1 Le questionnaire auprès des ménages (novembre 2015-janvier 2016).....	192
Annexe 2 Le guide d'entretien en face-à-face auprès des ménages (Décembre 2016-août 2017).....	195
Annexe 3 Tableau de synthèse des entretiens .....	201
Annexe 4 Cartes de localisation des communes situées autour des trois plateformes aéroportuaires .....	210
Annexe 5 Cartes comparatif des communes ayant une image positive ou négative autour des trois plateforme aéroportuaires.....	213
Annexe 6 Graphiques de comparaison du statut d'occupation .....	216
Annexe 7 Graphiques de comparaison du type de logement .....	218

## XXVI. Table des matières

<b>CHAPITRE 1 :</b> .....	<b>3</b>
<b>APPROCHE QUANTITATIVE : LES EVOLUTIONS SOCIO-DEMOGRAPHIQUES AUTOUR DES PLATEFORMES AEROPORTUAIRES SAISIES PAR LES DONNEES DE LA STATISTIQUE PUBLIQUE</b> .....	<b>3</b>
I. INTRODUCTION.....	4
II. PRINCIPALES HYPOTHESES DE TRAVAIL .....	6
III. ASPECT METHODOLOGIQUE : LES DONNEES MOBILISEES.....	8
IV. LE MODE D'OCCUPATION DU SOL AUTOUR DES TROIS PLATEFORMES AEROPORTUAIRES ETUDIEES .....	10
a. <i>Paris – CDG aux marges de l'agglomération parisienne</i> .....	10
b. <i>La plateforme de Paris – Orly, au sein d'un espace urbanisé</i> .....	11
c. <i>La plateforme de Toulouse – Blagnac, près du cœur de l'agglomération toulousaine</i> .....	12
V. LES DYNAMIQUES DEMOGRAPHIQUES RECENTES DES TERRITOIRES AEROPORTUAIRES .....	13
a. <i>Le territoire aéroportuaire de Paris – CDG : des dynamiques démographiques complexes</i> .....	14
b. <i>Les territoires aéroportuaires de Paris – Orly : de fortes dynamiques démographiques</i> .....	17
c. <i>Le territoire aéroportuaire de Toulouse – Blagnac : des dynamiques démographiques intenses</i> .....	20
VI. LES TERRITOIRES DE LA GEOGRAPHIE PRIORITAIRE A PROXIMITE DES PLATEFORMES AEROPORTUAIRES.....	25
a. <i>Quelle géographie prioritaire autour de Paris – CDG ?</i> .....	26
b. <i>Quelle géographie prioritaire autour de Paris – Orly ?</i> .....	27
c. <i>Quelle géographie prioritaire autour de Toulouse – Blagnac ?</i> .....	28
VII. LES SPECIALISATIONS SOCIALES DES TERRITOIRES AEROPORTUAIRES .....	29
a. <i>La plateforme de Paris – CDG : l'importance relative des ouvriers</i> .....	30
b. <i>La plateforme de Paris – Orly : l'importance relative des CPIS et leur progression</i> .....	32
c. <i>La plateforme de Toulouse – Blagnac</i> .....	35
VIII. LES PARADOXES DES EVOLUTIONS SOCIALES A PROXIMITE DES PLATEFORMES AEROPORTUAIRES.....	38
IX. TYPOLOGIE DE L'HABITAT ET STATUTS D'OCCUPATION AUTOUR DES PLATEFORMES AEROPORTUAIRES.....	40
a. <i>La plateforme de Paris – CDG</i> .....	40
b. <i>La plateforme de Paris – Orly</i> .....	40
c. <i>La plateforme de Toulouse – Blagnac</i> .....	44
d. <i>La plateforme Paris – CDG, un pôle d'emploi majeur</i> .....	44
e. <i>La plateforme Paris – Orly, une faible croissance</i> .....	49
f. <i>La plateforme de Toulouse – Blagnac, un pôle d'emploi en forte croissance</i> .....	54
X. LES TERRITOIRES DE DIFFUSION DES QUESTIONNAIRES.....	60
XI. LES MOBILITES RESIDENTIELLES A PROXIMITE DES PLATEFORMES AEROPORTUAIRES .....	63
a. <i>La plateforme de Paris – CDG</i> .....	63
b. <i>La plateforme de Paris – Orly</i> .....	65
c. <i>La plateforme de Toulouse – Blagnac</i> .....	67
XII. LES PREMIERS RESULTATS DES QUESTIONNAIRES : COMPARAISON ENTRE LES RESULTATS GLOBAUX ET CEUX DES PERSONNES ACCEPTANT LES ENTRETIENS EN FACE-A-FACE .....	69
a. <i>Profil des 1208 enquêtés ayant répondu au questionnaire et des 586 ayant fourni leur adresse, au moment du traitement</i> .....	70
b. <i>Mobilités résidentielles antérieures et type de logement précédent</i> .....	72
c. <i>Les motifs de la mobilité résidentielle</i> .....	75
d. <i>Le niveau de satisfaction au nouveau lieu de résidence</i> .....	79
XIII. CONCLUSIONS PARTIELLES.....	80

**CHAPITRE 2 : ..... 82**

**APPROCHE QUALITATIVE : LES MOBILITES RESIDENTIELLES DES MENAGES A PROXIMITE DES PLATEFORMES  
AEROPORTUAIRES, REVELATRICES DE LEUR INEGALE ATTRACTIVITE..... 82**

XIV.	METHODOLOGIE DE L'ENTRETIEN EN FACE-A-FACE .....	89
a.	<i>Les thèmes à approfondir.....</i>	89
b.	<i>Les difficultés pour obtenir des rendez-vous .....</i>	90
c.	<i>Méthode d'exploitation des entretiens en face-à-face .....</i>	91
XV.	PROFIL DES PERSONNES AYANT REPONDU AUX ENTRETIENS .....	93
a.	<i>La plateforme de Paris – CDG .....</i>	93
b.	<i>La plateforme de Paris – Orly.....</i>	94
c.	<i>La plateforme de Toulouse – Blagnac .....</i>	95
d.	<i>Similitudes et différences entre les plateformes .....</i>	96
XVI.	LA HIERARCHIE DES FACTEURS DE LA MOBILITE RESIDENTIELLE .....	98
a.	<i>Le rôle déterminant des transformations des situations familiales .....</i>	99
b.	<i>La place importante des motifs liés à l'accession à la propriété.....</i>	101
c.	<i>La place importante de l'activité professionnelle.....</i>	103
d.	<i>La place importante de la scolarisation des enfants comme facteur contraignant, voire déterminant 106</i>	
e.	<i>La place importante des relations de voisinage.....</i>	108
f.	<i>La place importante des quartiers « repoussoirs » .....</i>	111
g.	<i>La place relativement marginale des nuisances sonores aéroportuaires .....</i>	115
XVII.	LES COMMUNES A IMAGE POSITIVE OU A IMAGE NEGATIVE .....	118
a.	<i>L'image négative des communes voisines de Paris – CDG .....</i>	119
b.	<i>L'image positive des communes voisines de Paris – CDG.....</i>	120
c.	<i>L'image négative des communes voisines de Paris – Orly .....</i>	121
d.	<i>L'image positive des communes voisines de Paris – Orly.....</i>	122
e.	<i>L'image négative des communes voisines de Toulouse – Blagnac.....</i>	123
f.	<i>L'image positive des communes voisines de Toulouse – Blagnac .....</i>	124
XVIII.	QUELLE PLACE ATTRIBUEE AUX NUISANCES SONORES AEROPORTUAIRES, EN FONCTION DES STATUTS D'OCCUPATION ET DES TYPES DE LOGEMENT ?.....	125
a.	<i>Perceptions autour de la plateforme de Paris – CDG.....</i>	126
b.	<i>Perceptions autour de la plateforme de Paris – Orly .....</i>	128
c.	<i>Perceptions autour de la plateforme de Toulouse – Blagnac.....</i>	130
d.	<i>Analyse de la perception des nuisances en fonction de chacune des variables .....</i>	132
e.	<i>Croisement des critères et élaboration d'une typologie .....</i>	153
i.	<i>Figure 1 : Un sujet qui ne concerne pas.....</i>	153
ii.	<i>Figure 2 : Le bruit des avions, un problème à relativiser .....</i>	155
iii.	<i>Figure 3 : Le bruit des avions, une gêne saisonnière.....</i>	158
iv.	<i>Figure 4 : Une stratégie d'évitement .....</i>	161
v.	<i>Figure 5 : Le bruit des avions, une demande d'aides .....</i>	165
vi.	<i>Figure 6 : Le bruit des avions, indignation et mobilisation.....</i>	169
vii.	<i>Figure 7 : Avions et aéroports : une fascination.....</i>	175
XIX.	LES DIFFERENCIATIONS SUIVANT LES PLATEFORMES .....	178
a.	<i>La plateforme de Paris – CDG .....</i>	178
b.	<i>La plateforme de Paris-Orly .....</i>	179
c.	<i>La plateforme de Toulouse – Blagnac.....</i>	180
XX.	LES PISTES D'AMELIORATION DE L'ETUDE .....	181
XXI.	CONCLUSION GENERALE .....	184
XXII.	BIBLIOGRAPHIE .....	187



XXIII.	ANNEXES.....	192
XXIV.	TABLE DES FIGURES.....	220
XXV.	TABLES DES ANNEXES.....	229
XXVI.	TABLE DES MATIERES.....	230