



HAL
open science

Etude des stratégies résidentielles autour des plateformes aéroportuaires (cas étudiés : Lyon – Bron et Marseille - Provence).

Didier Desponds, Laure Cazeaux, Jean-Baptiste Frétigny

► To cite this version:

Didier Desponds, Laure Cazeaux, Jean-Baptiste Frétigny. Etude des stratégies résidentielles autour des plateformes aéroportuaires (cas étudiés : Lyon – Bron et Marseille - Provence).. [Rapport de recherche] Laboratoire MRTE, Université de Cergy-Pontoise. 2019, 171 p. hal-02455240

HAL Id: hal-02455240

<https://hal.science/hal-02455240>

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.



Étude sur les stratégies résidentielles des ménages à proximité des aéroports de Lyon-Bron et Marseille

**Rapport n°1 : Dynamiques démographiques, sociales des territoires
aéroportuaires et stratégies résidentielles des ménages**

Volume I : Méthode et résultats

28 mai 2019

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 Frétiigny, Maître de conférences en géographie à l'Université de Cergy-Pontoise

Coordination des équipes d'enquêteurs :

Loïc Bonneval, Maître de conférences en sociologie à l'Université Lumière Lyon 2

CHAPITRE 1 : _____ 2

**APPROCHE QUANTITATIVE – LES EVOLUTIONS SOCIO-DEMOGRAPHIQUES AUTOUR DES
PLATEFORMES AEROPORTUAIRES _____ 2**

Introduction _____ 3

1. Principales hypothèse de travail _____ 5

2. Aspect méthodologique : les données mobilisées _____ 6

2. Le mode d’occupation du sol autour des deux plateformes aéroportuaires étudiées _____ 7

2.1. La plateforme de Lyon-Bron à proximité d’un espace urbanisé _____ 7

2.2. La plateforme aéroportuaire de Marseille – Provence _____ 9

3. Les dynamiques démographiques récentes des territoires aéroportuaires _____ 10

3.1. Le territoire aéroportuaire de Lyon – Bron _____ 11

3.2. Le territoire aéroportuaire de Marseille – Provence _____ 13

4. Les territoires de la géographie prioritaire à proximité des plateformes aéroportuaires _ 18

4.1. Quelle géographie prioritaire autour de Lyon – Bron ? _____ 18

4.2. Quelle géographie prioritaire autour de Marseille – Provence ? _____ 22

5. Les spécialisations sociales des territoires aéroportuaires _____ 24

5.1. La plateforme aéroportuaire de Lyon-Bron _____ 24

5.2. La plateforme aéroportuaire de Marseille _____ 28

6. Les paradoxes des évolutions sociales à proximité des plateformes aéroportuaires _____ 31

7. Typologie de l’habitat et statut d’occupation autour des plateformes aéroportuaires ____ 33

8. Les territoires de diffusion des questionnaires _____ 36

9. Les mobilités résidentielles à proximité des plateformes aéroportuaires _____ 40

**10. Les premiers résultats des questionnaires : comparaison entre les résultats globaux et
ceux des personnes acceptant les entretiens en face-à-face. _____ 45**

10.1. Profil des 370 enquêtés ayant répondu au questionnaire et des 181 ayant fourni leurs
coordonnées pour un entretien _____ 47

**11. Les premiers résultats des questionnaires : quelle hiérarchie des raisons ayant justifié la
mobilité résidentielle ? _____ 65**

**12. Les premiers résultats des questionnaires : quel avis sur l’actuel lieu de résidence, du
logement au quartier _____ 69**

**CHAPITRE 2 : Approche qualitative : les mobilités résidentielles des ménages à proximité
des plateformes aéroportuaires, révélatrices de leur inégale attractivité _____ 75**

13. Méthodologie de l’entretien en Face-à-Face _____ 76

14. Profil des personnes ayant répondu aux entretiens _____ 80

15. Les communes à « image positive » ou à « image négative » _____ 83

15.1. Les images différenciées des communes autour de Lyon – Bron _____ 84

15.2.	Les images différenciées des communes autour de Marseille - Provence _____	92
16.	Les enquêtés et leurs stratégies résidentielles : analyse des entretiens en face-à-face	99
17.	Quelle place attribuer aux nuisances sonores aéroportuaires, en fonction des statuts d'occupation et des types de logement ? _____	130
18.	Les différenciations suivant les plateformes _____	134
	Conclusion générale _____	136
	Bibliographie _____	143
	Annexe 1 : Questionnaire _____	149
	Annexe 2 : Guide d'entretien en face-à-face _____	153
	Annexe 3 : Profil anonymisé des personnes ayant participé aux entretiens en face-à-face ____	158
	Annexe 4 : Occupation du sol (Corinne Land Cover 2006 plateforme aéroportuaire de Lyon – Bron _____	162
	Annexe 5 : Identification des communes situées à proximités des plateformes aéroportuaires de Lyon-Bron et Marseille – Provence _____	163
	Table des figures _____	164
	Table des annexes _____	173
	Table des matières _____	173

CHAPITRE 1 :
APPROCHE QUANTITATIVE – LES
EVOLUTIONS SOCIO-
DEMOGRAPHIQUES AUTOUR DES
PLATEFORMES AEROPORTUAIRES

Introduction

Ce rapport répond à un avenant de contrat de l'étude sur les stratégies résidentielles des ménages à proximité des aéroports de Paris-CDG, Paris-Orly et de Toulouse-Blagnac, s'inscrivant 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.

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 aéroports, Lyon-Bron et Marseille-Provence¹, les mobilités des ménages répondent-elles à des logiques différentes de celles observées dans des zones plus éloignées des aéroports ?

Parmi les deux aéroports faisant l'objet de l'étude complémentaire après celle réalisée sur Paris – CDG, Paris – Orly et Toulouse – Blagnac², seul Marseille – Provence fait partie des aéroports acinusés³. Le choix d'étudier le cas de Lyon – Bron peut surprendre. Il s'explique par la présence de la plateforme dans une zone urbaine dense, avec un possible impact sur les choix résidentiels des ménages vivant à proximité, ce qui n'est pas le cas de Lyon – Saint-Exupéry (Carte 1) implanté dans une zone plus rurale et moins dense sur le plan de l'habitat (Sedoarisoa, 2015) et par conséquent moins pertinent pour cette étude. Il fut pendant un temps envisagé de travailler sur l'aéroport Nantes – Atlantique, mais compte tenu de l'abandon possible du projet de transfert vers Notre-Dame-des-Landes qui sera de fait entériné le 17 janvier 2018, il était apparu dès la présentation de restitution de l'étude effectuée devant le conseil de l'ACNUSA le mardi 19 décembre 2017 qu'il était plus approprié d'opter pour une autre plateforme, d'où le choix alternatif de Lyon – Bron en complément de Marseille – Provence.

¹ Si l'aéroport Marseille-Provence est classée parmi les plus grands aéroports français (selon les Résultats d'activité des aéroports français, UAF & FA, 2018, voir : <https://www.aeroport.fr/uploads/Rapport%20d'activité%20final.pdf>), en occupant la 6^{ème} place pour le trafic passagers (avec 9 390 371 passagers, à comparer aux 72 229 723 de Paris – CDG ou au 11 037 413 de Lyon – Saint-Exupéry) et la même 6^{ème} place pour le trafic de fret (avec 56 695 tonnes en 2018, à comparer aux 1 975 145 de Paris – CDG ou aux 57 907 de Lyon – Saint-Exupéry), celui de Lyon – Bron occupe une place beaucoup plus lointaine, puisque les passagers l'utilisant sont estimés à 11 000 en 2018, le fret y étant négligeable. Ceci s'explique par la fonction spécifique dédiée aux vols d'affaires de Lyon-Bron. Cet aéroport a enregistré 3 018 mouvements commerciaux et 6 972 passagers en 2017 (voir : <https://www.aeroport.fr/view-statistiques/lyon-bron>, consulté le 13 mai 2019). A titre de comparaison, la même année, l'aéroport d'affaire de Paris – Le Bourget avait enregistré 55 166 passagers.

² Voir le rapport en ligne en archives ouvertes HAL : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01793646>

³ Ceux-ci sont au nombre de 10 : Paris – CDG, Paris – Orly, Bâle – Mulhouse, Beauvais – Tillé, Lyon – Saint-Exupéry, Nice – Côte –d'Azur, Marseille – Provence, Toulouse – Blagnac, Bordeaux – Mérignac et Nantes – Atlantique. Beauvais – Tillé a été ajouté en décembre 2010 et Strasbourg – Entzheim retiré en décembre 2015, en raison de l'insuffisance de son trafic. La règle est la suivante : doivent être pris en compte les aéroports pour lesquels le nombre de mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage d'au moins deux tonnes a dépassé 50 000 au cours de l'une des cinq années précédentes. Ce qui n'était pas le cas de Lyon – Bron.

1. Principales hypothèse 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 parcours 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.

2. 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 janvier à mai 2017 et dans un second temps⁴ 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 deux plateformes aéroportuaires retenues pour l'étude : Lyon – Bron et Marseille – Provence.

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'Insee⁵. 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

⁴ Les entretiens concernant Lyon – Bron ont été réalisés entre juin 2018 et mars 2019, par une équipe de 4 enquêteurs (Vincent Abensour, Marie Ayasse, Camille Duboisset et Jérémie Bof), ayant initialement obtenu un master de sociologie et donc familiarisés avec les méthodes de l'entretien en face-à-face. Cette équipe a été sélectionnée et suivie par la suite, par Loïc Bonneval, maître de conférences en sociologie à l'Université Lumière, Lyon 2 et par ailleurs membre du Centre Max Weber. Dans le cas de Marseille- Provence, les entretiens ont été réalisés par une enquêtrice (Amaëlle Dupré), ayant obtenu un master d'anthropologie, également à l'Université Lumière, Lyon 2. Dans ce dernier cas, les entretiens ont été réalisés entre mars et mai 2019. Ce décalage s'explique par les difficultés à trouver des collègues des universités d'Avignon ou d'Aix – Marseille prêts à contribuer à ce projet et à identifier de possibles enquêteurs.

⁵ Voir le site : <http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/default.asp?page=recensement/resultats/2007/donnees-detaillees-recensement-2007.htm>

d'un carroyage avec une trame de base de 200 m de côté⁶. 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 permettent de lier lieu de résidence et lieu de travail des actifs. Les données de 1999 et de 2010 seront exploitées.

2. Le mode d'occupation du sol autour des deux plateformes aéroportuaires étudiées

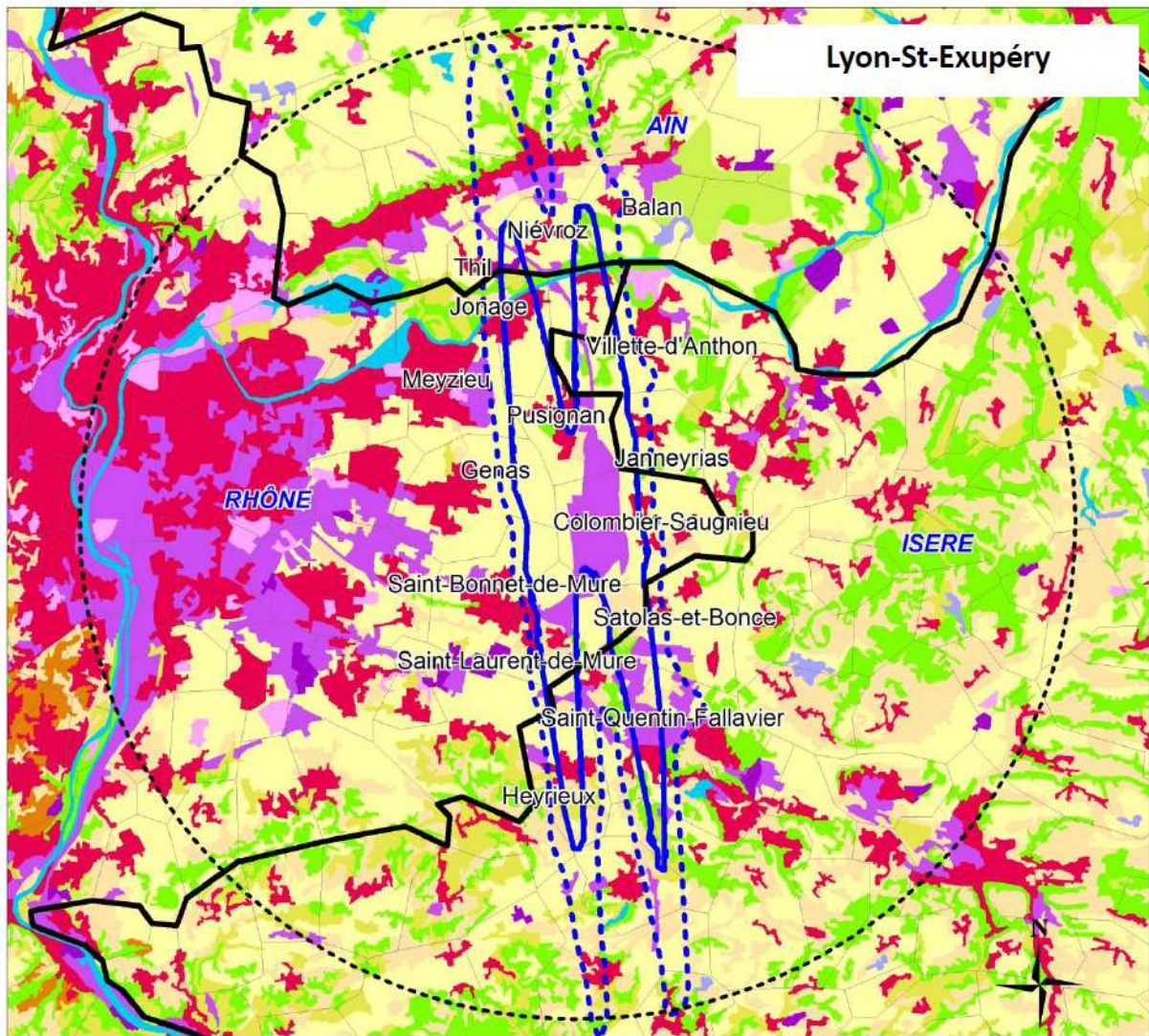
Les deux cartes d'occupation des sols de l'année 2012 (**Carte 2** et **Carte 3**) permettent de positionner les plateformes aéroportuaires en relation à l'agglomération à laquelle elles appartiennent. Si les informations de la base Corine Land Cover⁷ ne sont pas disponibles à des échelles fines, elles offrent néanmoins la possibilité d'appréhender les grandes organisations spatiales à proximité des aéroports et par conséquent d'évaluer l'impact potentiel de ces plateformes sur les populations résidentes. 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 de 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 limitons à une présentation de la situation la plus proche temporellement de notre étude, soit celle de l'année 2012.

2.1. La plateforme de Lyon-Bron à proximité d'un espace urbanisé

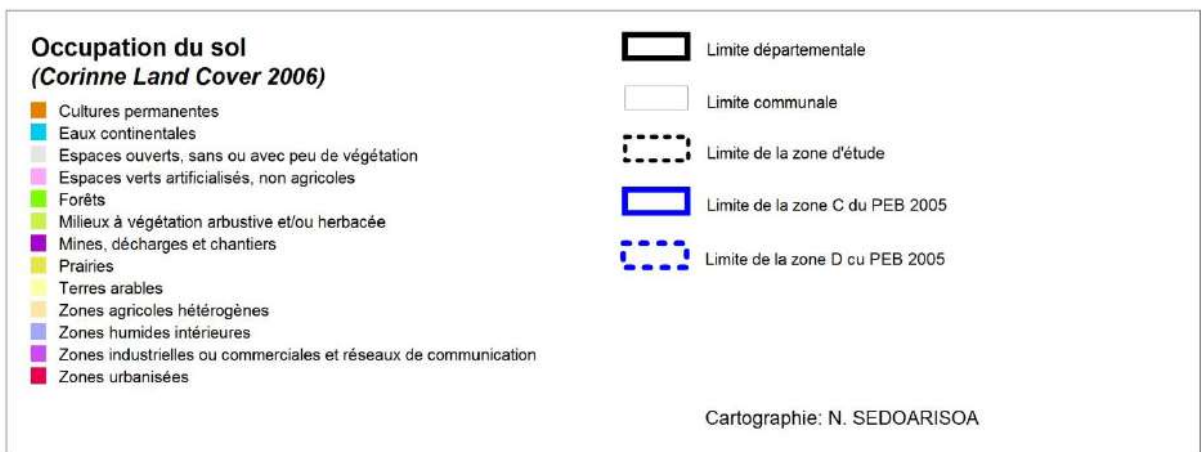
La plateforme aéroportuaire de Lyon – Bron, située à une dizaine à l'est du centre de Lyon sur les communes de Chassieu et Saint-Priest, s'inscrit pleinement dans l'agglomération lyonnaise (**Carte 2**). La zone correspondant au PEB affecte pour l'essentiel des zones majoritairement industrielles ou commerciales. Cependant, la zone d'étude de 5 kilomètres autour du PEB touche dans la partie ouest et particulièrement nord-ouest une zone très urbanisée ainsi que des zones moins urbanisées dans sa partie est. Des règles contraignantes sont appliquées aux vols entre 22 h et 6 h 30, sans que cela ne débouche toutefois sur des interdictions strictes.

⁶ 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

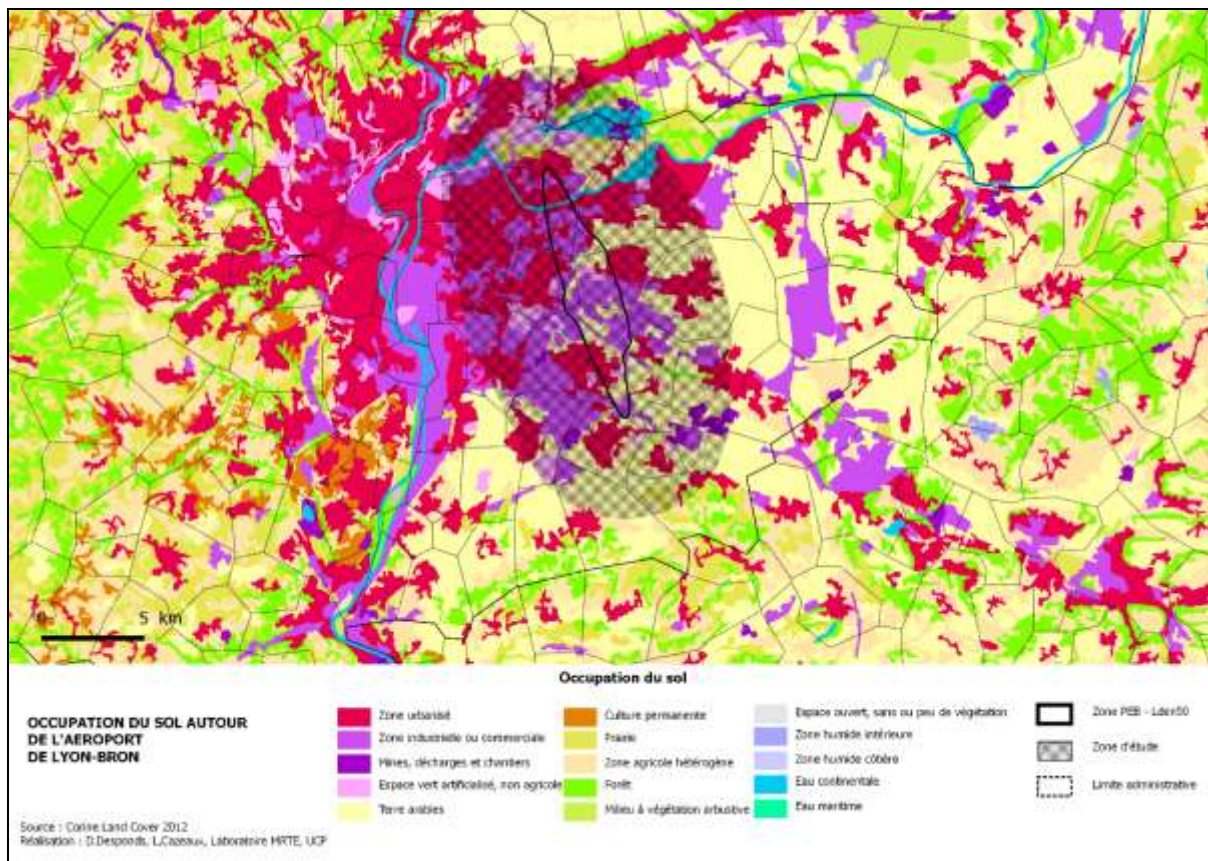
⁷ Voir : <https://www.eea.europa.eu/publications/COR0-landcover>



Échelle 1: 250 000
 2 0 2 4 6 8 10 12 14 16 km



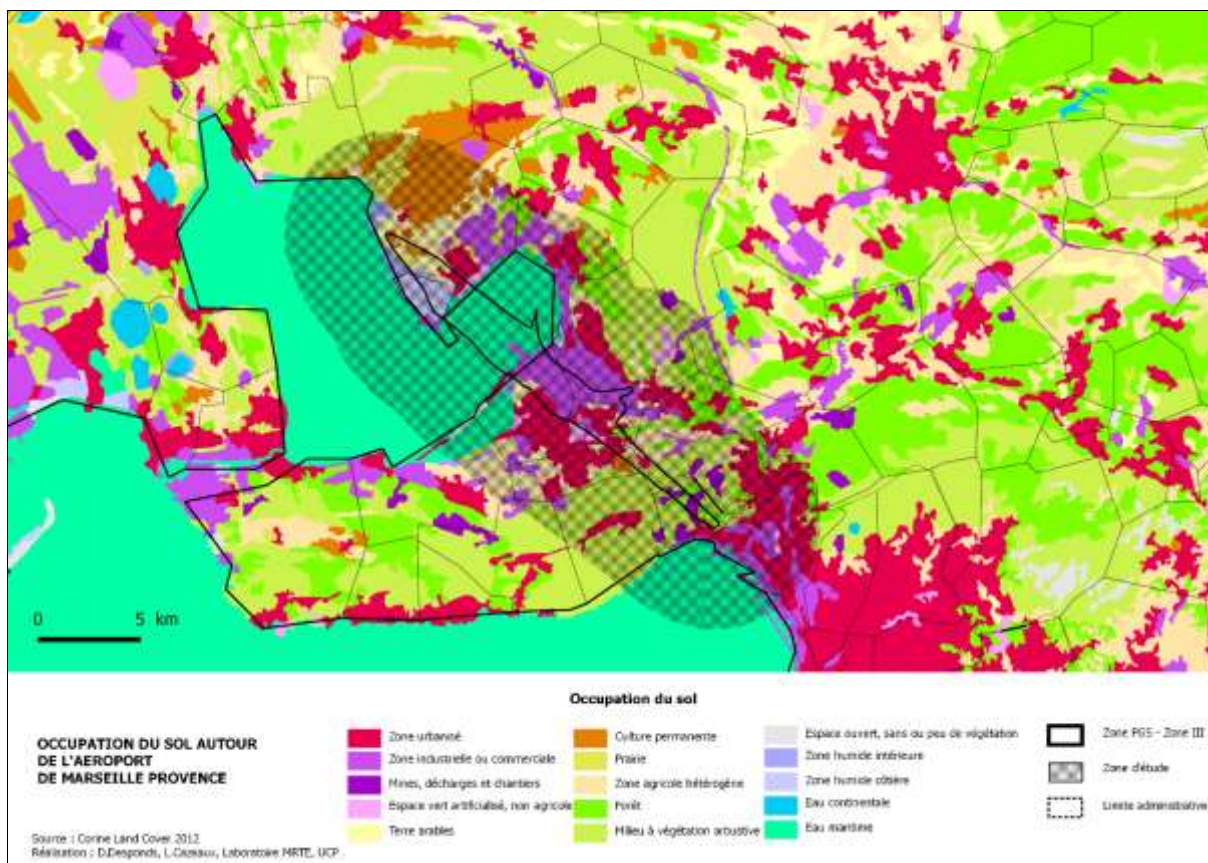
Carte 1 : Mode d'occupation du sol à proximité de la plateforme aéroportuaire de Lyon – Saint-Exupéry (Sedoarisoa, 2015)



Carte 2 : Mode d'occupation du sol à proximité de la plateforme aéroportuaire de Lyon – Bron.

2.2. La plateforme aéroportuaire de Marseille – Provence

La plateforme aéroportuaire de Marseille - Provence se trouve dans une situation différente. Implantée sur la commune de Marignane en bordure de l'étang de Berre, une partie du PEB couvre une zone lacustre. L'aéroport situé à environ 25 kilomètres du centre de Marseille et d'Aix-en-Provence touche une zone moins fortement urbanisée que dans le cas précédent de Lyon – Bron. Celles-ci sont exclusivement situées sur les communes de Berre-l'Étang, Marignane, Vitrolles et dans la partie ouest de la ville de Marseille. Des règles contraignantes sont appliquées aux vols entre 22 h et 6 h 30, mais sans interdiction. Compte tenu de la localisation de la plateforme aéroportuaire et de l'orientation des pistes, les populations potentiellement impactées sont moindres que dans le cas de Lyon – Bron. La zone-tampon de 5 kilomètres couvre de la même façon une grande partie de l'étang de Berre ainsi que des zones qualifiées d'agricoles par Corine Land Cover. Ceci aura un impact direct sur le nombre de ménages enquêtés comme nous pourrons le constater ultérieurement.



Carte 3 : Mode d'occupation du sol à proximité de la plateforme de Marseille – Provence.

3. Les dynamiques démographiques récentes des territoires aéroportuaires

Afin de caractériser les territoires de l'étude, il est nécessaire de prendre en compte leur spécificités démographiques, les populations y résidant et leurs dynamiques lors d'une période récente, appréciées à la fois en variation absolue (solde démographique) et en variation relative (pourcentage). Afin de comparer les situations à proximité de chacune des deux 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 Statistique⁸), correspondant à une maille de l'ordre de 2 000 habitants⁹. 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), il était possible de postuler de faibles

⁸ Voir : <http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/iris.htm>

⁹ 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.

croissances démographiques à proximité des aéroports, la réalité observée à partir des données récentes de 2006 et 2012 s'avère plus complexe.

Précisions méthodologiques

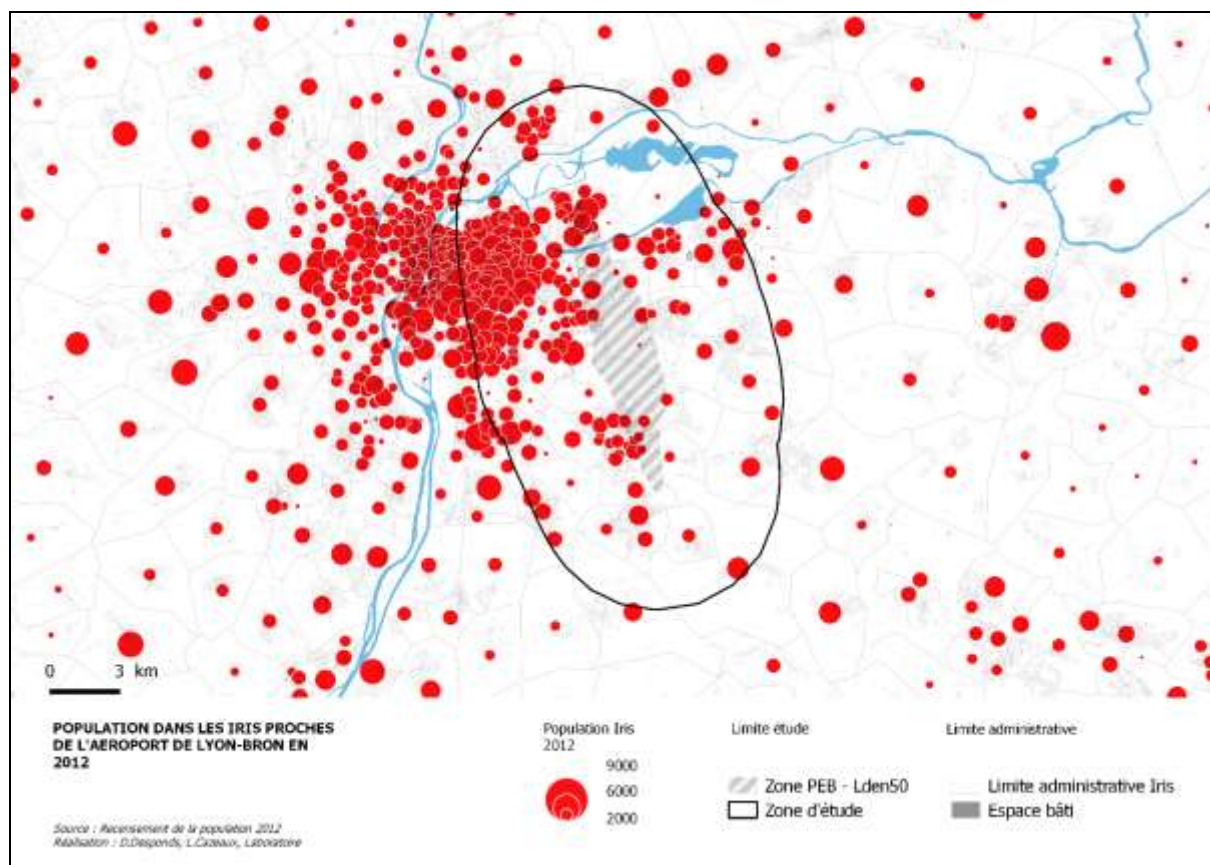
Des données plus anciennes correspondant au recensement de 1999 ont été obtenues auprès du Centre Quetelet. S'il s'agit d'analyser les multiples impacts générés par les aéroports, l'objectif premier vise à identifier le contexte particulier dans lequel s'inscrivent les ménages ayant effectué des mobilités 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 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.

3.1. Le territoire aéroportuaire de Lyon – Bron

L'espace urbain dans lequel s'inscrit la plateforme aéroportuaire de Lyon – Bron (**Carte 4**) se caractérise par la proximité de plusieurs villes importantes de la banlieue lyonnaise : Villeurbanne (population de 124 215 habitants¹⁰ en 1999 et 149 019 en 2016) et Vénissieux (respectivement 56 061 et 65 405 habitants) à l'ouest et Vaulx-en-Velin (respectivement 39 154 et 48 497 habitants) au nord et Bron (37 369, puis 41 060 habitants). Il s'agit donc d'un espace densément peuplé, même si une forte dissymétrie apparaît dans les densités entre l'ouest et l'est de la plateforme aéroportuaire. Ceci aura une incidence sur la localisation des personnes ayant répondu au questionnaire et par voie de conséquence sur ceux ayant accepté de répondre aux entretiens en face-à-face (45 au total pour la plateforme Lyon – Bron. Il est par ailleurs à noter que Bron, Vaulx-en-Velin, Vénissieux et Villeurbanne ont connu un creux démographique en 1999, puis une hausse forte de respectivement, 9,9 %, 23,9 %, 16,7 % et 20 % entre 1999 et 2016. Dans le cas de Villeurbanne, la dynamique a

¹⁰ Il s'agit des populations sans double comptes, voir la définition que l'Insee en fournit : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1023>

toutefois été différente, la commune ayant connu un étiage démographique en 1982, suivi d'une stabilité jusqu'en 1990, puis d'une forte croissance par la suite.

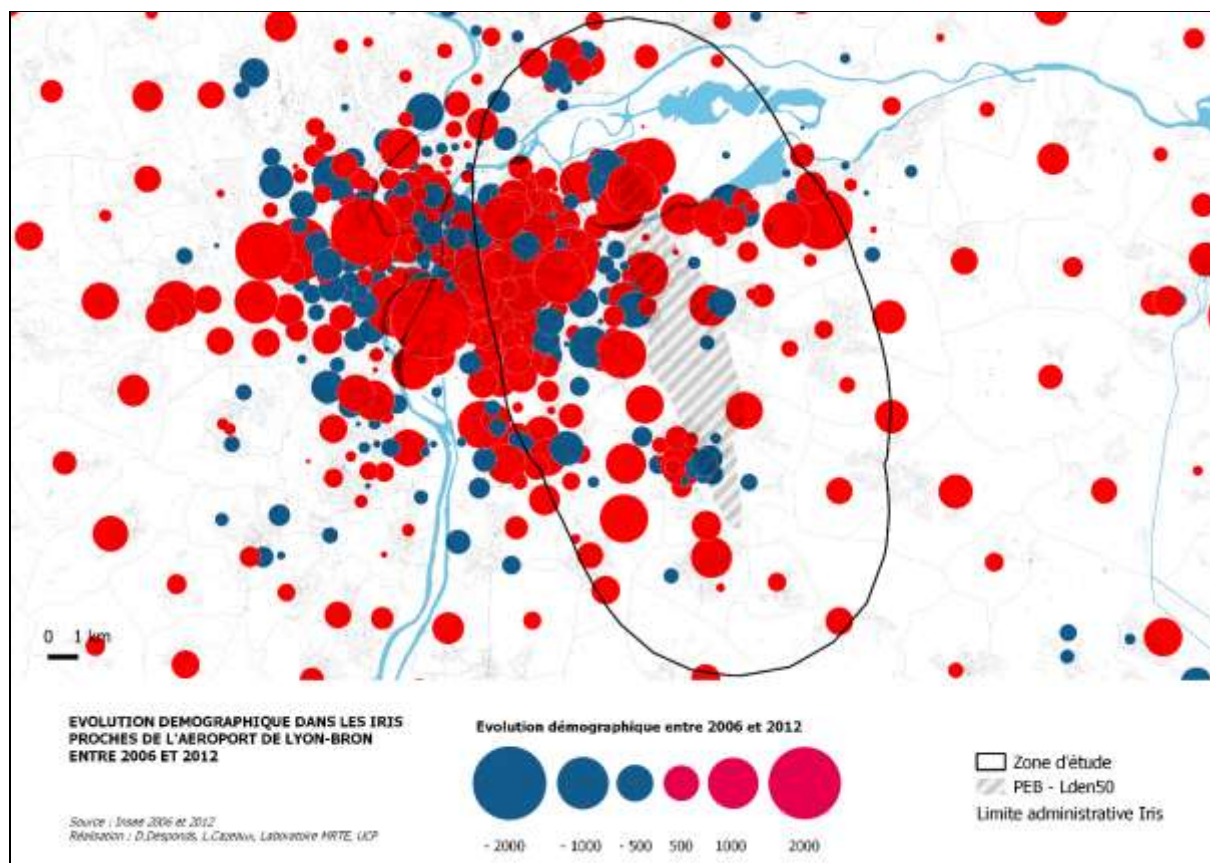


Carte 4 : Population dans les Iris proches de l'aéroport de Lyon – Bron en 2012 et espaces bâtis.

Les évolutions enregistrées sur la période 1999 – 2012, afin de rendre comparables les résultats avec les traitements réalisés sur les trois plateformes précédemment étudiées, montrent (**Carte 5**) que les évolutions démographiques ne sont pas identiques dans les différents Iris des communes précédemment signalées. Il est toutefois difficile de dégager les logiques spécifiques des évolutions enregistrées. Elles ne correspondent ni à une opposition centre/périphérie, ni à des évolutions différenciées de l'est et de l'ouest de l'agglomération lyonnaise, ni à un effet lié à la plateforme aéroportuaire étudiée. Il ressort toutefois que plusieurs arrondissements de la ville de Lyon ont perdu de la population¹¹, même si la ville prise globalement enregistre des gains réguliers depuis un étiage de 413 095 habitants en 1982 (444 452 en 1999, 491 268 en 2011 et 513 275 en 2015). Les dynamiques à proximité même de l'aéroport sont assez contrastées, certains Iris enregistrant des pertes et d'autres des gains.

¹¹ Les pertes ont concerné les 1^{er}, 2^{ème}, 4^{ème} et 9^{ème} arrondissements, quand ceux sur lesquels notre étude a porté (soit les 3^{ème} et 8^{ème} arrondissements) ont enregistré des gains.

Le dernier point à signaler concerne les communes périurbaines, celles situées dans la zone d'attractivité économique de l'agglomération lyonnaise, soit l'aire urbaine selon la définition de l'Insee¹². Dans ce cas, ce sont plutôt des gains démographiques qui sont observés, renvoyant à des dynamiques constatées dans la plupart des grandes agglomérations françaises. Dans le cas qui nous intéresse plus particulièrement, il est possible de constater que les petites communes situées à l'est de la plateforme Lyon – Bron ont enregistré des gains démographiques.



Carte 5 : Evolution démographique dans les Iris proches de l'aéroport de Lyon – Bron entre 2006 et 2012.

3.2. Le territoire aéroportuaire de Marseille – Provence

Comme cela a été précédemment signalé, l'implantation de la plateforme Marseille – Provence diffère fortement de celle de Lyon – Bron. Les communes enregistrant une population importante dans la zone concernée sont au nombre de trois : Berre-l'Etang, Marignane et Vitrolles. Berre-l'Etang a connu une croissance démographique assez régulière jusqu'en 1999 (13 414 habitants sans double-comptes), puis est restée à peu-près stable à ce niveau (13 483 habitants en 2016), soit une croissance de 0,5 % sur la période 1999-2016.

¹² Voir la façon de définir l'aire urbaine sur le site de l'Insee : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c2070>

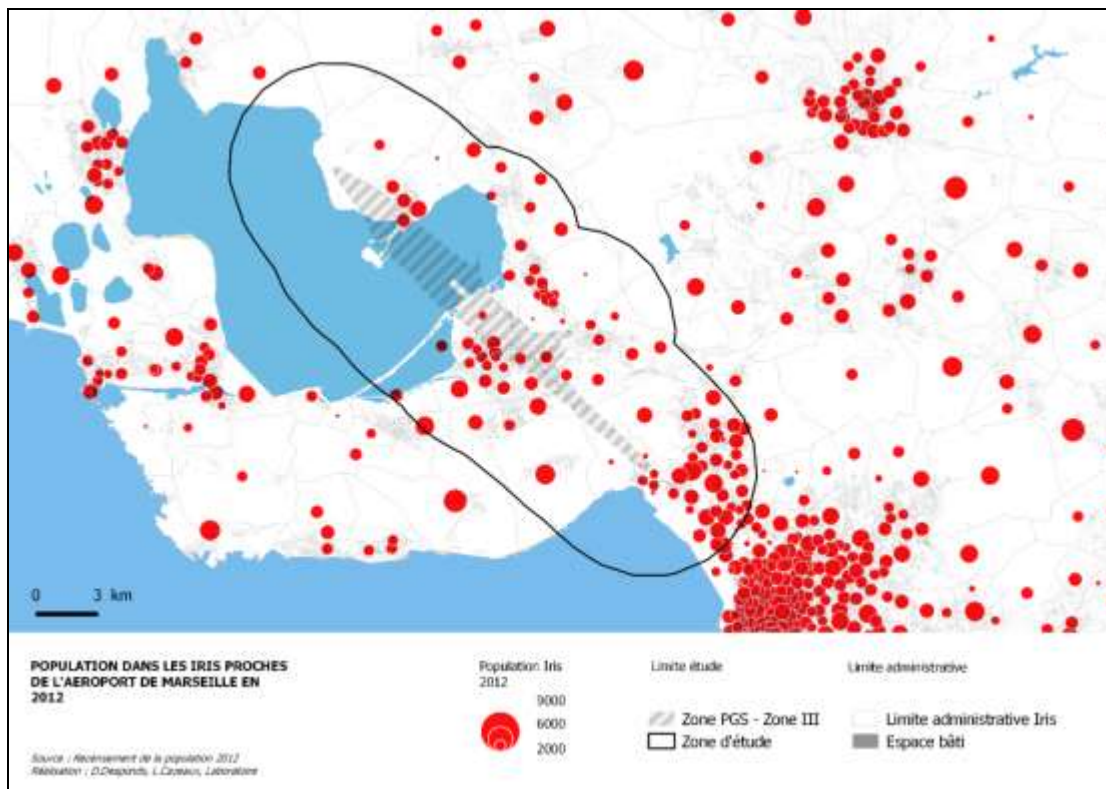
Marignane a connu une évolution assez similaire (34 006 habitants, en 1999, 33 658 en 2016) et une légère évolution négative de – 1 % sur la période 1999-2016). Vitrolles s’inscrit dans une tendance similaire aux deux précédentes communes (36 784 habitants en 1999, 33 880 en 2016 et une évolution négative de – 7,9 % entre 1999 et 2016) à deux différences près, sa croissance a été plus forte que les deux autres communes jusqu’en 1999, puis nettement négative à partir de cette date. Il est donc important de souligner les évolutions sensiblement différentes dans les deux contextes étudiés. Dans le cas de Lyon – Bron, les communes voisinant la plateforme enregistrent un creux démographique à la fin des années 90, puis une croissance assez forte, quand les communes proches de l’aéroport Marseille – Provence croissent assez fortement jusqu’à la fin de cette même période puis restent stables ou décroissent par la suite. Ceci renvoie probablement aux dynamiques respectives des deux métropoles auxquelles ces communes appartiennent.

Les évolutions démographiques à l’échelle des Iris pour la période récente de 2006-2012 laisse apparaître dans le cas de Marseille (

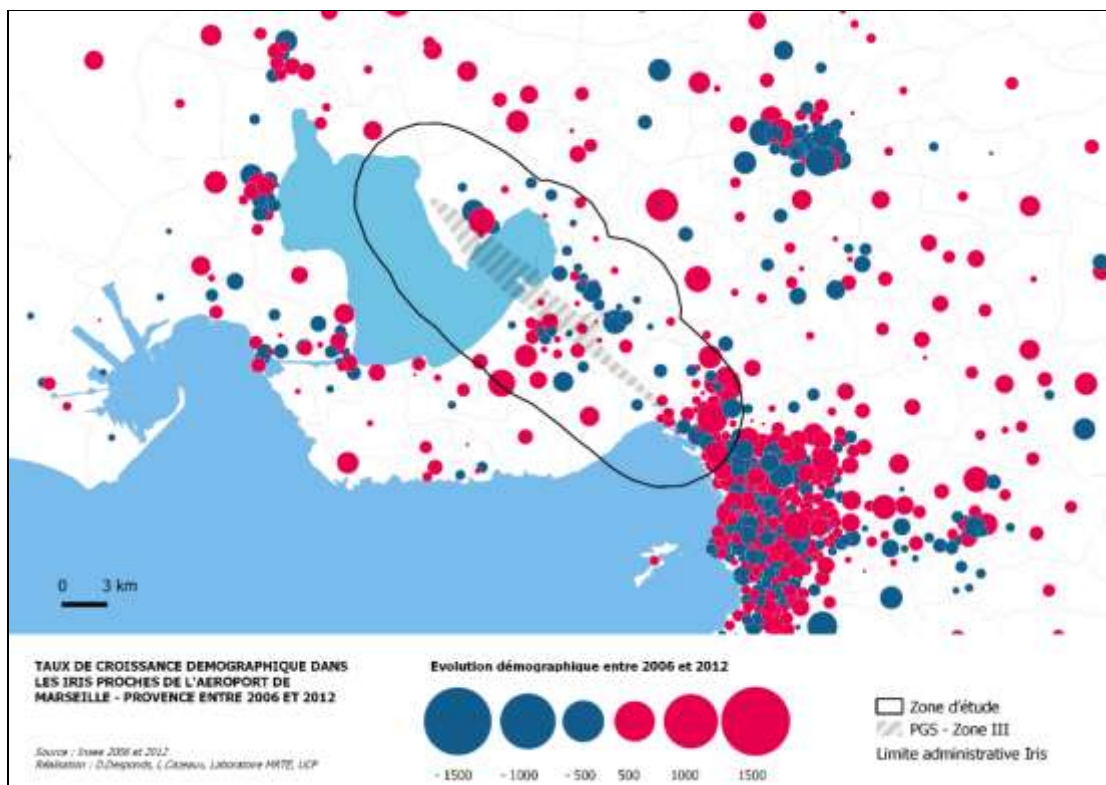
Carte 8) des évolutions beaucoup plus marquées que celles constatées préalablement dans le cas lyonnais : nombreux sont en effet les Iris ayant perdu de la population, ainsi de presque tous ceux de Vitrolles (s’inscrivant en cela dans la dynamique démographique plus globale de la commune) et de nombreux Iris de Marignane ou de Berre – l’Etang. Dans le cas marseillais, un grand nombre d’Iris situé à proximité du PGS de la plateforme Marseille – Provence et au sein de notre zone d’étude, ont enregistré des évolutions négatives, sans qu’il soit possible à ce stade d’établir une possible relation de causalité.

Les cartes réalisées à l’échelle des Iris et présentant les taux de croissance (ou de décroissance) dans les deux zones d’étude (**Carte 8** et **Carte 9**) permettent d’aborder les aspects démographiques sous un angle complémentaire. Les Iris en vert, soit compte tenu de la technique cartographique utilisée, ceux qui ont enregistré des gains sur la période, sont nombreux dans le cas de Lyon – Bron et exceptionnelles dans celui de Marseille – Provence. Ces évolutions sont plus probablement à mettre sur le compte des dynamiques plus globales des métropoles lyonnaise et marseillaise que sur une conséquence immédiate des plateformes aéroportuaires. Rappelons par ailleurs que les populations proches des plateformes aéroportuaires sont plus nombreuses dans le cas de Lyon – Bron (**Carte 4**) que dans celui de Marseille – Provence (

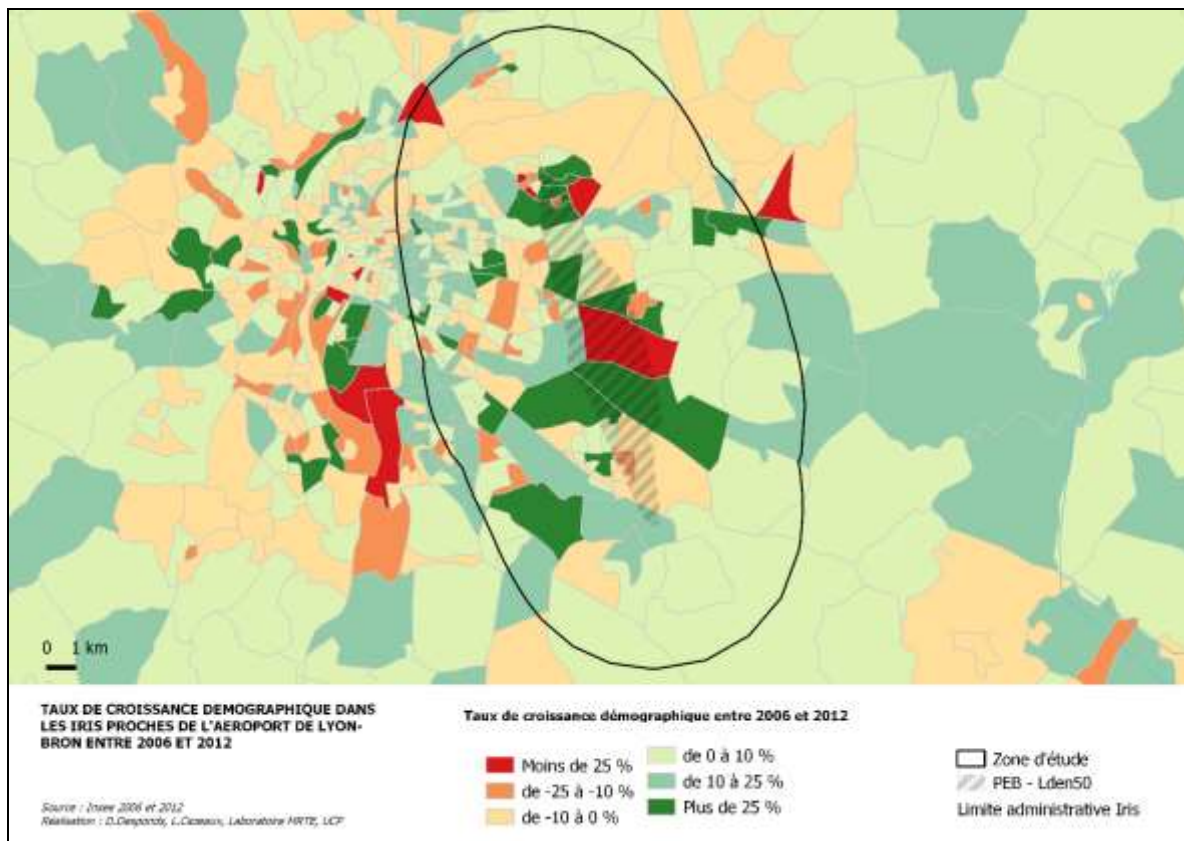
Carte 6). Si le premier s’inscrit comme cela a déjà été souligné dans l’organisation même du tissu urbain lyonnais, le second est plus éloigné de Marseille et jouxte l’étang de Berre.



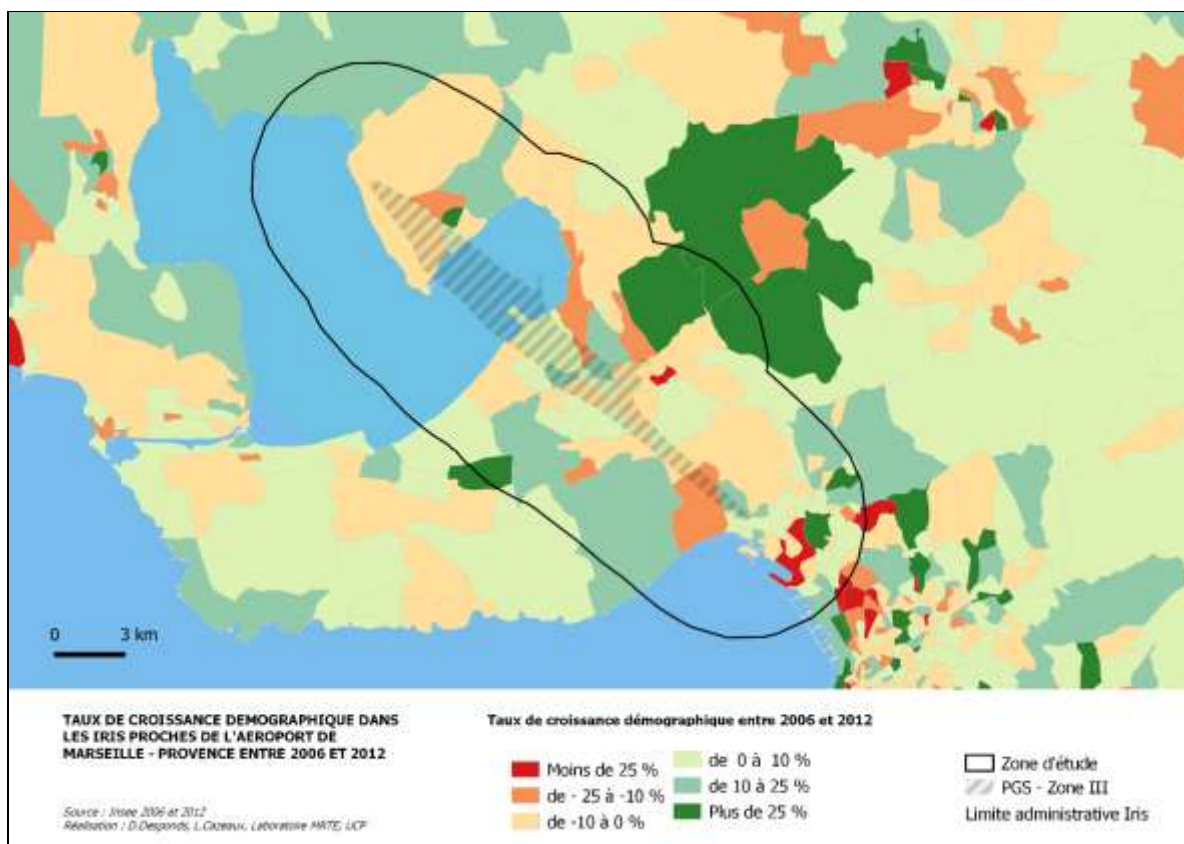
Carte 6 : Population dans les Iris proches de l'aéroport de Marseille - Provence en 2012 et espaces bâtis.



Carte 7 : Evolution démographique dans les Iris proches de l'aéroport de Marseille - Provence entre 2006 et 2012.



Carte 8 : Taux de croissance démographique dans les Iris proches de l'aéroport de Lyon – Bron de 2006 à 2012.



Carte 9 : Taux de croissance démographique dans les Iris proches de l'aéroport de Marseille - Provence de 2006 à 2012.

Les évolutions contrastées mises en évidence précédemment se traduisent de manière plus explicite par les requêtes réalisées dans les Iris de chacun des zones d'étude (**Tableau 1**). Celui-ci nous apporte plus informations permettant à la fois de comparer les Iris concernés par le PGS de 2015 et la zone-tampon que nous avons choisie de délimiter autour de ceux-ci¹³. Ainsi, la population dans le PGS de Lyon – Bron était 1,82 fois supérieure à celle Marseille – Provence en 1999, quand elle l'est 2,11 fois en 2012. Ceci s'explique par des taux de croissance très différents (+ 19 % dans le premier cas et + 2 % dans le second). Les populations localisées dans les zones – tampons de 5 kilomètres autour de la plateforme sont aussi différentes (2,21 fois supérieur pour Lyon – Bron en 1999 et 2,38 fois en 2012). Ces contrastes initiaux sont là aussi renforcés par les évolutions dissemblables (+ 13 % dans le premier cas et seulement + 5 % dans le second). Les dynamiques de la zone centrale, comme de la zone-tampon semblent donc évoluer de pair (assez fortes pour Lyon – Bron, faiblement positives pour Marseille – Provence).

Territoire d'étude	Aéroport	Population en 1999	Population en 2006	Population en 2012	Solde entre 1999 et 2012	Taux de croissance de 1999 à 2012
Aire dans le PGS de 2015	Lyon – Bron	52 599	55 281	62 406	9 808	+ 19 %
	Marseille – Provence	28 894	28 431	29 534	640	+ 2 %
Zone-tampon de 5 km autour du PGS	Lyon – Bron	528 041	559 456	597 640	69 599	+ 13 %
	Marseille – Provence	238 769	247 797	250 737	11 968	+ 5 %

Tableau 1 : Populations vivant près des deux plateformes aéroportuaires étudiées, de 1999 à 2012. Source Insee, données démographiques infra-communales, RGP de 1999 et nouveaux recensements pour 2006 et 2012.

Il est intéressant de constater que la population au sein du PGS de Lyon – Bron a évolué plus vite que celle de la zone-tampon sur la période 1999-2012 (+ 19 % à comparer aux + 13 %), ce qui n'est pas le cas de Marseille – Provence (+ 2 % contre + 5 %). Toutefois les poids respectifs des populations résidant dans la zone centrale par rapport à celle de la zone-tampon

¹³ Soit une zone de 5 kilomètres, comme dans le cas des trois plateformes précédemment étudiées (Paris – CDG, Paris – Orly et Toulouse – Blagnac).

est à peu près similaire dans chacun des deux cas, autour de 10 % et évolue également dans le même sens : une légère réduction de leurs parts relatives entre 1999 et 2006, puis une légère augmentation entre 2006 et 2012. Ainsi, en 1999, la population du PGS représentait 9,96 % de celle de la zone-tampon, pour 9,88 % en 2006 et 10,44 % en 2012. Dans le cas de Marseille – Provence, les taux pour les trois dates ont été les suivants : 12,10 %, 11,47 % et 11,78 %. Ces évolutions peuvent paraître paradoxales, les zones les plus impactées par les nuisances sonores aériennes n’ayant pas connu de baisse de leurs populations, comparativement à des zones potentiellement plus calmes.

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

4.1. Quelle géographie prioritaire autour de Lyon – Bron ?

La manière de définir la géographie prioritaire a évolué dans le temps (Desponds et Bergel, 2017), à la fois dans les critères destinés à identifier les zones au sein desquelles les populations sont censées bénéficier de dispositifs spécifiques relevant de la discrimination positive territoriale, comme des actions effectivement mises en œuvre. Il ne s’agit pas dans le cadre de cette étude portant sur les plateformes aéroportuaires d’attacher une importance disproportionnée à ces aspects, mais d’identifier les zones concernées ainsi que les intersections potentielles avec les périmètres de nuisance liés aux aéroports. En effet, les stratégies résidentielles des ménages, comme cela a été montré dans l’étude portant sur les aéroports de Paris – CDG, de Paris – Orly et de Toulouse – Blagnac, les choix de localisation résidentielle résulte de mécanismes complexes parmi lesquels les perceptions positives ou négatives des territoires (à l’échelle communale, mais aussi à des échelles plus fines) sont déterminantes. Ceci peut inclure, selon des configurations variées des éléments la part de logements sociaux sur la commune (souvent appréhendée de façon négative par les ménages disposant d’une liberté de choix résidentiel importante), les équipements disponibles, les nuisances particulières associées aux lieux, parmi lesquelles les pollutions sonores jouent un rôle important, qu’elles soient associées aux transports (ferré, routier ou aérien) ou au voisinage.

Les contextes territoriaux au sein desquels les ménages vont effectuer des choix de localisation résidentielle (ici, plutôt qu’ailleurs), ne sont donc pas des surfaces isotropes sous l’influence de la seule intensité des niveaux de pollution sonore, mais bien davantage des

territoires complexes façonnés par de multiples facteurs contribuant à les différencier. Parmi ceux-ci les configurations sociales et les zonages spécifiques liés à la géographie prioritaire jouent un rôle. Cela peut ainsi avoir une influence sur l'image même des territoires et sur « l'attractivité » plus ou moins forte *versus* la « répulsivité »¹⁴ dans certain cas, qui peuvent en résulter. Ces éléments ne constituent pas des facteurs en soi, opérant de manière systématique et indifférenciée. Ils ne constituent que des critères susceptibles d'être pris en compte par les ménages dans leur stratégie résidentielle, mais ceci ne pourra effectivement être confirmé que par l'analyse même des discours développés lors des entretiens en face-à-face. Les stratégies résidentielles ne peuvent simplement se déduire de données statistiques sur les mobilités, mais doivent s'interpréter dans le cadre d'un discours permettant de comprendre les actions entreprises, en l'occurrence un changement de résidence entre un lieu A et un lieu B.

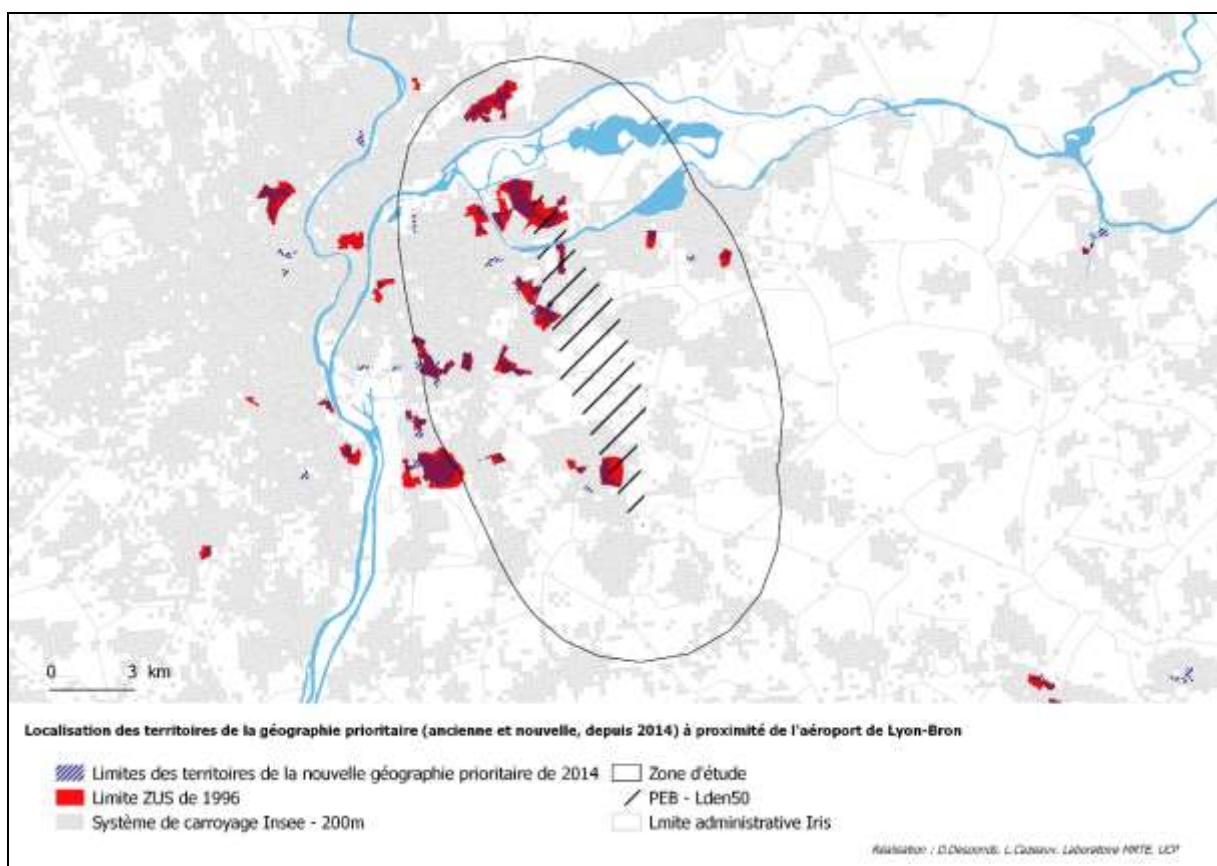
Dans le cas de Lyon – Bron, quatre communes sont plus particulièrement concernées par les dispositifs de la géographie prioritaire, que ceux-ci correspondent aux ZUS, de 1996 à 2014, ou des nouveaux périmètres (Carte 10) résultant des niveaux de pauvreté sur les territoires depuis 2014 (Carte 11). Il s'agit de celles précédemment citées : Bron, Vaulx-en-Velin, Vénissieux et Villeurbanne¹⁵. Le même contrat de ville du Grand Lyon (2015) stipule (p. 55) : « 7 communes ont un taux de logement sociaux supérieur à 30 % dont quatre en comptent plus de 50 % (Rillieux-la-Pape, Vaulx-en-Velin, Vénissieux et Saint-Fons). 3 communes ont un taux compris entre 25 et 30% (Bron, Villeurbanne, Neuville) ». Ces quatre communes disposent de quartiers prioritaires dans le cadre de la politique de la Ville¹⁶ : Parilly (Bron), Terrailon/Chenier (Bron / Vaulx-en-Velin), Etats-Unis/Langlet Santy (Lyon 8 / Vénissieux), Grande Île et Sud (Vaulx-en-Velin, Duclos/Barel (Vénissieux), et les quartiers de Bel Air/Les Brosses, Les Buers nord, Saint-Jean, Les Buers sud, Monod et Tonkin, tous à

¹⁴ Ce terme à connotation négative, voire péjorative, ne doit pas être considéré comme une vérité en soi, mais comme la résultante des appréciations émises à un moment donné par les personnes enquêtées. Il faut par ailleurs noter que la Politique de la ville mise en œuvre via les opérations de rénovation urbain a en particulier comme objectif de modifier l'image des territoires.

¹⁵ Les éléments concernant les stratégies spécifiquement mises en œuvre afin de tendre vers un rééquilibrage est-ouest et de rénover les quartiers les plus dévalorisés dans le cadre d'opérations soutenues par l'ANRU sont explicités dans le contrat de ville Métropole de Lyon (2015-2020) : https://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/institution/20150702_gl_contrat-ville.pdf

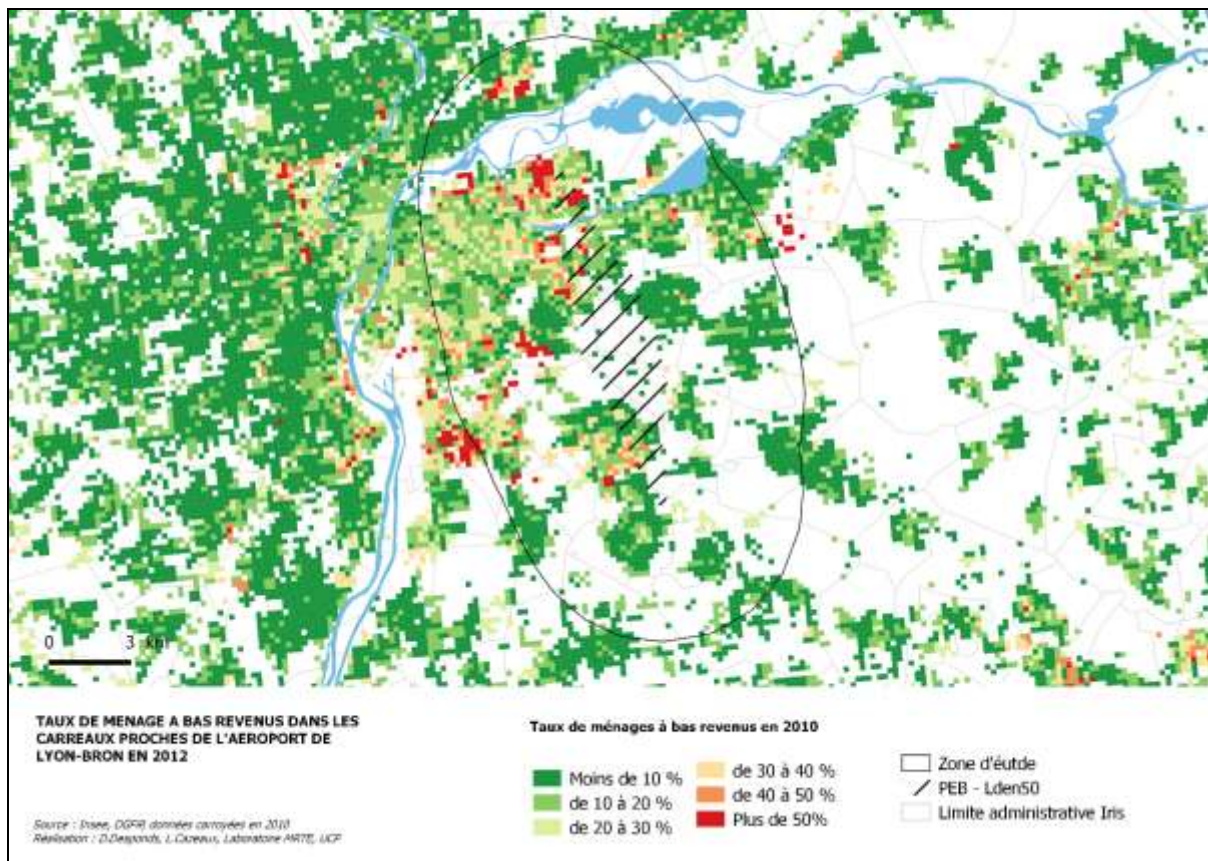
¹⁶ Ils sont définis comme tels dans dossier du contrat de ville Métropole de Lyon (2015-2020) : « *Les quartiers prioritaires ainsi définis accueillent 1 000 habitant a minima, dont le revenu médian est inférieur à 60 % du revenu médian de référence, équivalent au seuil de bas revenus de 11 250 € au niveau national, pondéré par le revenu fiscal médian de l'agglomération dans laquelle se situe le quartier, soit 11 900 € pour l'agglomération lyonnaise. Cette géographie définit la géographie prioritaire de l'État et est constituée de trente-sept (37) quartiers prioritaires* » (p. 56). Il est par ailleurs stipulé (p. 57) : « *Le périmètre de chacun des quartiers réglementaires a été défini au regard des critères déterminés par la loi et à l'issue de la consultation de la Métropole. Ces quartiers cible ont vocation à bénéficier des crédits de la politique de la ville de l'État, la Métropole et les communes* ».

Villeurbanne. Ces différents quartiers se situent dans le périmètre d'étude autour de l'aéroport Lyon – Bron. Il est donc probable que ceci ait contribué à orienter les stratégies résidentielles des ménages enquêtés. De tels facteurs avaient été identifiés lors de l'étude précédente sur les trois autres plateformes. La prise en compte de l'inégale perception des territoires par les enquêtés (**Carte 34, Carte 35 Carte 36** pour Lyon – Bron et les **Carte 38, Carte 39** pour Marseille – Provence), certaines communes ayant des images positives et d'autres négatives, ainsi que les éléments associés à ces images contrastées permettra d'en savoir plus sur la façon d'appréhender les différentes configurations socio-spatiales offertes aux ménages réalisant des mobilités résidentielles.



Carte 10 : Territoires de la géographie prioritaire autour de la plateforme de Lyon – Bron en 1996 et 2014.

La mise en parallèle des deux cartes, celle de la géographie prioritaire (Carte 10) et celle des niveaux de pauvreté (Carte 11), révèle de profondes corrélations spatiales. Ceci ne constitue bien évidemment pas une surprise, puisque l'une est construite à partir de l'autre. En effet, depuis la refonte de la Politique de la ville en 2014 (Darriau, Henry et Oswald, 2014), un seul critère est pris en compte, la part de ménages vivant sous le seuil de pauvreté, tel qu'il est défini par l'Insee, à l'échelle de l'agglomération.



Carte 11 : Taux de ménages à bas revenus à proximité de la plateforme de Lyon – Bron, en 2010.

Ces niveaux de pauvreté sont par ailleurs calculés au sein du système de carroyage de 200 m sur 200 m, tel qu'il apparaît ci-dessus (**Carte 11**) et non pas des Iris. Les carreaux correspondent donc à des zones d'habitat, ce qui explique les nombreuses zones blanches apparaissant sur la carte. Ce système conduit à une meilleure adéquation entre les informations sur les ménages et les lieux où ils résident que lorsque les Iris sont utilisés. Certains d'entre eux, correspondant à des zones d'activités ou à des zones naturelles, n'enregistrent en effet que des nombres faibles de ménages y résidant.

Dans le cas de l'agglomération lyonnaise, il est possible de constater la présence de plusieurs QPV (Quartier Politique de la Ville) à proximité de l'aéroport Lyon – Bron. Il est également possible d'observer des contrastes à l'intérieur même de la ville de Lyon qui pourront être mis en relation avec le profil social des ménages y résidant (**Carte 14** et **Carte 15** pour les CPIS et **Carte 16** et **Carte 17** pour les ouvriers). De tels contrastes existent également entre Lyon et ses périphéries. Ceci peut se lire à l'échelle de l'agglomération (les communes de l'est enregistrant davantage de ménages pauvres que celles de l'ouest) et également à l'échelle de l'aire urbaine, les communes périurbaines enregistrant des taux plus faibles de ménages sous le seuil de pauvreté. Ces informations mériteraient toutefois des analyses plus approfondies

intégrant les revenus fiscaux (moyens et médians) des ménages résidant sur ces communes, ce que nous n'avons pas intégré à l'étude présente.

4.2. Quelle géographie prioritaire autour de Marseille – Provence ?

Les cartes concernant le contexte marseillais sont conçues sur le même modèle que celles concernant Lyon. Le Contrat de Ville¹⁷ signé le 17 juillet 2015¹⁸ concerne l'ensemble de l'agglomération et intègre la ville de Marignane, mais ni Vitrolles, ni les communes situées au à l'ouest de l'étang de Berre. Les zonages de l'ancienne géographie prioritaire (**Carte 12**), ciblaient d'abord les quartiers nord de Marseille où avaient été implantés des grands ensembles¹⁹ dans le courant des années 60-70. Sur ce point, des similitudes apparaissent entre les deux agglomérations étudiées. La nouvelle géographie prioritaire décalque grandement l'ancienne, mais en laissant tout de même apparaître un certain nombre de changements. Ainsi, des portions des communes de Marignane, Vitrolles et Berre-l'Etang sont dorénavant concernés. Comme dans le cas précédent de l'agglomération lyonnaise, ceci est à mettre en relation avec la répartition des ménages sous le seuil de pauvreté (**Carte 13**). Compte tenu de la méthode de délimitation de l'aire d'étude, soit la zone-tampon de 5 kilomètres autour de la zone III du PGS, vont ainsi se trouver englobés à la fois les arrondissements nord de Marseille au sein desquels se situent des quartiers défavorisés ayant fait l'objet des principales opérations de rénovation urbaine dans le cadre du PNRU (Programme National de Rénovation Urbaine, 2004-2014)²⁰, puis du NPNRU (Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine, 2014-2024)²¹ encore en cours, mais aussi des quartiers identifiés comme pauvres selon les nouvelles modalités de la géographie prioritaire. Ceux-ci occupent correspondent néanmoins à un nombre de carreaux plus faibles (**Carte 13**) et à des populations moins nombreuses (**Carte 6**) que les arrondissements nord de Marseille (soit les 15^{ème} et 16^{ème}).

Si la zone d'étude autour de la plateforme Marseille – Provence est moins dense démographiquement que celle autour de Lyon – Bron (*Tableau 1*), puisqu'elle contient une population de 250 737 habitants en 2012, soit 41,95 % de celle autour de Lyon – Bron, elle n'en présente pas moins une grande diversité sociale et urbaine.

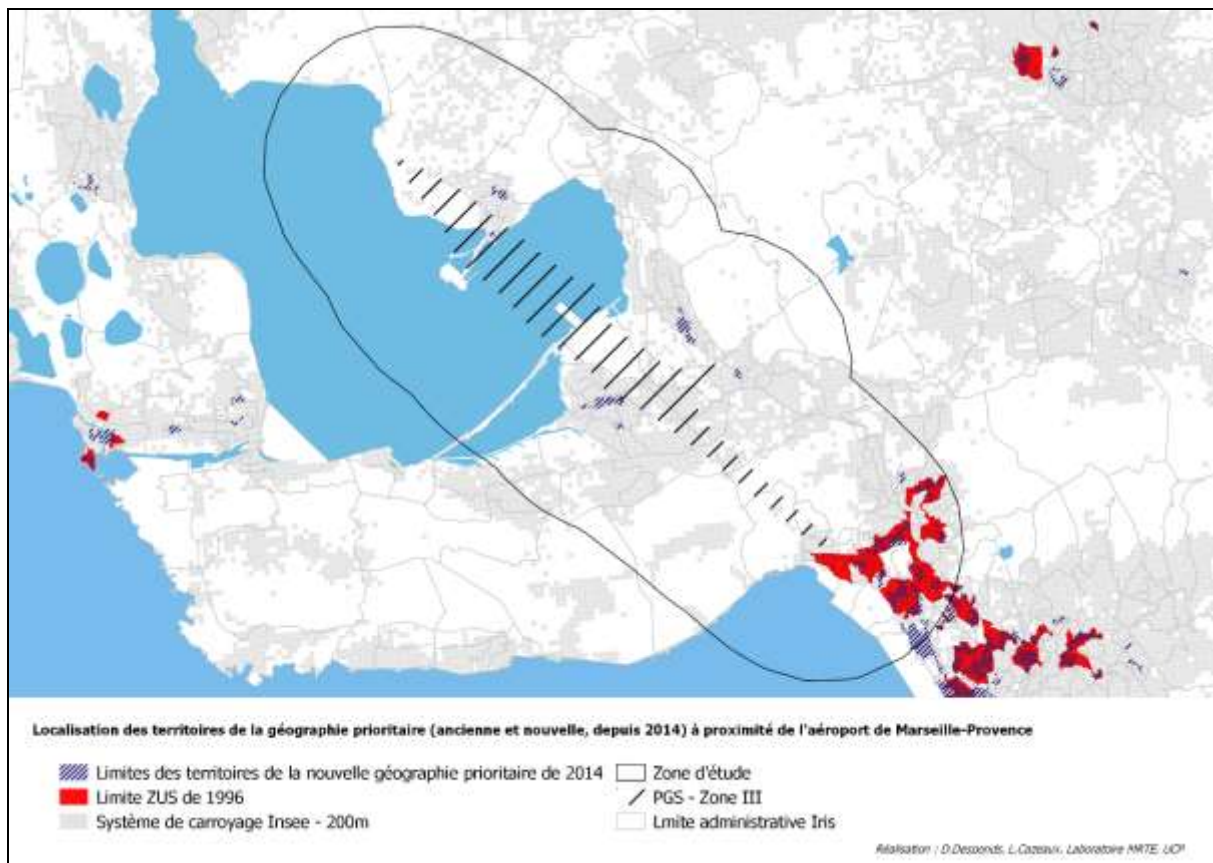
¹⁷ Il est accessible en ligne à l'adresse suivante : <https://fr.calameo.com/read/004419627a1c32d5297d3>

¹⁸ Voir : <http://www.polvillemarseille.fr/>

¹⁹ Les principaux projets sont recensés sur ce site : <http://logement-urbanisme.marseille.fr/mru/présentation>

²⁰ Voir : <https://www.anru.fr/fre/Programmes/PNRU-Conventions?Departement=12>

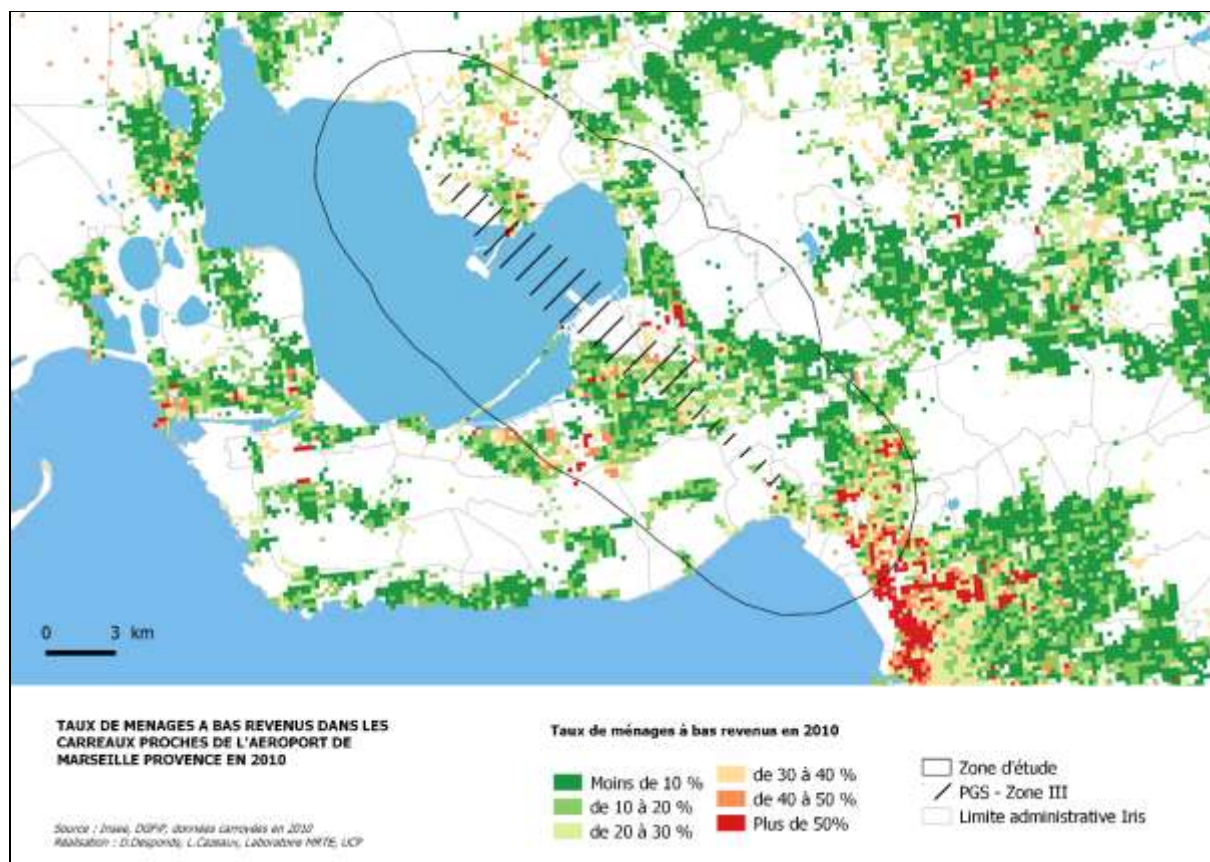
²¹ Voir : <https://www.anru.fr/fre/Programmes/Nouveau-Programme-National-de-Renouvellement-Urbain>



Carte 12 : Territoires de la géographie prioritaire autour de la plateforme de Marseille - Provence entre 1996 et 2014.

Il est ainsi possible de constater (**Carte 13**) que sur certaines communes, ou dans certains Iris de ces communes, les inégalités sociales pouvant se lire à plusieurs échelles, la part des ménages sous le seuil de pauvreté est faible. Cela est par exemple le cas des Pennes-Mirabeau, au sud de Vitrolles ou de Rognac, au nord de cette même commune, sur les bords de l'étang de Berre. Comme nous le verrons ultérieurement (**Carte 36, Carte 37 et Carte 39**), ces communes ont des images plutôt favorables, à la différence de Berre-l'Etang ou de Marignane. En périphérie de Marseille apparaissent de vastes zones sans présence de population (**Carte 3**) avait déjà permis de mettre en évidence les spécificités de l'occupation du sol autour de l'objet d'étude), ceci correspond à des contraintes topographiques locales (collines, par ailleurs couvertes de résineux dans la partie orientale) mais aussi aux plaines agricoles à proximité de l'étang de Berre. Il sera plus aisé de les localiser à partir de cartes intégrant le fond topographique IGN au 1 / 25 000ème (**Carte 28**). Ceci constitue une différence notable entre les deux terrains d'étude, outre la présence de l'étang de Berre qui occupe une vaste portion de la zone d'étude potentielle. Si devait être prise en compte la seule implantation géographique de la plateforme aéroportuaire par rapport à son agglomération, il

serait possible d'établir des similitudes entre Lyon – Bron et Toulouse – Blagnac d'un côté, voire entre Lyon Saint-Exupéry et Marseille – Provence de l'autre.

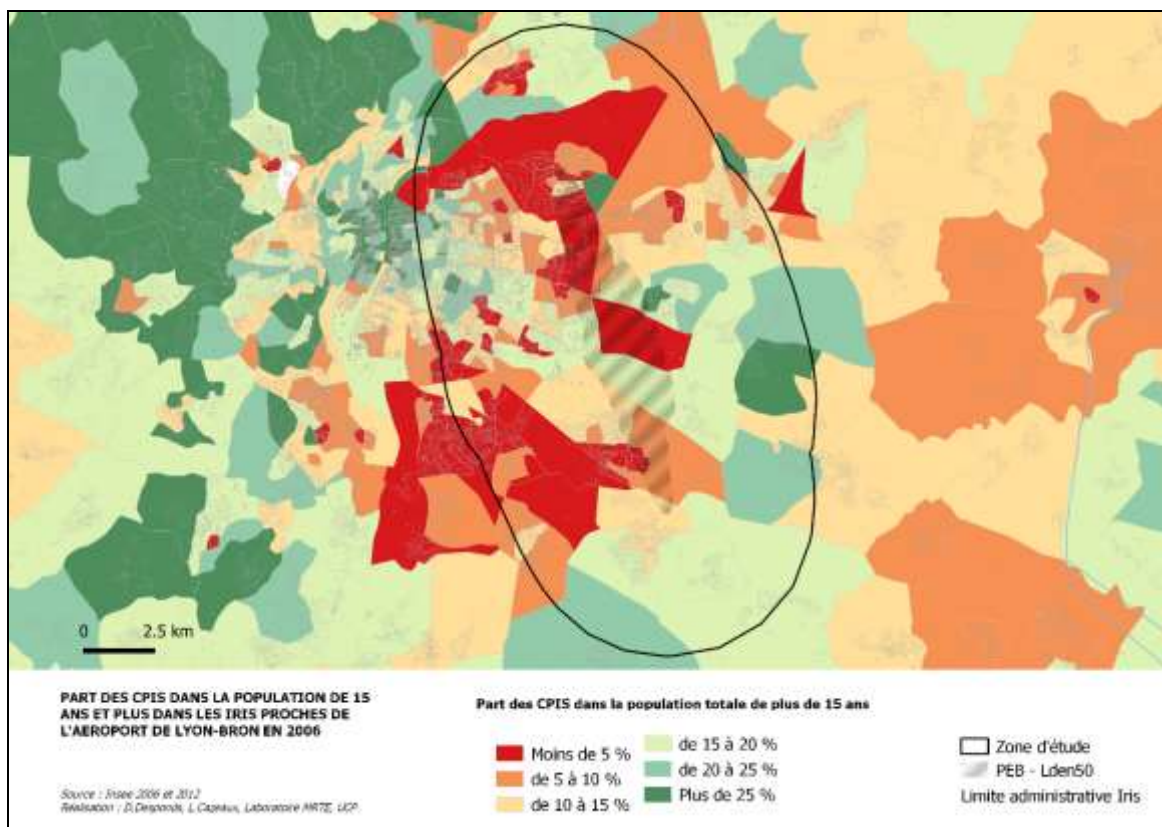


Carte 13 : Taux de ménages à bas revenus à proximité de la plateforme de Marseille - Provence, en 2010.

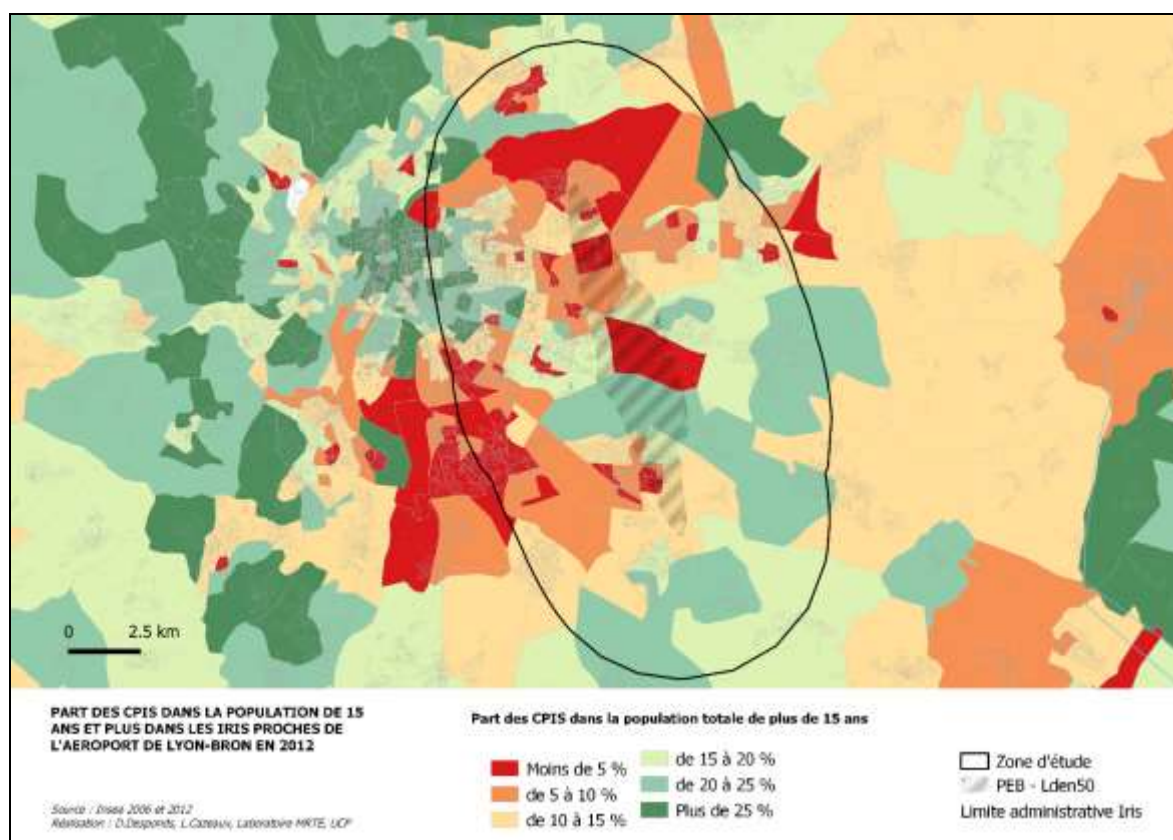
5. Les spécialisations sociales des territoires aéroportuaires

5.1. La plateforme aéroportuaire de Lyon-Bron

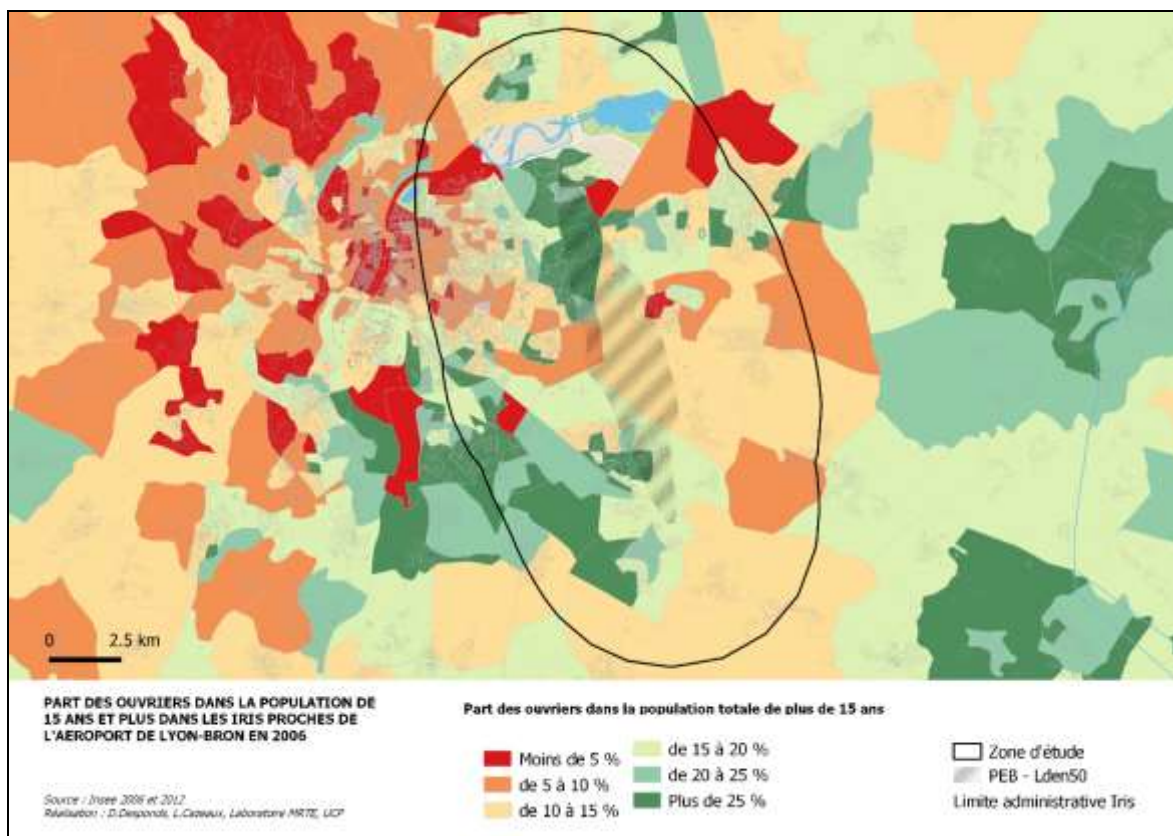
La notion de spécialisation socio-spatiale mérite d'être explicitée. Il s'agit, à une échelle fine, en l'occurrence celle infra-communale de l'Iris, de dégager des sur ou des sous-représentations de telle ou telle PCS. Il aurait été possible d'utiliser une classification ascendante hiérarchique afin de dégager des profils d'Iris, mais nous procéderons ici de façon plus simple en prenant variable par variable et en utilisant la même sémiologie graphique afin de pouvoir comparer.



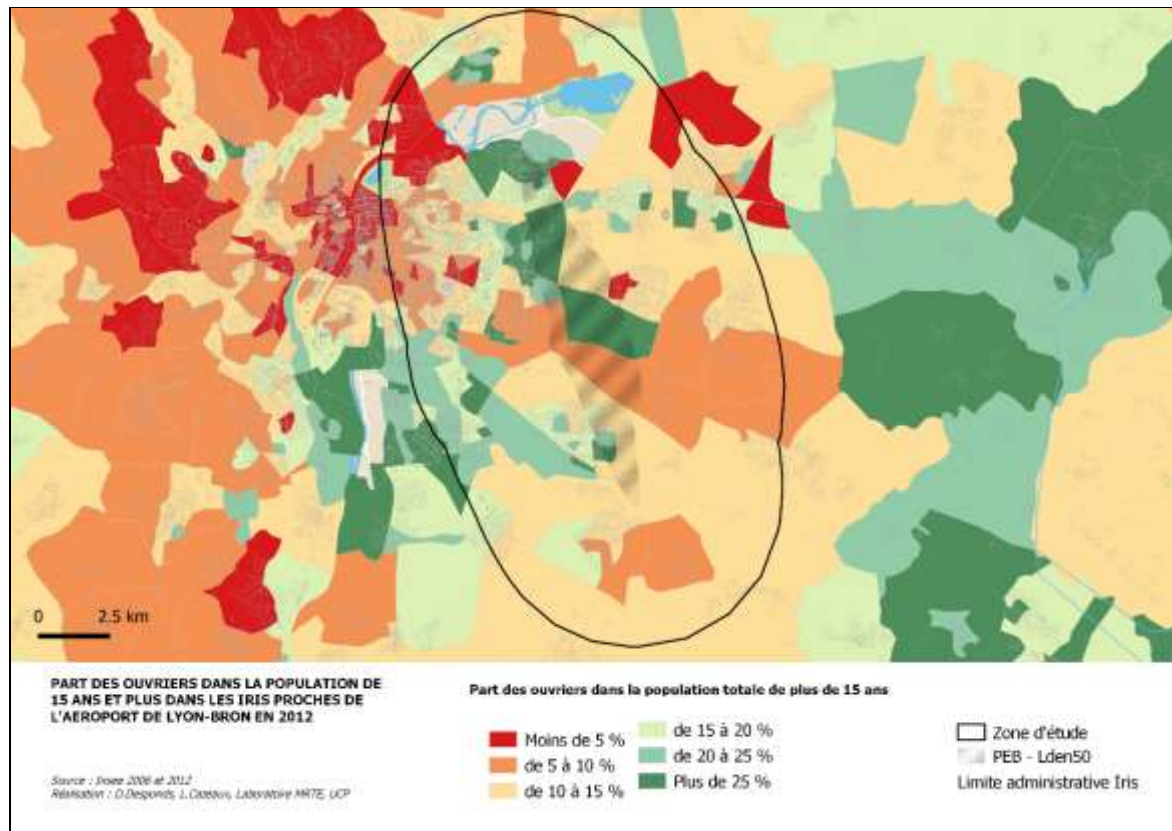
Carte 14 : Part des CPIS dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Lyon – Bron, en 2006.



Carte 15 : Part des CPIS dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Lyon – Bron, en 2012.



Carte 16 : Part des ouvriers dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Lyon – Bron, en 2006.



Carte 17 : Part des ouvriers dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Lyon – Bron, en 2012.

Le choix s'est porté sur les PCS des actifs au lieu de résidence des CPIS d'un côté et des ouvriers de l'autre. Ces deux PCS sont en effet très fortement corrélées de façon négative. Quand les uns sont fortement présents sur un territoire, les autres ont de fortes probabilités de ne pas l'être et inversement. Les données sur les profils sociaux n'étant pas fournies à l'échelle des carreaux, ce sont les Iris qui ont été exploités afin de fournir des éléments à l'échelle infra-communale, en n'oubliant pas les réserves sur l'utilisation des Iris évoquées précédemment. Afin de mettre en évidence des évolutions, deux cartes ont été réalisées présentant la situation en 2006 et celle en 2012. Il aurait été possible de remonter plus loin dans le temps, jusqu'en 1999, ce qui a été fait lors de communications relatives²² à l'étude précédente. Les cartes proposées ici se limitent au pas de temps plus réduit de 2006 à 2012. De fait, ceci restreint les possibilités de voir apparaître des changements importants. Qu'il s'agisse de Lyon (Cartes 14 à 21) se sont donc davantage les continuités qui ressortent. Afin de permettre les comparaisons dans le temps et dans l'espace, les discrétisations proposées sont similaires, sur des pas de 5 %.

La répartition dans l'espace de l'agglomération lyonnaise des CPIS (Cadres et Professions Intellectuelles Supérieures)²³ permet de dégager plusieurs tendances : les CPIS sont particulièrement présents dans la ville de Lyon et dans les communes périurbaines des coteaux du lyonnais, à l'ouest de l'agglomération. Cette configuration spatiale présente certaines similitudes avec celle des situations fiscales (**Carte 11**). Toutefois, une meilleure adéquation aurait probablement été obtenue si la variable fiscale représentée avait été celle des revenus moyens ou médians des ménages et non la part de ménages à bas revenus. La présence résidentielle des actifs de cette PCS peut s'expliquer par la concentration des emplois de ce type dans la ville même de Lyon, grand pôle tertiaire, avec des secteurs forts dans la finance, la recherche et l'innovation, les nouvelles technologies, mais aussi par les effets sélectifs des prix de l'immobilier. Ceci sera d'ailleurs souligné par un grand nombre de ménages enquêtés, ceux-ci indiquant que certains secteurs de Lyon, comme La Croix-Rousse, n'étaient pas dans leurs moyens et qu'ils avaient dû opter pour des secteurs moins valorisés de

²² "Residential mobilities close to the airports: an accelerator of the social changes? The examples of Roissy CDG, Orly and Toulouse-Blagnac" au colloque de l'ENHR (European Network for Housing Research) à Belfast 28 juin- 1er juillet 2016.

²³ Comme le précise l'Insee sur son site (voir :

<https://www.insee.fr/fr/metadonnees/pcs2003/categorieSocioprofessionnelleAgreguee/3> , il s'agit d'une catégorie regroupant des professions ayant nécessité des niveaux d'études élevés, se caractérisant par des responsabilités professionnelles importantes et débouchant sur des niveaux de rémunération largement supérieurs à la moyenne. Même si ceci mériterait d'apporter des nuances, en particulier en fonction des types de métiers ou de l'âge, les actifs qui réfèrent à cette PCS sont considérés comme socialement plus aisés que ceux correspondant à la PCS 4, les professions intermédiaires ; à la PCS 5, les employés et à la PCS 6, les ouvriers.

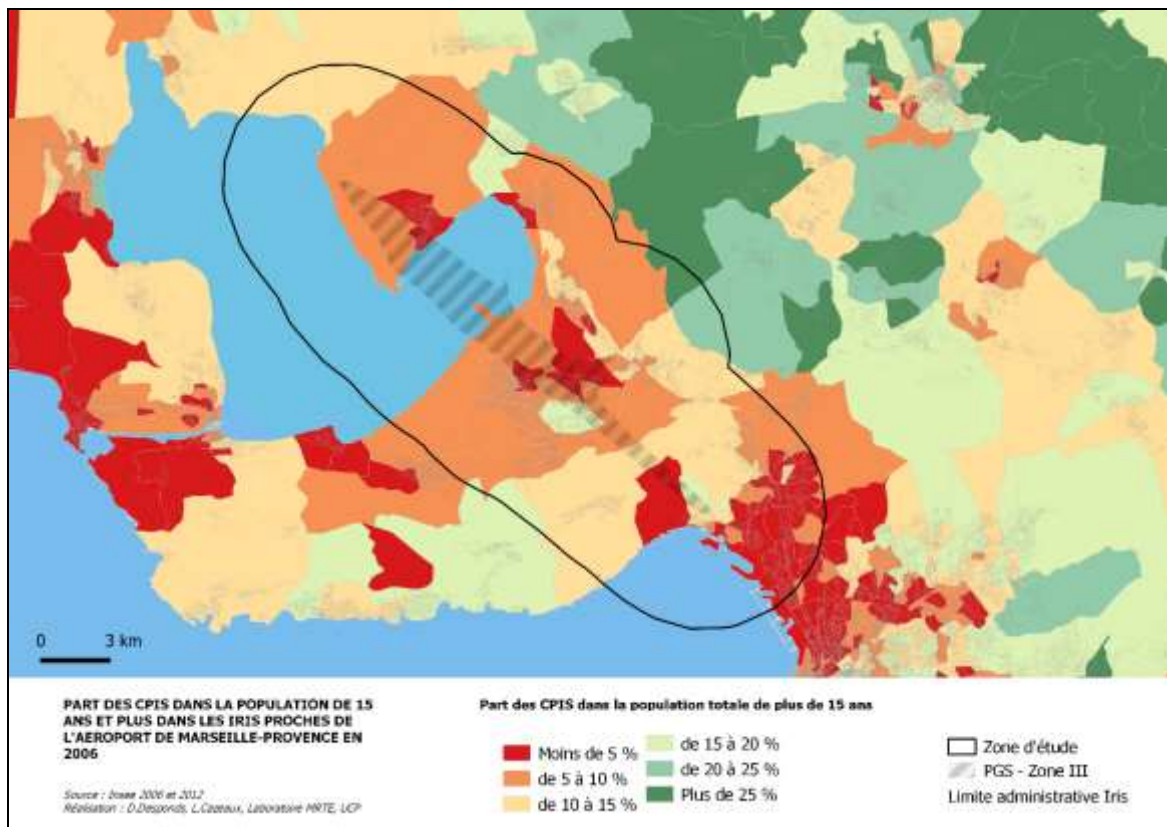
la ville, comme les 3^{ème} et 8^{ème} arrondissements ou pour des communes périphériques. Ces configurations socio-spatiales restent globalement stables entre 2006 et 2012, les modifications observables concernant toutefois certaines communes périurbaines de l'est et au sein de notre zone d'études, certains Iris où la part des CPIS est supérieure en 2012 à ce qu'elle était en 2006. Il semblerait toutefois hasardeux sur cette seule base statistique et cartographique de considérer qu'un « front de gentrification » est en train de se mettre en place dans les arrondissements de l'est de Lyon, voire dans certaines communes limitrophes comme Villeurbanne (parfois considérée comme le 10^{ème} arrondissement de Lyon), voire Vénissieux.

Les données concernant les ouvriers²⁴ conduisent à des configurations spatiales symétriques (**Carte 16 et Carte 17**), en positif / négatif par rapport à celles des CPIS. Ils sont plus particulièrement implantés dans les parties nord (Vaulx-en-Velin), est (Villeurbanne et Bron) et sud de l'agglomération lyonnaise (Vénissieux et Feyzin), dans des communes correspondant encore au « couloir de la chimie ». Il est à noter que les Iris avec des taux très faibles d'ouvriers au sein de la ville de Lyon sont plus nombreux en 2012 qu'ils n'étaient en 2006. Le terrain d'étude situé autour de la plateforme de Lyon – Bron présente un profil assez mixte, avec des Iris où les taux de CPIS sont élevés (d'abord ceux des 3^{ème} et 8^{ème} arrondissements de Lyon) et d'autres (la plupart des Iris de Vaulx-en-Velin, plusieurs de ceux de Villeurbanne, Bron et Vénissieux) où les ouvriers sont fortement présents. Ces éléments seraient aussi à mettre en relation avec la typologie de l'habitat (par exemple la présence des grands ensembles) et les statuts d'occupation des ménages (en particulier le parc locatif social), mais nécessiterait des analyses fines à des échelles locales.

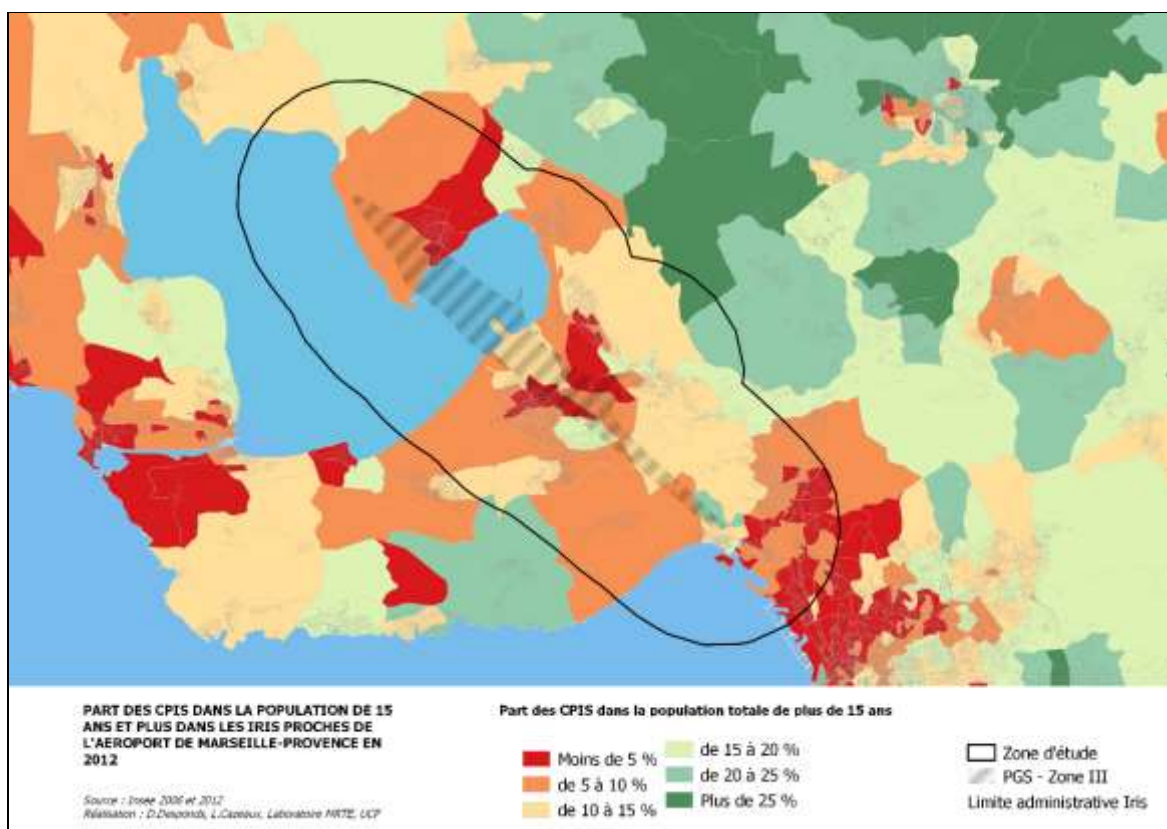
5.2. La plateforme aéroportuaire de Marseille

Dans le contexte de la plateforme Marseille – Provence, la part des CPIS y paraît toujours faible (**Carte 18 et Carte 19**). Les seuls Iris où ces taux atteignent des niveaux élevés sont les Iris situés entre les limites est de la zone-tampon et Aix – en Provence. Il semblerait donc qu'il y ait une moindre diversité sociale au sein de cette seconde zone d'étude, comparativement à ce qui avait été observé dans le cas de Lyon – Bron.

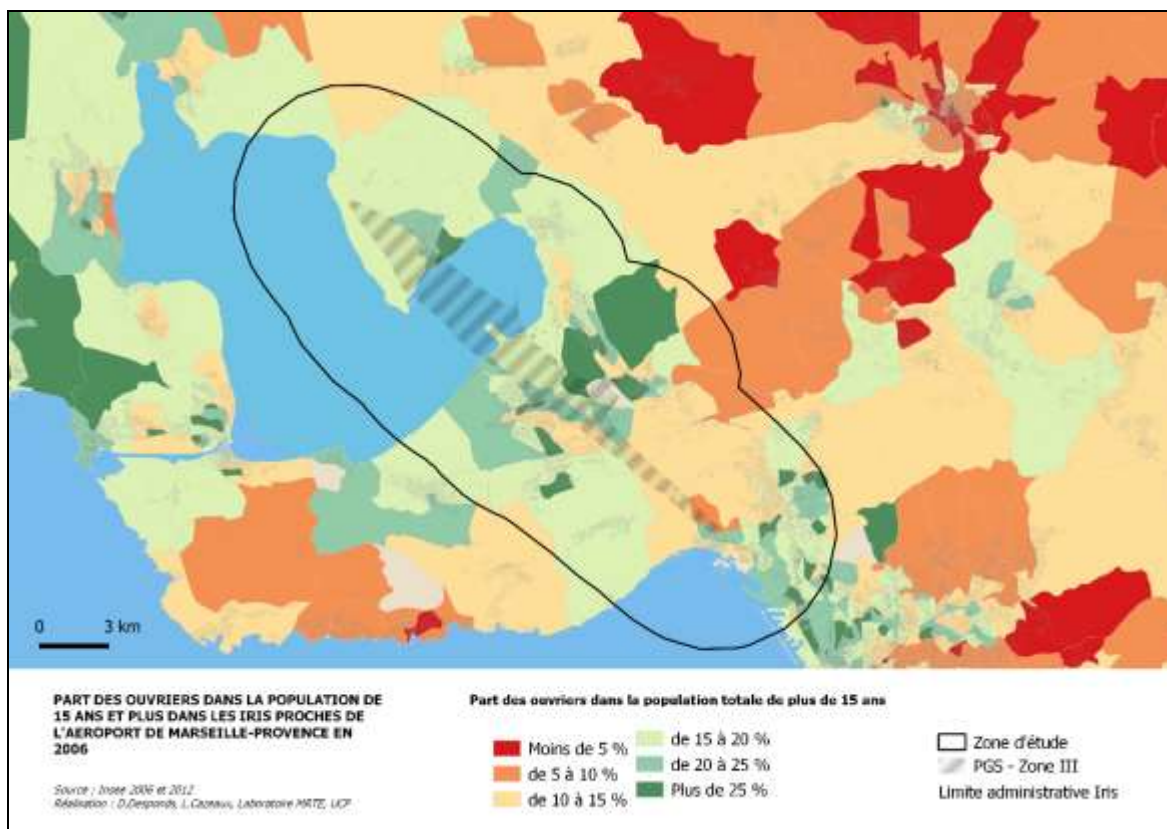
²⁴ Voir la définition qui est en proposée par l'Insee : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/pcs2003/categorieSocioprofessionnelleAgreee/6> . Il est toutefois précisé qu'il n'est pas toujours évident d'établir une distinction claire entre ouvriers et employés.



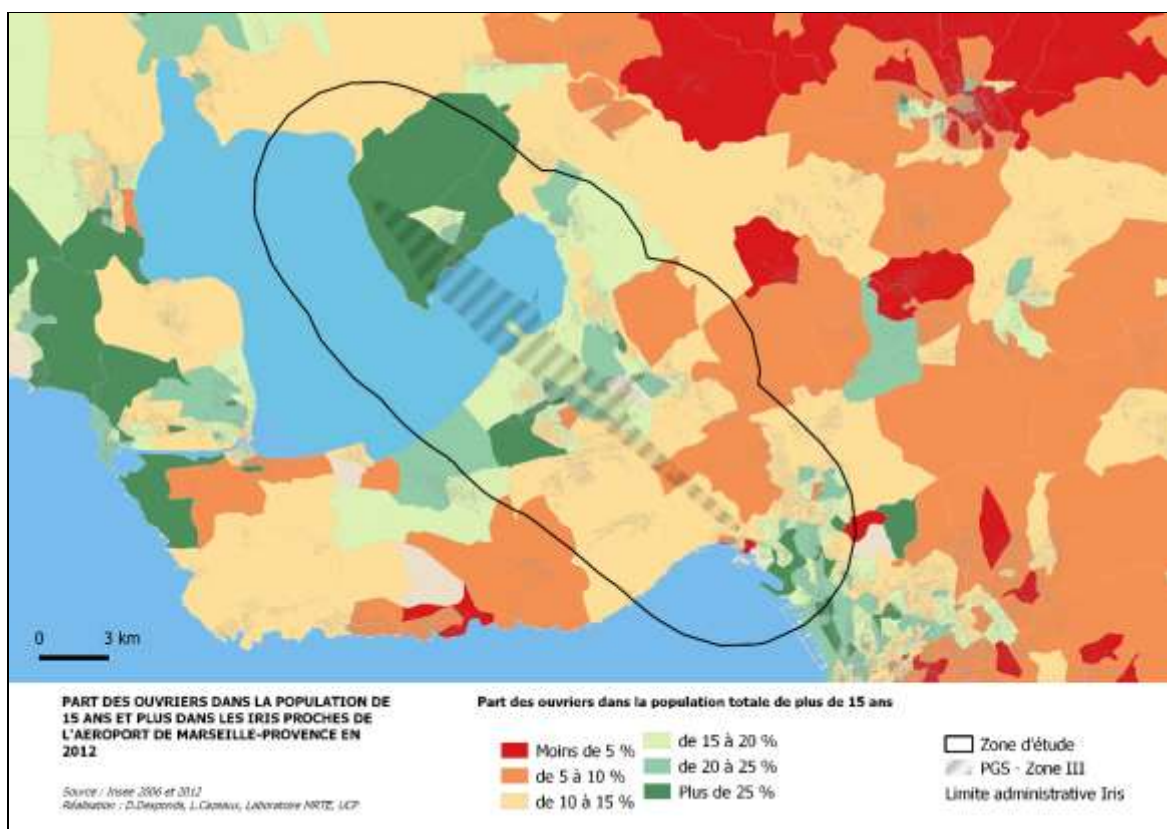
Carte 18 : Part des CPIS dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Marseille - Provence, en 2006.



Carte 19 : Part des CPIS dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Marseille - Provence, en 2012.



Carte 20 : Part des ouvriers dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Marseille - Provence, en 2006.



Carte 21 : Part des ouvriers dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Marseille - Provence, en 2012.

La part des ouvriers (**Carte 20** et **Carte 21**) s'inscrit de nouveau en opposition spatiale avec celle des CPIS, comme en attestent par exemple les Iris du nord de Marseille où les CPIS présentent des taux particulièrement faibles et les ouvriers des taux très élevés. Il faut toutefois souligner que quelques communes (ainsi des Pennes-Mirabeau) se caractérisent à la fois par des taux faibles de CPIS et d'ouvriers. Il serait donc pertinent de prendre en compte les autres PCS afin de voir s'il s'agit de communes ayant davantage un profil de classe moyenne.

Les évolutions enregistrées sur la courte période 2006-2012 ne laissent pas apparaître de changement important dans le cas des CPIS, par contre dans celui des ouvriers, il est possible de constater des baisses importantes des taux sur certains Iris de Vitrolles et inversement des augmentations de plusieurs points sur certains Iris de Berre-l'Etang, plusieurs d'entre eux passant à plus de 25 % en 2012. Ces recompositions sociales mériteraient d'être mises en relation avec les opérations d'aménagement réalisées sur ces communes et probablement aussi avec les évolutions de l'emploi.

6. Les paradoxes des évolutions sociales à proximité des plateformes aéroportuaires

Zone d'étude	Aéroports	Ratio CPIS / ouvriers et employés en 1999	Ratio CPIS / ouvriers et employés en 2006	Ratio CPIS / ouvriers et employés en 2012	Solde de CPIS entre 1999 et 2012	Solde employés + ouvriers entre 1999 et 2012
Zone inté- rieure au PGS de 2015	Lyon – Bron	0,17	0,22	0,28	+ 1060	+ 935
	Marseille Provence	0,12	0,20	0,24	+ 402	- 242
Zone tampon : 5 km autour du PGS	Lyon – Bron	0,32	0,42	0,50	16 192	7 510
	Marseille Provence	0,13	0,19	0,21	+ 2 382	- 628

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

Parmi les hypothèses initiales de notre étude figurait celle du renforcement des spécialisations sociales, au profit des catégories sociales plus populaires et au détriment des catégories plus aisées, dans les zones proches des aéroports et soumises aux pollutions sonores. Les mécanismes susceptibles d'être à l'œuvre pour conduire à ces configurations socio-spatiales résultant des stratégies résidentielles d'évitement mises en œuvre par les ménages disposant du plus important « capital spatial » (Cailly, 2007). Une telle hypothèse avait été invalidée dans le cas des plateformes Paris – Orly et Toulouse – Blagnac, les conclusions étant plus nuancées dans celui de Paris – CDG. Ces conclusions résultaient à la fois de l'approche quantitative et de l'exploitation des données de la statistique publique, mais également de l'approche qualitative résultant des entretiens en face-à-face qui avaient été réalisés. Ceci a déjà été souligné, mais mérite néanmoins d'être rappelé, il est hasardeux d'inférer des seules données quantitatives, des conclusions sur les stratégies résidentielles mises en œuvre. Cela est parfois tenté (Maurin, 2004), mais présente un risque sur le plan méthodologique.

Dans un premier temps, nous prendrons donc en compte les seules données quantitatives (*Tableau 2*)²⁵, afin de voir si des dynamiques spécifiques, apparaissent dans les parts respectives des CPIS et des employés et ouvriers et ce depuis 1999, à la fois dans la zone la plus fortement soumise aux pollutions sonores et dans la zone-tampon. Les résultats obtenus tendent à confirmer les observations réalisées sur les autres plateformes. La part des ménages dont la « personne de référence » est CPIS tend à croître dans les différentes zones (à titre d'exemple, le ratio passe de 0,32 en 1999 à 0,50 en 2012 dans la zone-tampon de 5 kilomètres autour du PGS dans le cas de Lyon – Bron.

Si l'on compare la zone globale, soit la zone-tampon à la zone intérieure, il est possible de constater que les ratios sont très différents dans le cas de Lyon – Bron, par exemple 0,50 en 2012 pour la zone-tampon et seulement 0,28 pour la zone intérieure. Par contre, dans le cas de Marseille – Provence, si les ratios évoluent dans le même sens, ils sont systématiquement plus faibles que ceux de Lyon – Bron. Il est par ailleurs possible de noter qu'en 2012, ce ratio est plus élevé dans la zone intérieure que dans la zone-tampon, avec respectivement, 0,24 et 0,21. Ces évolutions globales sont par ailleurs à mettre en relation avec la part croissante occupée par les ménages de CPIS dans les grandes métropoles, phénomène qui est probablement plus net dans le cas de Lyon que dans celui de Marseille.

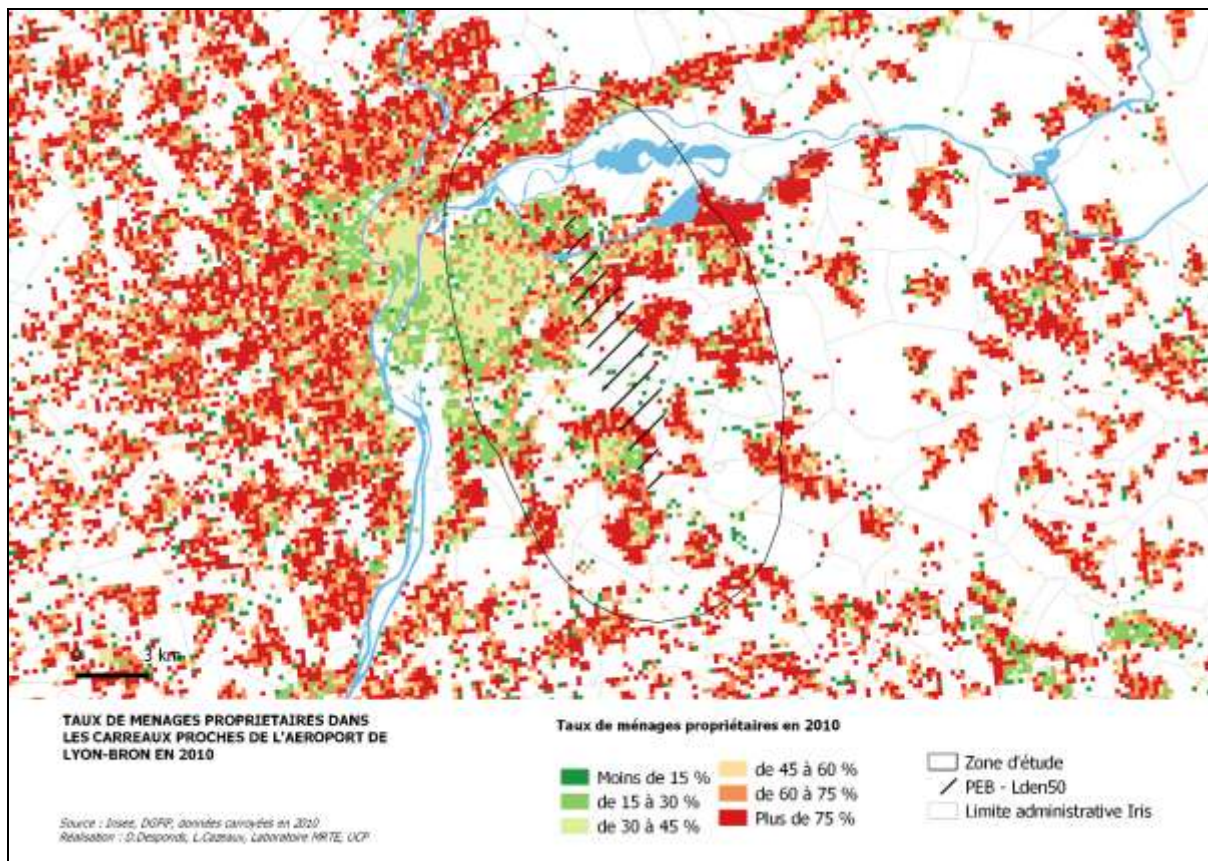
²⁵ Dans la construction de ce tableau, deux catégories spatiales sont ici distinguées, celle de la zone intérieure au PGS et celle de la zone-tampon de 5 kilomètres autour du PGS. Il faut savoir que la seconde englobe la première. Il est donc possible de voir si la zone intérieure connaît la même évolution que la zone globale. Il aurait par ailleurs été possible de prendre en compte la seule partie de la zone-tampon extérieure au PGS.

7. Typologie de l'habitat et statut d'occupation autour des plateformes aéroportuaires

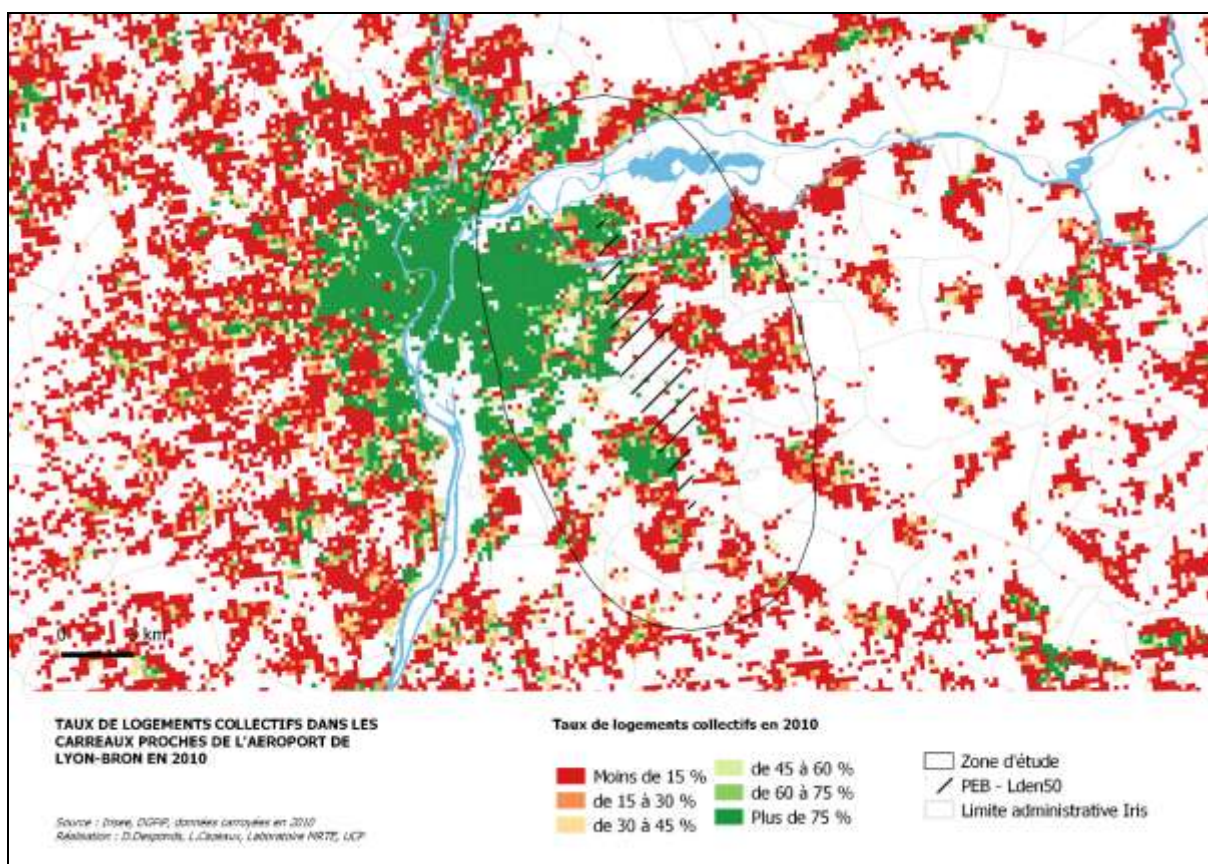
Ces éléments sur les spécificités de la zone d'étude permettent de présenter le cadre général dans lequel l'étude va se dérouler et par conséquent de contextualiser les informations provenant des questionnaires. Dans celui-ci (voir Annexe 1), des questions portant sur ces aspects étaient en effet posés aux enquêtés. Il s'agissait de connaître leur statut d'occupation actuel, ainsi que le précédent. Sur ce point, les *Graphiques 11* et *12*, puis *13* et *14* (voir ci-après) fournissent des indications. De même, il était nécessaire de connaître le type d'habitat dans lequel résidaient les enquêtés, en distinguant en particulier l'habitat collectif de l'habitat individuel. Sur cet aspect portant sur la typologie de l'habitat, les *Graphiques 7* et *8*, puis *9* et *10* résultent du traitement des questionnaires. Il est à noter que seuls les *Graphiques 9, 10, 13* et *14* permettent de distinguer les situations respectives pour chacune des deux plateformes.

S'agissant des informations provenant de la statistique publique, elles sont présentées dans la maille carroyée déjà utilisée pour les données fiscales (voir *Cartes 11* et *13*). L'habitat collectif, sans surprise est très largement dominant dans le cœur des agglomérations (*Cartes 23* et *25*), ainsi que dans les secteurs où ont été implantés les grands ensembles ce qui correspond fréquemment aux zones de la géographie prioritaire (*Cartes 10* et *12*). Il aurait été possible de présenter des cartes sur la localisation des maisons individuelles, mais celles-ci n'auraient offert que le complémentaire des cartes sur l'habitat collectif, sans nous fournir d'informations nouvelles. La prise en compte de la typologie de l'habitat n'est pas sans relation avec la perception des nuisances sonores, comme il avait été montré lors de l'étude précédente, ce sont les enquêtés résidant dans des maisons individuelles qui sont apparus comme les plus perturbés par les effets des nuisances aéroportuaires. Dans le cas de Lyon – Bron (*Carte 23*), la zone d'étude est dominée par l'habitat collectif dans sa partie ouest et par l'habitat individuel dans sa partie est. Dans le cas de Marseille – Provence (*Carte 25*), ce sont les maisons individuelles qui occupent la place principale, si les excepte les arrondissements nord de Marseille.

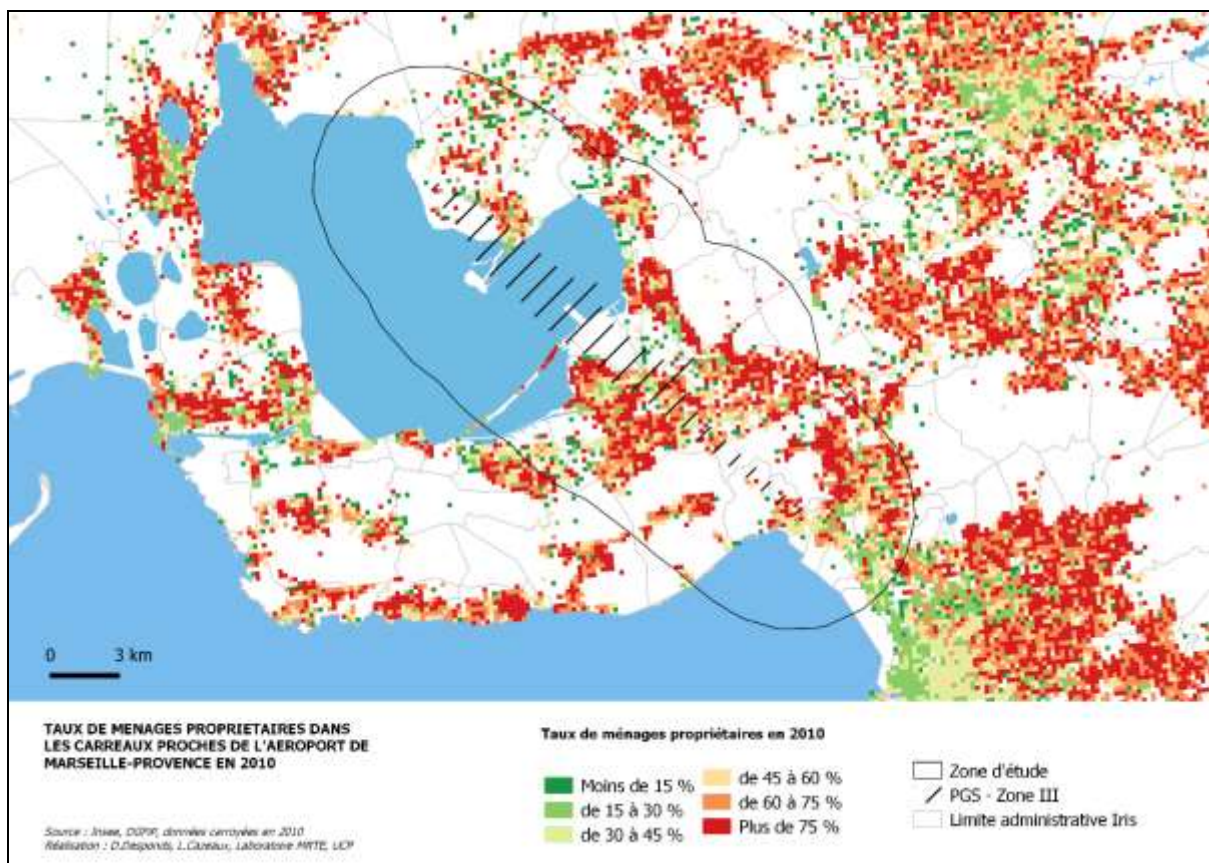
Pour les statuts d'occupation, une nette dichotomie apparaît entre les cœurs des agglomérations où les ménages sont faiblement propriétaires de leur résidence principale, dans le cas de Lyon (*Carte 22*), comme dans celui de Marseille (*Carte 24*) et les zones périurbaines où les propriétaires sont très largement dominants. Il en résulte que la zone d'étude est assez mixte dans le premier cas et très fortement caractérisée par la présence des propriétaires dans le second.



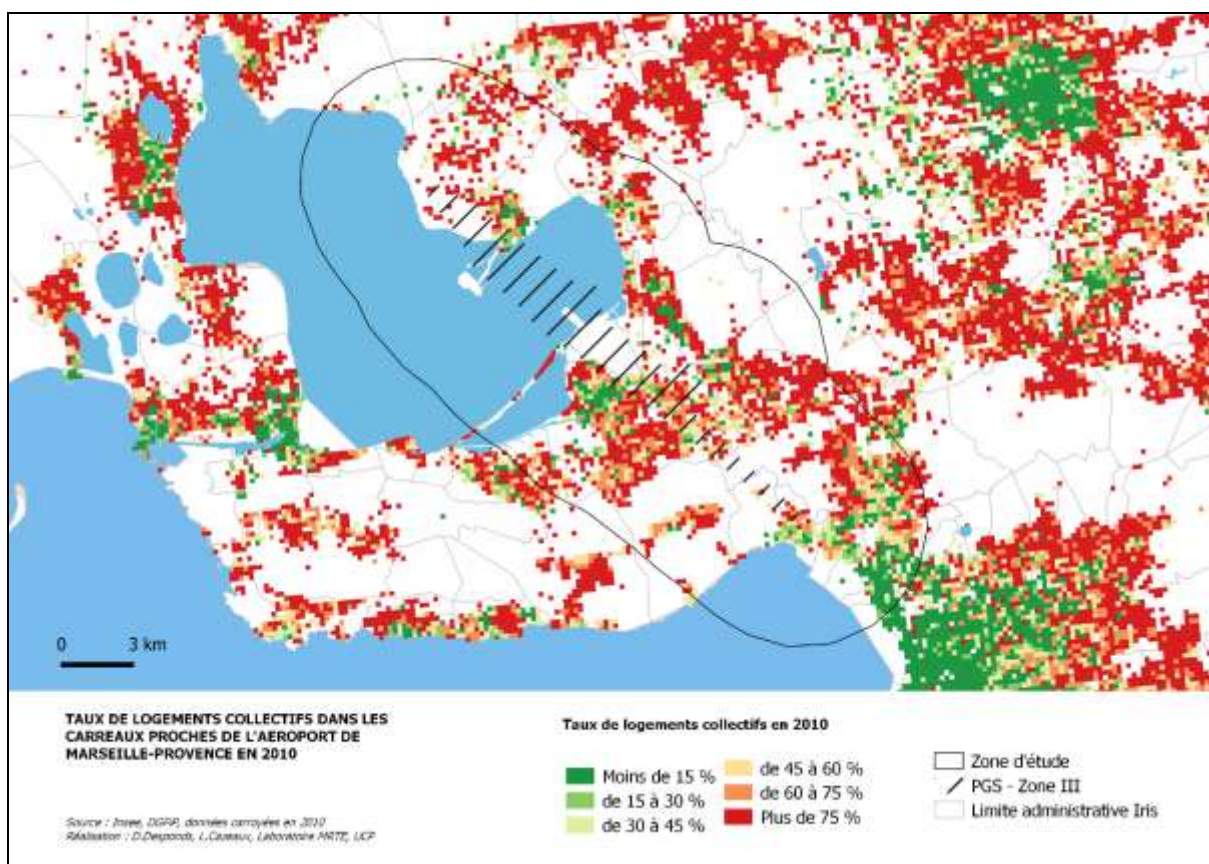
Carte 22 : Part des ménages propriétaires dans les carreaux proches de Lyon – Bron, en 2010.



Carte 23 : Part de l'habitat collectif dans les carreaux proches de Lyon – Bron, en 2010.



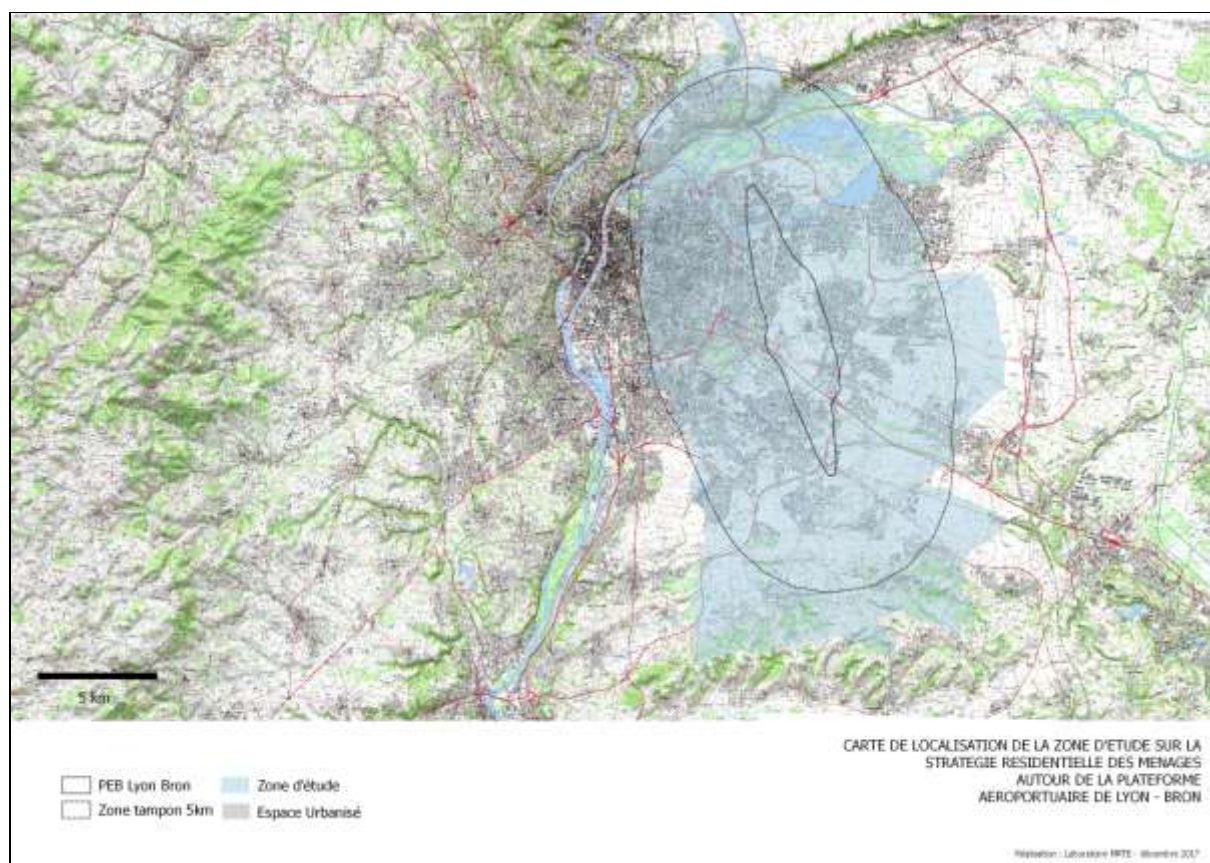
Carte 24 : Part des ménages propriétaires dans les carreaux proches de Marseille - Provence, en 2010.



Carte 25 : Part de l'habitat collectif dans les carreaux proches de Marseille - Provence, en 2010.

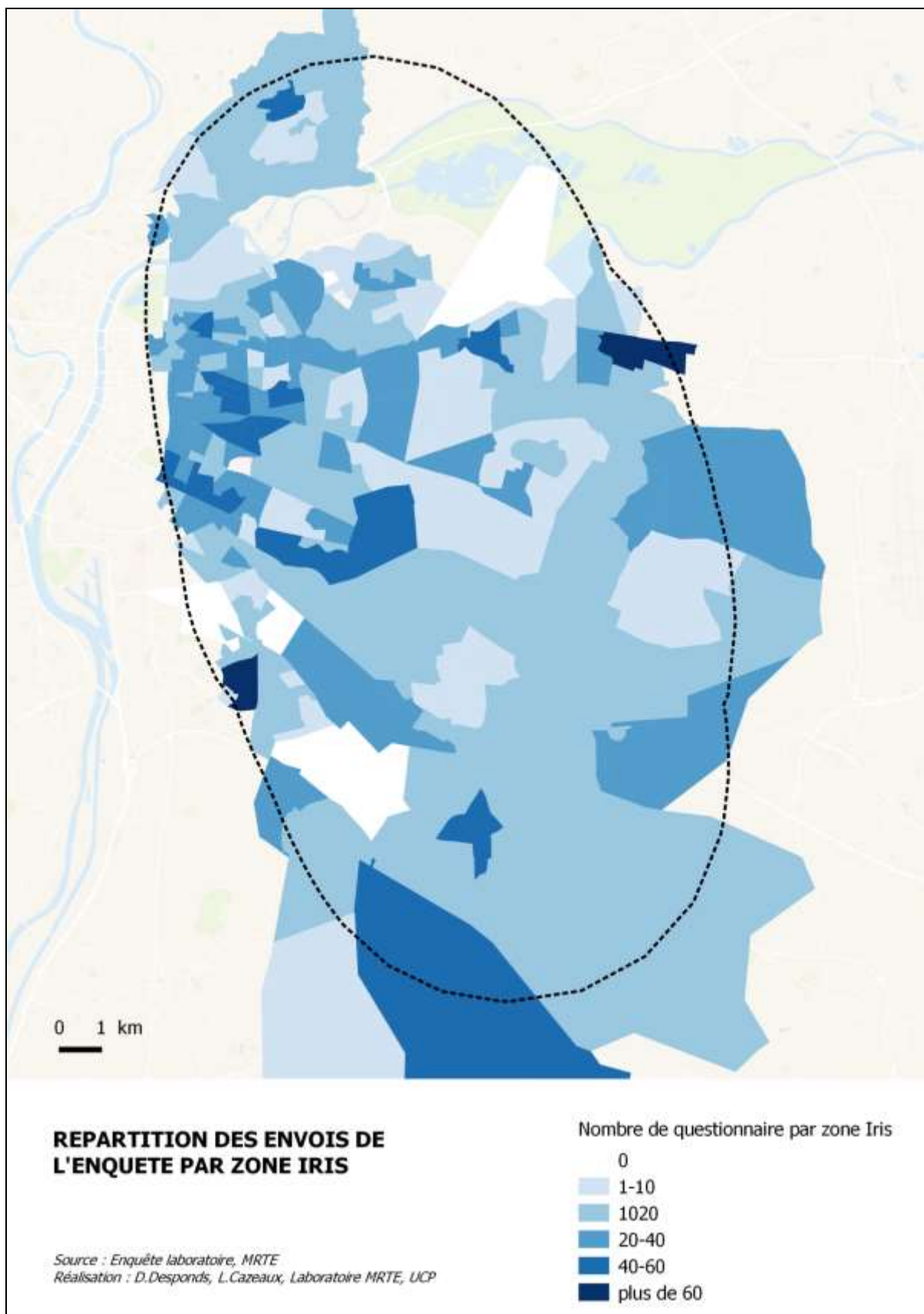
8. Les territoires de diffusion des questionnaires

Les critères présentés à La Poste lors de l'acquisition des adresses destinées à recevoir les questionnaires visaient à identifier les ménages ayant effectué une mobilité résidentielle au sein des deux zones d'études, telles qu'elles furent délimitées (Voir *Carte 26* pour Lyon – Bron et *Carte 28* pour Marseille – Provence) entre juin et novembre 2017. Ces mobilités résidentielles incluaient les mobilités de proximité, soit des ménages ayant déménagé au sein de la même commune. Le potentiel d'adresses était de 5496, se décomposant comme suit 4201 pour la zone de Lyon – Bron et 1295 pour la zone de Marseille – Provence²⁶.



Carte 26 : Délimitation du bassin d'étude de la plateforme de Lyon – Bron.

²⁶ Notre partenaire pour cette étude, comme lors de l'étude précédente portant sur les plateformes de Roissy – CDG, de Paris – Orly et de Toulouse – Blagnac était La Poste. Les adresses exploitées proviennent de la base des « Nouveaux Voisins ». Celle-ci contenait en avril 2017, au moment des négociations avec La Poste, de l'ordre de 1,8 million d'adresses, soit une moyenne de 150 000 nouveaux emménagés par mois. Toutes les adresses sont géocodées par La Poste, ce qui permet d'effectuer des requêtes à l'Iris et peuvent être enrichies par des critères socio-démographiques ou d'habitat. Ces informations complémentaires sont souvent demandées dans le cas des campagnes de marketing publicitaire. Elles ne nous furent pas nécessaires, compte tenu de l'accès dont nous disposons aux données de l'Insee.



Carte 27 : Répartition par Iris du nombre de questionnaires envoyés sur la zone d'étude de Lyon – Bron.

L'extraction des adresses ne pouvait être effectuée qu'au sein des IRIS, ce qui explique que dans certains cas, le périmètre d'extraction ne recoupe pas de manière parfaite les zones d'étude telles que nous les avons délimitées, comme le montre la *Carte 27* dans le cas de Lyon – Bron ou la *Carte 29* dans celui de Marseille – Provence. Ceci néanmoins ne porte guère préjudice à la méthode mise en œuvre.

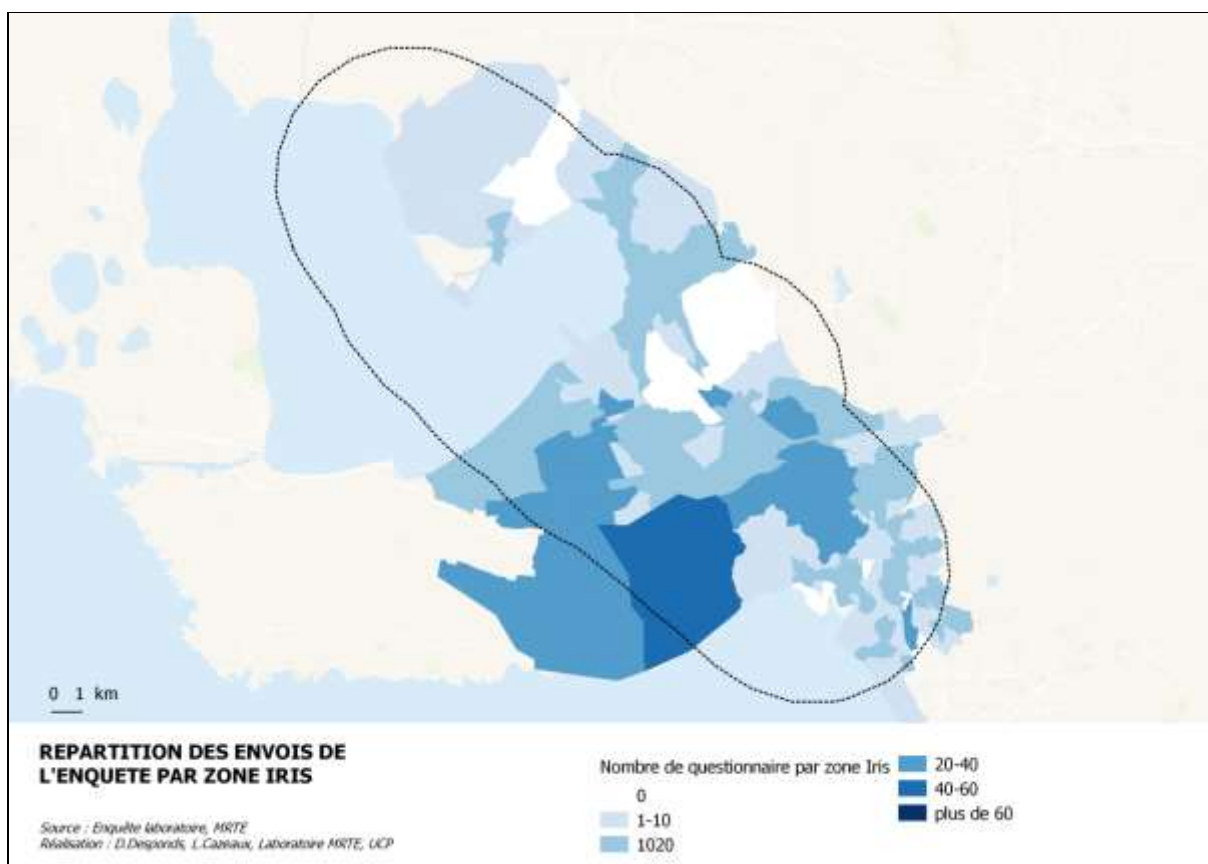
Les informations sur le potentiel d'adresses nous permettent de savoir quels furent les endroits ciblés. Il est ainsi possible d'observer que, dans le cas de Lyon – Bron, les personnes contactées étaient fortement localisées à l'ouest de notre zone d'étude, soit dans les 3^{ème} et 8^{ème} arrondissements de Lyon et sur Villeurbanne, ainsi que sur la commune de Vénissieux au sud. Par contre, le potentiel d'adresses était plus faible dans la partie est. Les explications à ces écarts sont de plusieurs ordres, elles résultent pour partie de la population résidant dans les Iris, mais également des statuts d'occupation des ménages (les propriétaires sont plus stables sur le plan résidentiel) et aussi des types de logement (les ménages résidant dans des maisons individuelles sont plus stables). La turbulence résidentielle est donc plus élevée là où les ménages résident dans des appartements et sont locataires du privé. Compte tenu de ces différents éléments, il est donc probable d'avoir à transmettre davantage de questionnaires dans les secteurs les plus urbanisés, non seulement en résultante de leur poids démographique, mais également de la typologie de l'habitat et des statuts d'occupation des ménages.

Ceci se confirme dans le cas de Marseille – Provence où des écarts importants apparaissent dans le potentiel d'adresses à l'échelle des Iris (*Carte 29*). C'est dans les 7^{ème} et 8^{ème} arrondissements de Marseille que le plus grand nombre d'adresses a été recueilli et par conséquent, le plus grand nombre de questionnaires transmis.

Il aurait été envisageable d'exploiter ces informations afin de comparer les taux de retour à l'échelle des Iris, concrètement en établissant un ratio entre le nombre de questionnaires reçus par rapport au nombre de questionnaires transmis. Ceci aurait permis de proposer des hypothèses liant taux de retour et profil des ménages appréhendé sous l'angle des profils sociaux, des statuts d'occupation et des types de logement. Sachant que nous disposons de 370 questionnaires, ceci aurait rendu possible la construction de diagrammes cartésiens croisant taux de retour avec les différentes variables précédemment mentionnées, puis de calculer des coefficients de corrélation afin de dégager les principales régularités. Néanmoins, ce type d'analyse se heurte à un problème de taille, compte tenu de la nécessité d'anonymiser les questionnaires, nous ne disposons des adresses des ménages que lorsque ceux-ci ont accepté de nous la transmettre afin de participer aux entretiens en face-à-face (soit 181 cas sur les 370 questionnaires reçus). Ceci limite donc cette possibilité d'analyse.



Carte 28 : Délimitation du bassin d'étude de la plateforme de Marseille – Provence.



Carte 29 : Répartition par iris de nombre d'enquête envoyé sur la zone d'étude de Marseille – Provence.

9. Les mobilités résidentielles à proximité des plateformes aéroportuaires

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.

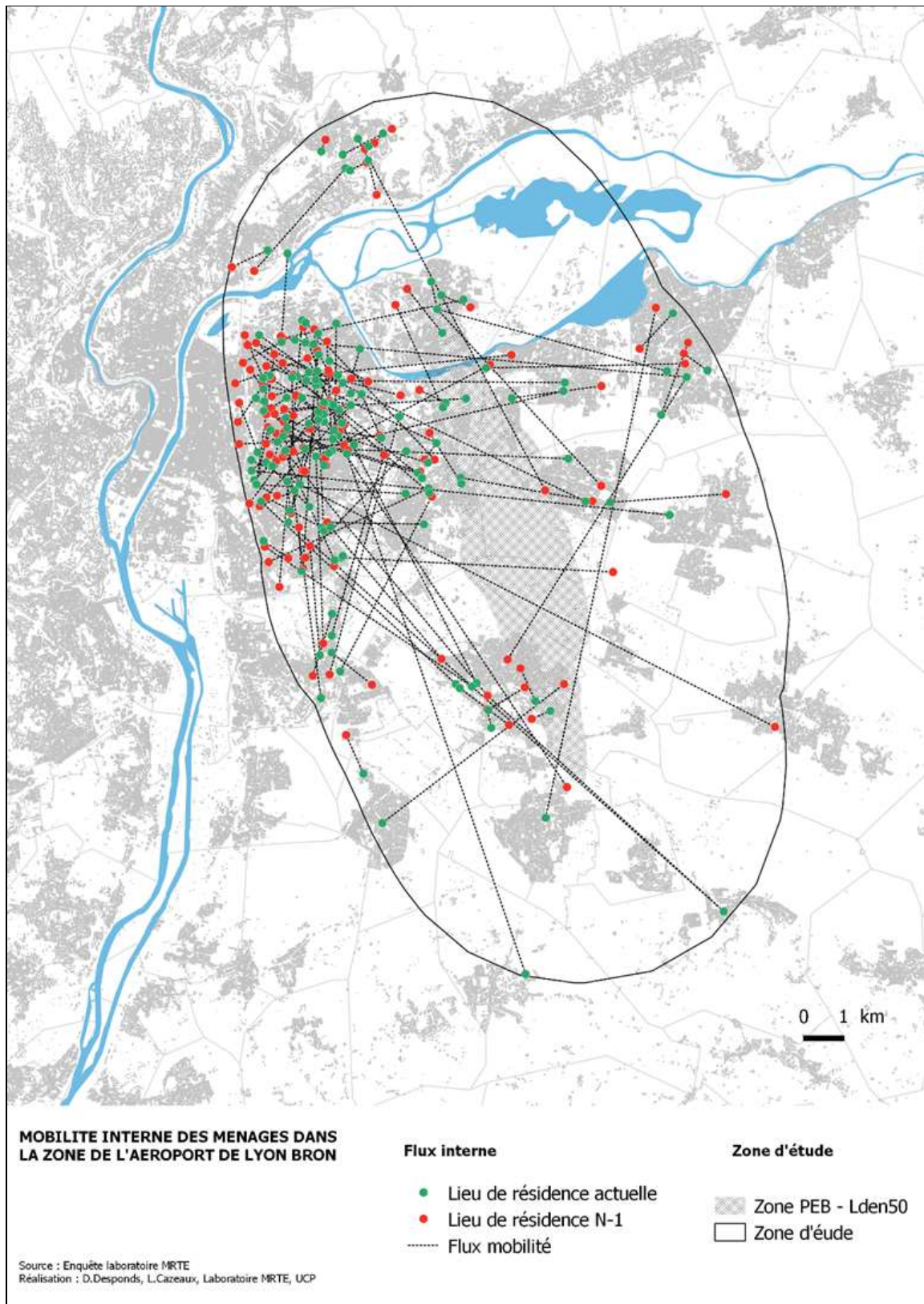
Les cartes présentées ci-après ont été réalisées à partir des résultats des questionnaires. A la différence des cartes réalisées à partir des données de la statistique publique, la base en est donc plus réduite puisque ne s'appuyant que sur les enquêtés nous ayant indiqué de façon précise leurs deux adresses de résidence (actuelle et précédente). Ceci a presque systématiquement été le cas pour ceux acceptant de nous recevoir en entretien²⁷. Les traitements réalisés sont similaires pour chacune des deux plateformes. Une première carte fait apparaître les mobilités interne à la zone d'étude (Carte 30 et

Carte 31). 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. Les cartes des mobilités internes à la zone-tampon 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.

Il est par ailleurs nécessaire de rappeler que nous ne pouvons avoir accès aux personnes ayant quitté notre zone d'étude. Ceci peut *a priori* être considéré comme préjudiciable, mais ne l'est que peu en réalité car si cela avait été techniquement possible, nous aurions contacté un grand nombre de personnes ayant changé de lieu de résidence pour des raisons professionnelles ou

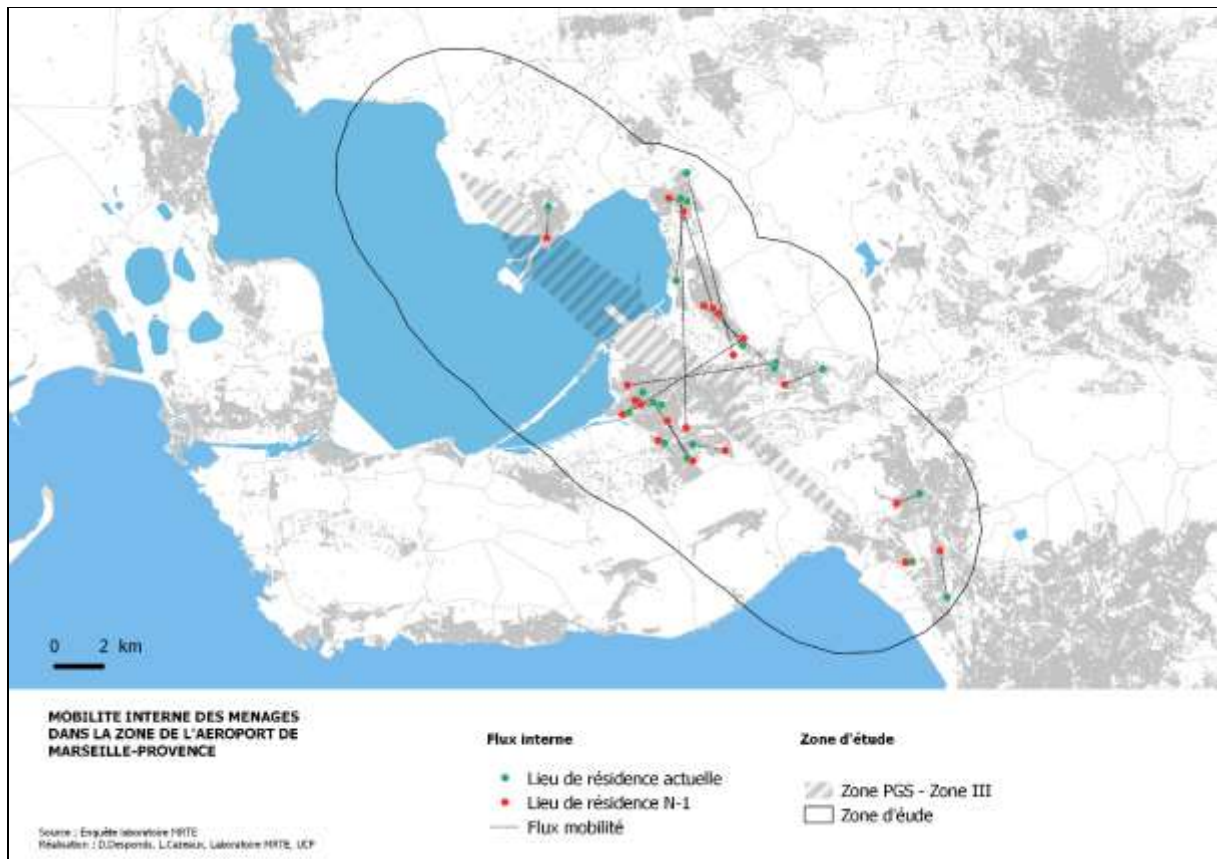
²⁷ A quelques nuances près toutefois, il est en effet arrivé que des enquêtés acceptent de nous recevoir en entretien et nous communiquent une adresse électronique, voire un numéro de portable, mais pas leur adresse personnelle. Celle-ci pourra généralement être obtenue lorsque l'entretien se sera effectivement concrétisé.

liées au cycle de vie (départ à la retraite) et non par rapport aux qualités intrinsèques à leur environnement.



Carte 30 : Mobilité interne des ménages enquêtés autour de la plateforme de Lyon – Bron.

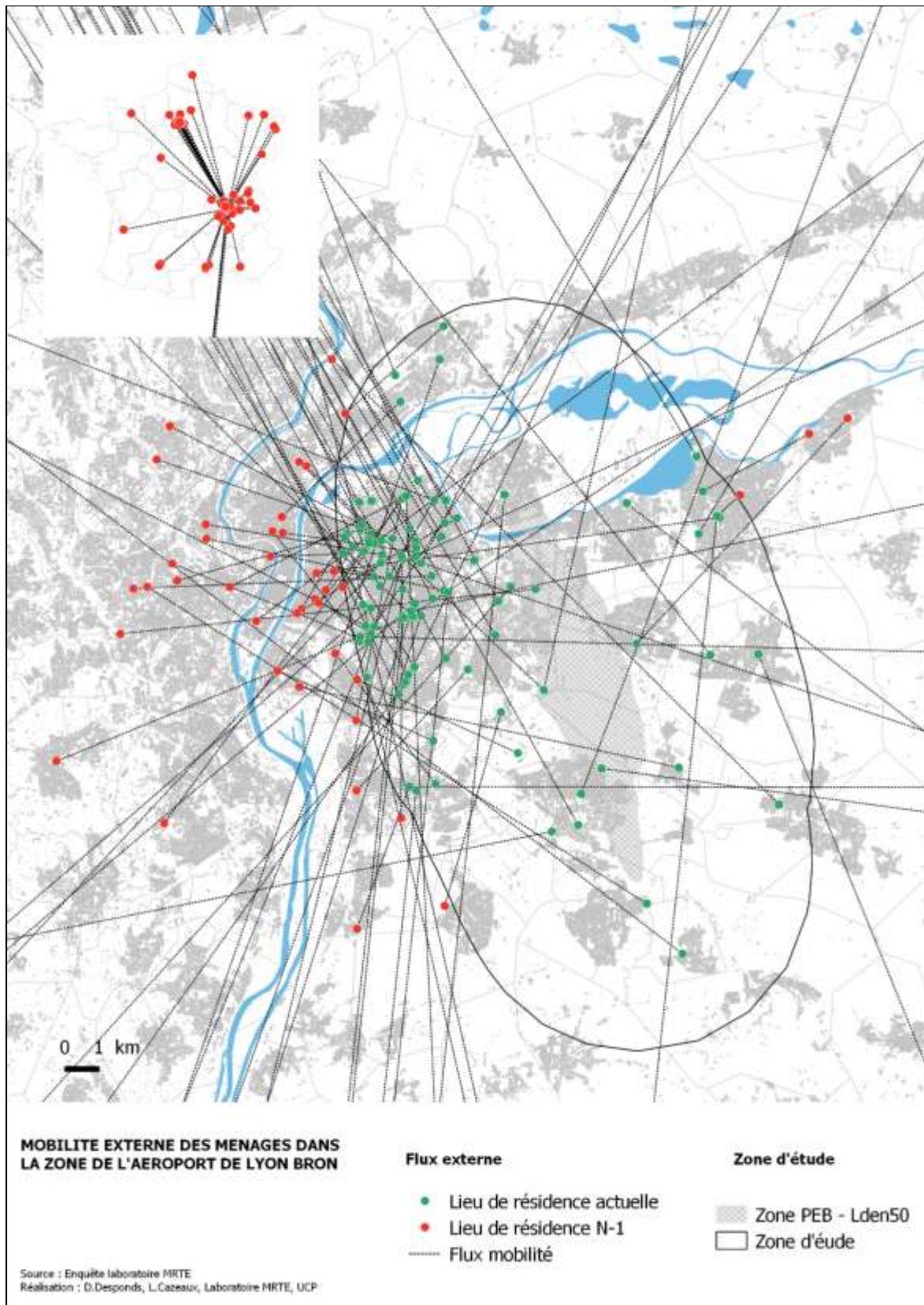
Dans la zone d'étude de Lyon-Bron (*Cartes 30*) on peut distinguer, d'une part une mobilité centrée sur la commune de Lyon avec 46 % des mobilités interne à la zone. On peut distinguer trois types de mobilités : les mobilités internes à la commune de Lyon qui représente 15 % des mobilités sur la zone alors que les mobilités vers Lyon représentent 10 % et celle hors Lyon 31 %. Les mobilités dans la zone d'étude hors Lyon représentent 54 %, si l'on se concentre sur les mobilités à l'intérieur de la Zone PGS, elle ne représente que 7,5 % des mobilités de la zone. Sur les 6 personnes résidant antérieurement dans la zone PGS, 5 ont eu une mobilité vers l'extérieur de la zone et 1 interne. Dans le même temps, 10 personnes ont réalisé une mobilité vers la zone PGS. Les éventuels entretiens permettront de mieux comprendre les raisons qui ont motivé ces déplacements.



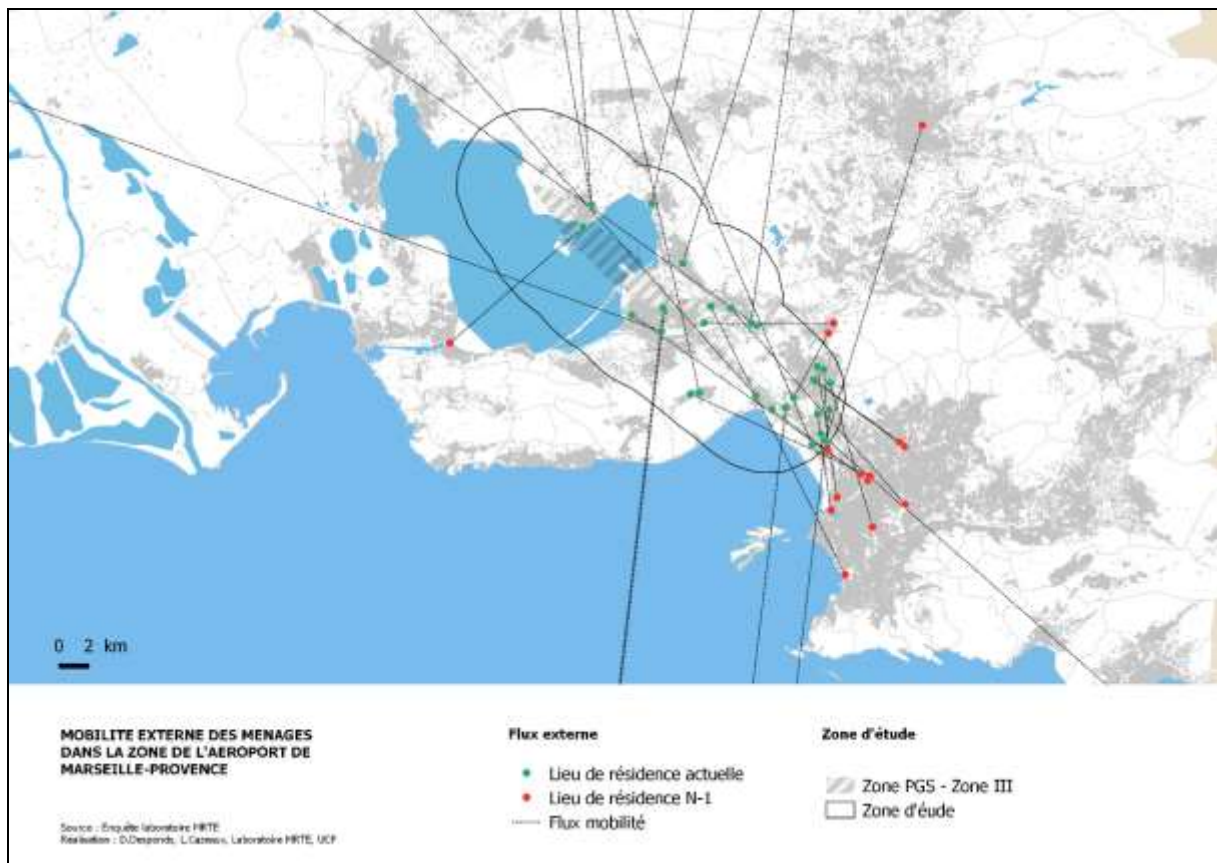
Carte 31 : Mobilité interne des ménages enquêtés autour de la plateforme de Marseille – Provence.

Les mobilités à l'intérieur de la zone d'étude de Marseille-Provence sont moindres, elles représentent 21 personnes et correspondent davantage à des mobilités de proximité. Si l'on se concentre sur la zone PGS il n'y a eu qu'un mouvement hors de la zone sur la période d'étude. Cela peut s'expliquer par la faible part de mobilité interne et par le fait qu'une partie

du PGS est situé sur un plan d'eau et ne concerne par conséquent très peu d'espace d'habitation.



Carte 32 : Provenance géographique des ménages enquêtés autour de la plateforme aéroportuaire de Lyon – Bron.



Carte 33 : Provenance géographique des ménages enquêtés autour de la plateforme aéroportuaire de Marseille – Provence.

Pour chacune des plateformes sont ensuite proposées des cartes correspondant uniquement aux flux venus de l'extérieur de la zone-tampon (**Carte 32** et **Carte 33**). On observe que les ménages peuvent provenir de tout le territoire métropolitain, notamment pour Lyon. Comme il a été indiqué précédemment, les ménages effectuant des mobilités à longue distance le font le plus souvent pour des raisons liées à une activité professionnelle ou à des mobilités de retraite, cela est à vérifier lors de l'exploitation fine des questionnaires. Toutefois, dans le cas des mobilités à destination des grandes métropoles, ce sont les mobilités professionnelles qui dominent très fortement.

10. 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 370 questionnaires initialement reçus²⁸ qui ont été saisis par six stagiaires (il s'agit d'étudiants de la licence de Géographie de l'Université de Cergy-Pontoise ayant effectué leur stage obligatoire au sein du laboratoire MRTE, leurs noms sont les suivants : Loïc Bignon, Baptiste Dantas, Allan Butruille, Gaëlle Lecluze, Rose Nkounkou et Guillaume Saffar), dans le courant des mois de mars et début avril 2018. Le potentiel d'adresses ayant été initialement évalué à 5492²⁹, ceci nous a permis d'obtenir un taux global de retour de 6,73 %, supérieur à celui obtenu lors de l'étude précédente. Les résultats n'ont toutefois pas été similaires sur chacun des deux terrains : nous avons en effet obtenu 290 retours à Lyon – Bron sur 4201 envois, soit un taux de retour de 6,90 %, quand dans le cas de Marseille – Provence les retours furent au nombre de 58 sur 1295 envois initiaux, soit un taux de retour de 4,48 %. Il est donc important de noter que la zone correspondant à l'aéroport Marseille – Provence nous a offert un nombre d'adresses potentielles et un taux de retour plus faibles que Lyon – Bron. Par contre, les personnes nous ayant fourni leurs coordonnées a été supérieur à Marseille – Provence (36 sur 58, soit un taux de 62 %) quand il n'était que de 50 % à Lyon – Bron (145 accords sur 290 questionnaires reçus). Il est néanmoins possible de constater que les personnes enquêtables en face-à-face était plus de 4 fois supérieur à Lyon – Bron qu'à Marseille – Provence (145 / 36). Ceci, ajouté à la plus grande difficulté de recrutement d'enquêteurs pour la zone de Marseille – Provence, contribue à expliquer le grand écart entre le corpus sur lequel nous allons pouvoir nous appuyer dans chacun des deux cas (45 entretiens réalisés à Lyon – Bron et seulement 5 à Marseille – Provence).

²⁸ Il faut toutefois noter que sur ces 370 retours, 22 ne purent être identifiés explicitement quant à leur zone géographique. Ils doivent être comptabilisés globalement, seront bien insérés dans l'étude globale, mais ne pourront être exploités lorsqu'il s'agira de travailler de manière plus finement sur chacun des deux contextes locaux. Parmi les 370, 181 (soit 48,9 %) nous fournirent leurs coordonnées afin d'être contactés.

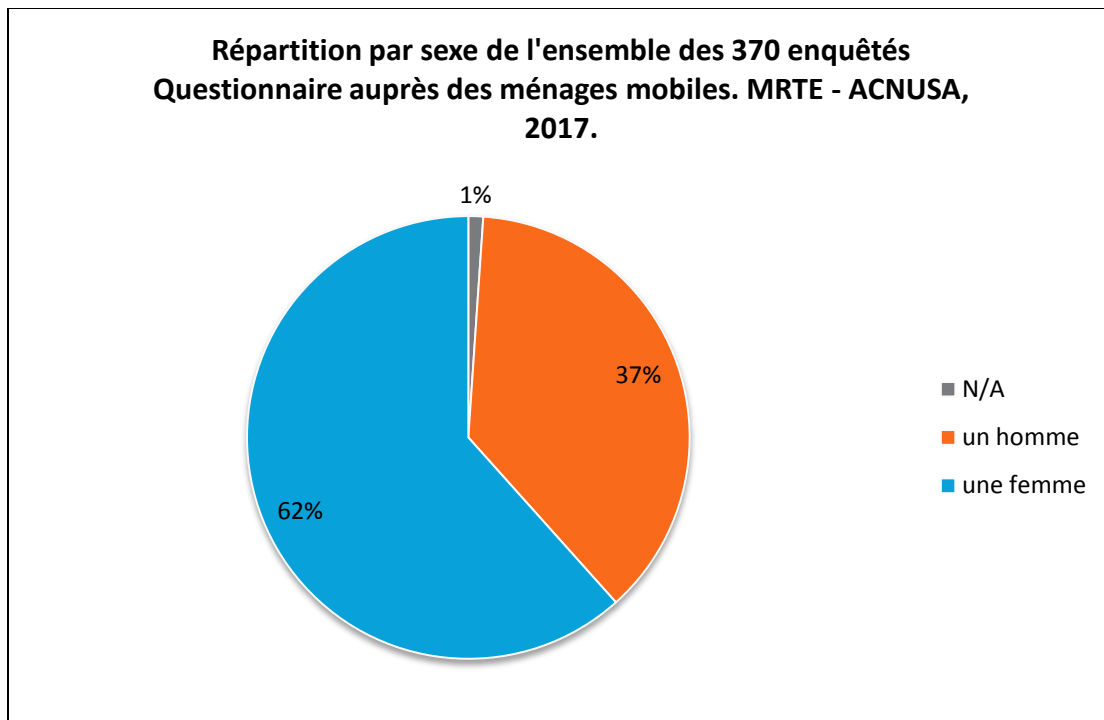
²⁹ Ceci appellerait cependant une nuance. Nous avons en effet reçu un nombre important de 195 enveloppes nous indiquant NPAI (N°habite Pas à l'Adresse Indiquée). Leur prise en compte nous conduirait à un taux de retour de $(370/(5492-195))*100$, soit 6,98 % et non 6,73 %. Ce problème des erreurs d'adresse avait déjà été signalé lors de la précédente étude. Si nous savons que la base initiale ne comprend que des adresses liées à du résidentiel et non à des entreprises, ceci étant vérifié en amont par La Poste, il reste néanmoins difficile d'en connaître la cause réelle. Il peut s'agir de personnes décédées (ce cas a été observé à quelques reprises), de personnes ayant eu besoin d'une adresse provisoire mais ne conduisant pas à une résidence habituelle ou encore de lieux difficile d'accès. D'autres pistes que nous ne sommes pas en mesure d'identifier doivent exister.

Les vingt-quatre graphiques ci-après constituent une première photographie. Ils reprennent la méthodologie adoptée lors de l'étude précédente, mais apportent également quelques éclairages nouveaux dans le traitement des données. Ils permettent dans un premier temps de comparer la structure globale des personnes ayant répondu aux 370 questionnaires exploitables, à celle des personnes nous ayant fourni leur adresse (188 questionnaires exploitables). Au sein de cette sous-population représentant 51 % de la population ayant répondu, sera constitué un échantillon représentatif avec un objectif initial de 100 personnes à enquêter en face à face (60 concernant la plateforme de Lyon - Bron et 40, celle de Marseille - Provence). Ces objectifs initiaux se révéleront cependant difficile à atteindre, en particulier pour la zone concernant la plateforme Marseille – Provence.

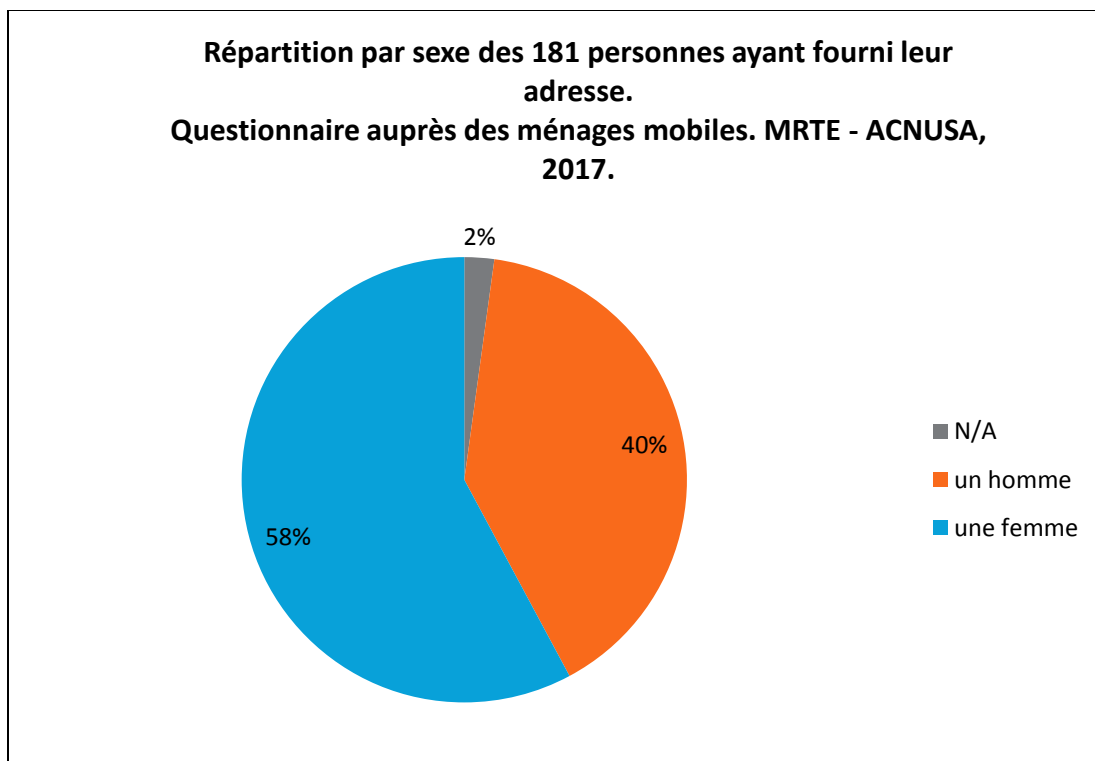
Il est possible dans un premier temps de constater une forte similitude entre la population globale et celle ayant communiqué ses coordonnées (adresse postale, adresse électronique ou téléphone portable), qu'il s'agisse du sexe (*Graphique 1* et *Graphique 2*) ou des catégories d'âge (*Graphique 3* et *Graphique 4*). 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 5* et *Graphique 6*), étant légèrement supérieur à 3 en moyenne depuis 2005. Les tendances concernant les types de logement (logement précédent et logement actuel, (*Graphique 7* et *Graphique 8*) permettent de dégager les mêmes tendances, de même que les évolutions des statuts d'occupation (*Graphique 9* et *Graphique 10*).

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 11* et *Graphique 12*). De fortes similitudes dans les réponses se dégagent là encore entre les deux populations, qu'il s'agisse des motifs liés au logement (*Graphique 13* et *Graphique 14*), de ceux portant sur l'environnement (*Graphique 15* et *Graphique 16*), de la perception du quartier (*Graphique 17* et *Graphique 18*) ou de la comparaison des deux lieux de résidence (*Graphique 19* et *Graphique 20*). La part des personnes ayant accepté de répondre aux entretiens est élevée (48,9 %), presque égale à la moitié des personnes ayant répondu aux questionnaires. Le fait qu'elle présente de fortes similitudes et puisse être considérée comme représentative de la population englobante, ne constitue pas par conséquent une surprise. Par contre, nous ne disposons d'aucun moyen permettant de comparer les populations ayant répondu aux questionnaires de celles ayant été contactées.

10.1. Profil des 370 enquêtés ayant répondu au questionnaire et des 181 ayant fourni leurs coordonnées pour un entretien



Graphique 1 : Structure par sexe des personnes ayant répondu au questionnaire.



Graphique 2 : Structure par sexe des personnes ayant fourni leurs coordonnées.

Comme fréquemment dans ce type d'étude, les femmes répondent davantage aux questionnaires. Il faut toutefois insister sur le fait que dans les études portant sur les stratégies résidentielles, les choix résultent d'un arbitrage entre les différents membres du ménage, arbitrage qu'il serait possible de considérer comme pondéré (les enfants par exemple, ne pesant pas de la même manière que leurs parents). Dans le cas des ménages³⁰ d'une personne, les arbitrages peuvent sembler *a priori* plus simple, ce qui n'est toutefois pas systématiquement le cas, comme plusieurs exemples avaient pu le montrer lors de l'étude précédente³¹. Le léger décalage qui s'observe dans la part des femmes (dans les *Graphiques 1* et *2*) peut peut-être s'expliquer par une plus grande réticence à accepter un rendez-vous pour un entretien en face-à-face, mais il ne s'agit ici que d'une hypothèse ne pouvant être vérifiée en l'état.

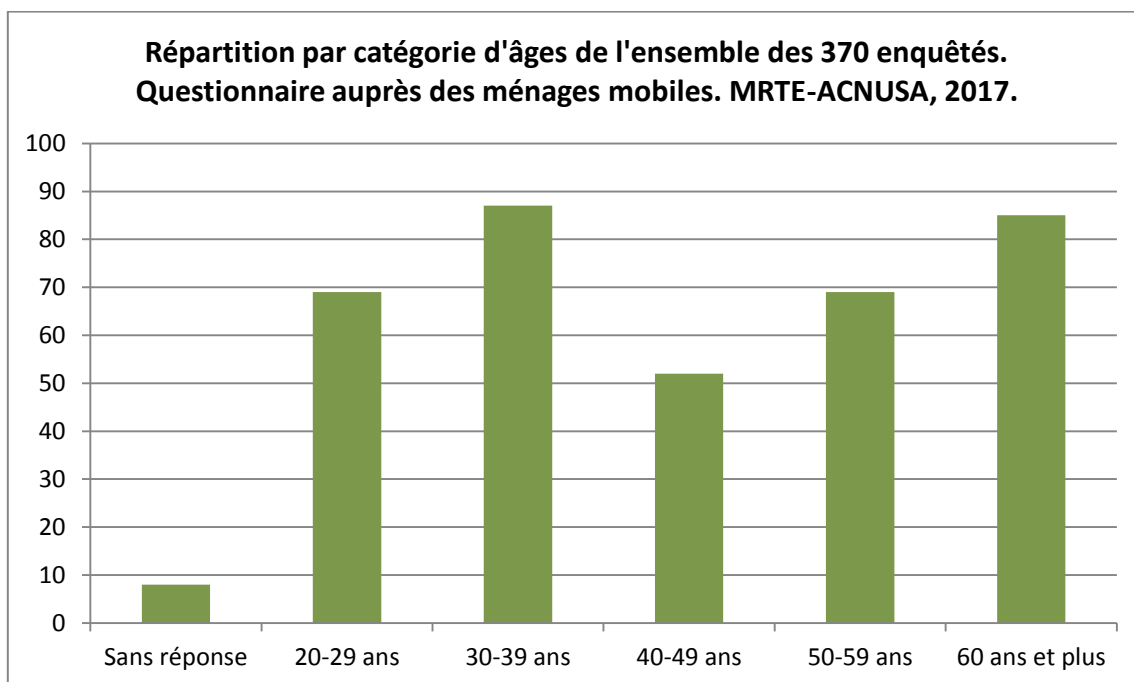
Les structures démographiques des personnes ayant répondu au questionnaire (*Graphique 3*) et transmis leurs coordonnées (*Graphique 4*), ne présentent pas de distorsions notables : les [30 – 39 ans[et les [60 ans et plus] constituent les classes modales. Notons par exemple que les jeunes [20 – 29 ans[représentent 18,6 % des répondants au questionnaires et 16,6 % de ceux acceptant un entretien. Doit-on associer au taux plus important de personnes de [60 ans et plus] acceptant un possible entretien, un lien avec une plus grande disponibilité temporelle en relation avec une situation de retraite ? Cela est envisageable sans qu'il soit possible de le confirmer. Ce qui est néanmoins important dans la situation telle qu'elle est ici observée, la population ayant répondu présente une grande diversité, de même que celle ayant accepté de participer à des entretiens en face-à-face. Cette remarque sera confirmée pour les autres critères ultérieurement pris en compte. Ce constat avait également été fait lors de l'étude ayant porté sur les plateformes de Paris – CDG, Paris – Orly et Toulouse – Blagnac. Ceci permet d'appréhender les questions de mobilités résidentielles selon une grande diversité de configuration.

S'agissant du nombre de changements de logement depuis 2005 (cette année, correspondant à une dizaine d'années avant l'enquête, avait été prise comme référence lors de l'étude précédente et a par conséquent été conservée lors de l'étude complémentaire), il est nécessaire de rectifier les résultats figurant sur les *Graphiques 5* et *6*. Ceux-ci laissent en effet apparaître la modalité 0, non cohérente avec l'étude même portant sur les mobilités résidentielles et

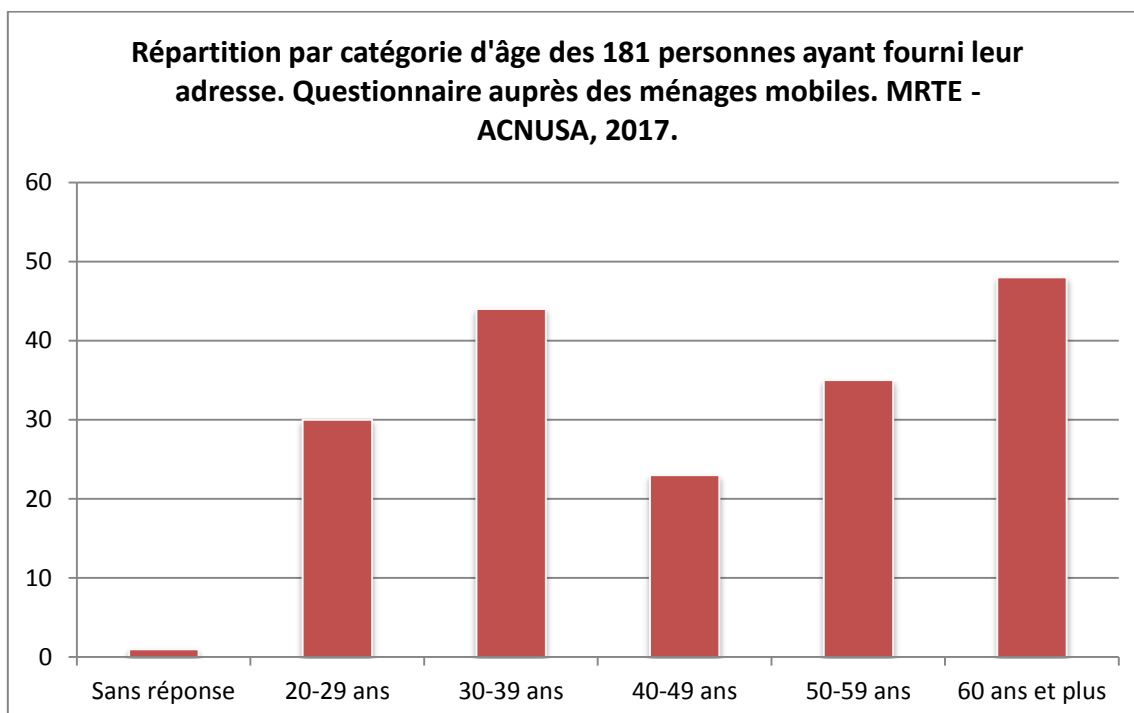
³⁰ Nous reprenons ici la notion de ménage telle qu'elle est définie par l'Insee : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1879>

³¹ Voir par exemple, les ménages d'une personne en conséquence d'une séparation ayant à prendre en compte les choix résidentiels d'un autre ménage du fait des contraintes liées à la garde d'enfants. De fait, dans ce type de cas, la notion de « ménage d'une personne » serait à nuancer.

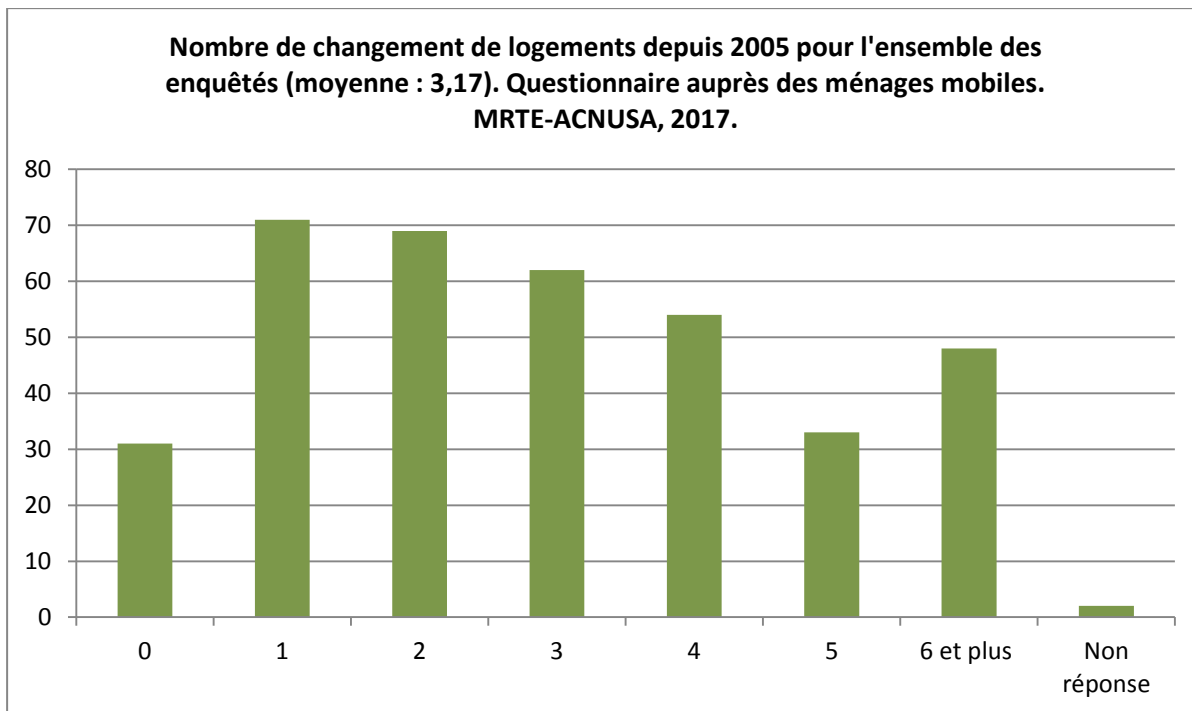
exploitant le fichier des réexpéditions de La Poste. Il peut donc s'agir d'une mauvaise compréhension de la question de la part des enquêtés ou d'une volonté de ne pas y répondre.



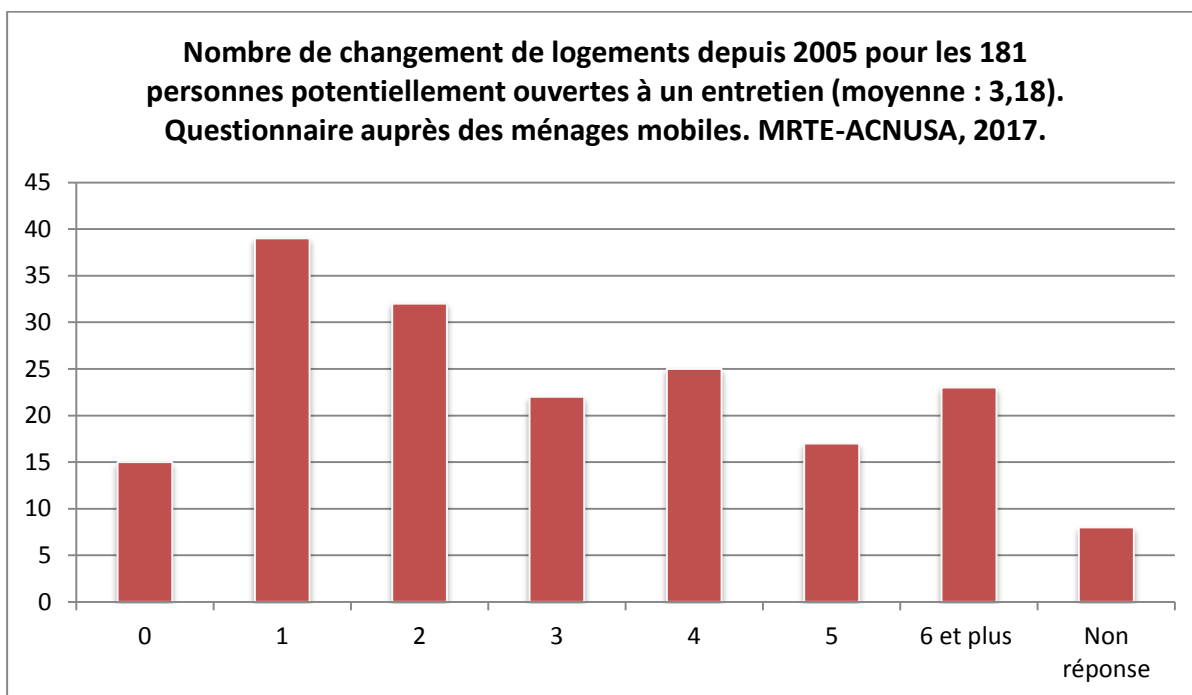
Graphique 3 : Structure par catégorie d'âges, pour les personnes ayant répondu au questionnaire.



Graphique 4 : Structure par catégorie d'âges pour les personnes ayant fourni leurs coordonnées.



Graphique 5 : Nombre de changements de logements depuis 2005, pour les personnes ayant répondu au questionnaire.



Graphique 6 : Nombre de changements de logements depuis 2005, pour les personnes ayant fourni leurs coordonnées.

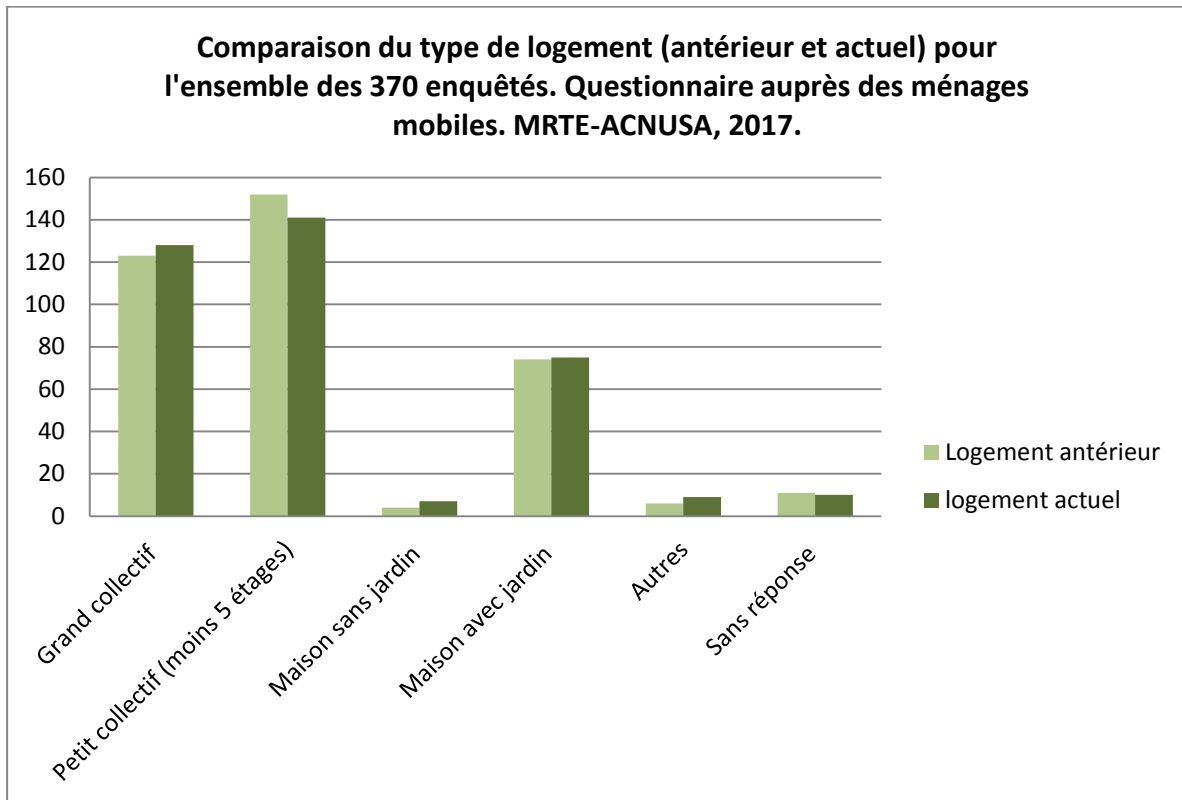
Il n'est pas exclu que d'autres facteurs explicatifs puissent jouer, ainsi d'une demande de réexpédition de courrier suite à un décès ou à une mobilité momentanée de type touristique. Ne disposant pas des moyens de connaître les raisons de ces réponses, elles ont été interprétées comme des « non réponses » et par conséquent non intégrées au calcul. Pour les réponses indiquant « 6 mobilités et plus », elles ont été considérées comme égales à 6. Ces précisions formulées, il est possible de constater qu'il n'existe pas de différence notable entre les deux populations, le nombre moyen de changements de résidence étant légèrement supérieur à 3 sur une dizaine d'années. Les résultats étaient similaires lors de l'étude précédente sur les plateformes de Paris – CDG, Paris – Orly et Toulouse – Blagnac.

L'évolution des types de logement (*Graphique 7* et *Graphique 8*) peut conduire à des analyses développées selon des angles différents. Il est d'abord possible de constater que le petit collectif (moins de 5 étages), selon les définitions prises en compte dans l'ENL (Enquête Nationale Logement) de l'Insee constitue la modalité la plus fréquemment signalée, suivie du grand collectif et des maisons avec jardin. Toutefois, ces distributions sont à nuancer en fonction du contexte. Dans la zone d'étude de Lyon – Bron (voir ci-après *Graphique 9*) l'habitat collectif domine très fortement, quand les maisons individuelles constituent la première modalité dans le cas de la zone d'étude de Marseille – Provence (voir ci-après *Graphique 10*). Ces contrastes dans la typologie de l'habitat avaient été précédemment annoncés lors de l'étude des cartes sur l'occupation du sol (*Carte 2* pour Lyon – Bron et *Carte 3* pour Marseille – Provence).

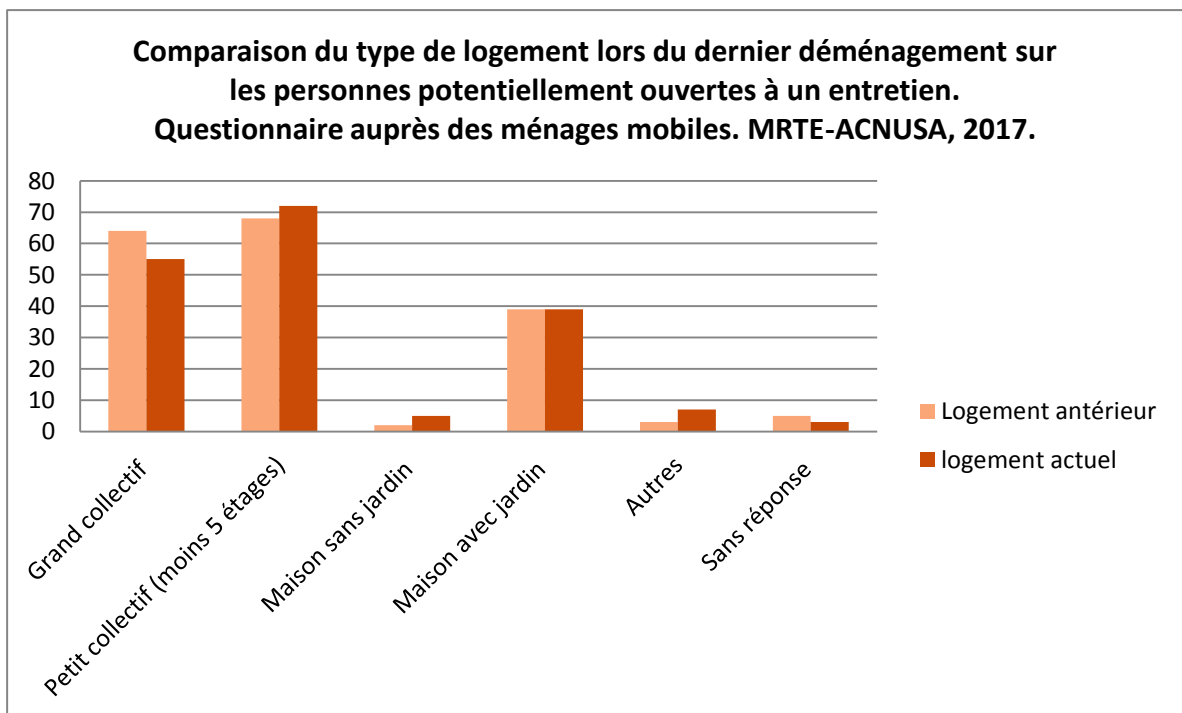
L'évolution des types de logement, entre le précédent et l'actuel révèle une part légèrement plus importante du grand collectif (au détriment du petit collectif) et une part identique des maisons avec jardin (20,6 % des réponses exprimées pour le logement antérieur et 20,8 % des réponses exprimées pour le logement actuel). Les résultats sont voisins pour les enquêtés ayant fourni leurs coordonnées (21,3 % pour le logement précédent et 21,7 % pour le logement actuel). Là encore, la population enquêtée est représentative de la population ayant répondu au questionnaire, même si des distorsions peuvent apparaître pour l'habitat collectif : les personnes résidant actuellement dans du petit collectif sont surreprésentées parmi celles ayant fourni leurs coordonnées pour des entretiens en face-à-face.

La comparaison fine des types de logement réalisée à partir des graphiques de flux (*Graphique 9* pour Lyon – Bron et *Graphique 10* pour Marseille – Provence), situation finale à partir de la situation initiale révèle des glissements conséquents vers l'habitat collectif de la part de ceux résidant initialement dans des maisons individuelles (*Graphique 10*). Cette tendance est moins marquée dans le cas de Lyon – Bron où le collectif (petit ou grand) était

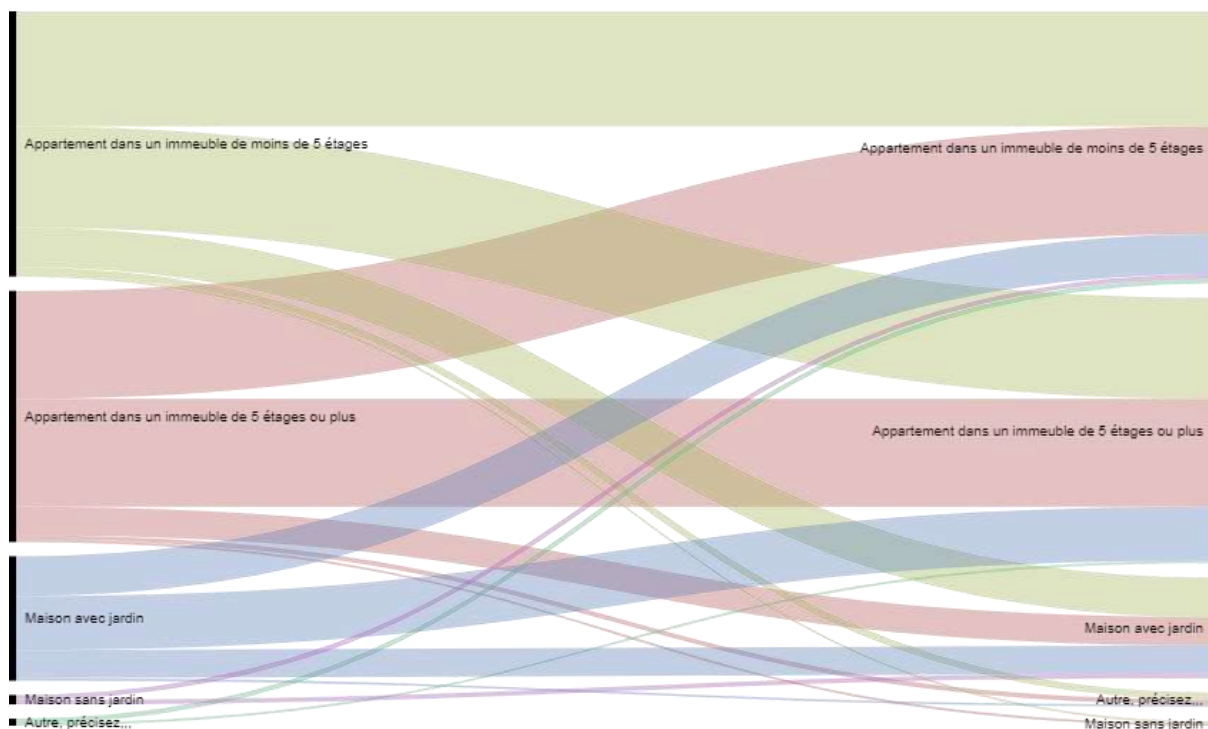
initialement fortement dominant. Les causes de ces évolutions devraient pouvoir être éclairées par les entretiens.



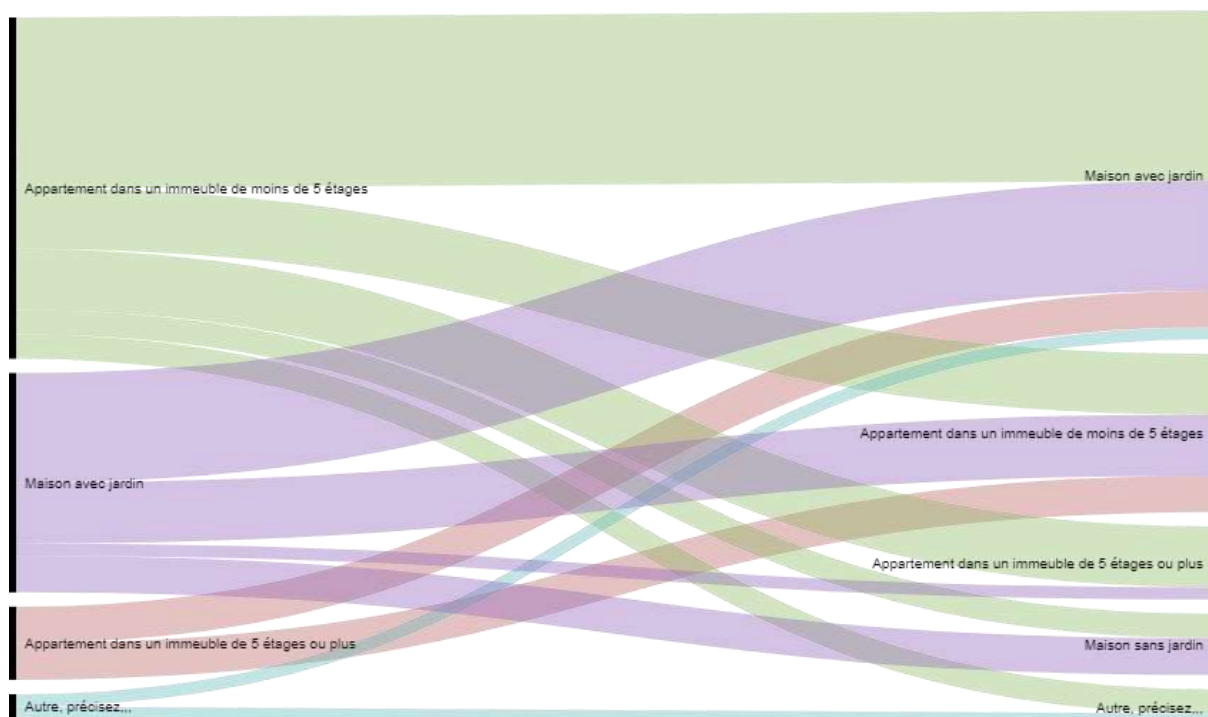
Graphique 7 : Comparaison du type de logement (actuel et précédent) pour les personnes ayant répondu au questionnaire.



Graphique 8 : Comparaison du type de logement (actuel et précédent) pour les personnes ayant fourni leurs coordonnées.



Graphique 9 : Type de logement actuel (à droite), en fonction du type de logement dans lequel résidaient précédemment (à gauche) pour les 290 personnes ayant répondu au questionnaire, dans le cas de Lyon – Bron. Questionnaire auprès des ménages mobiles, MRTE-ACNUSA, 2017.



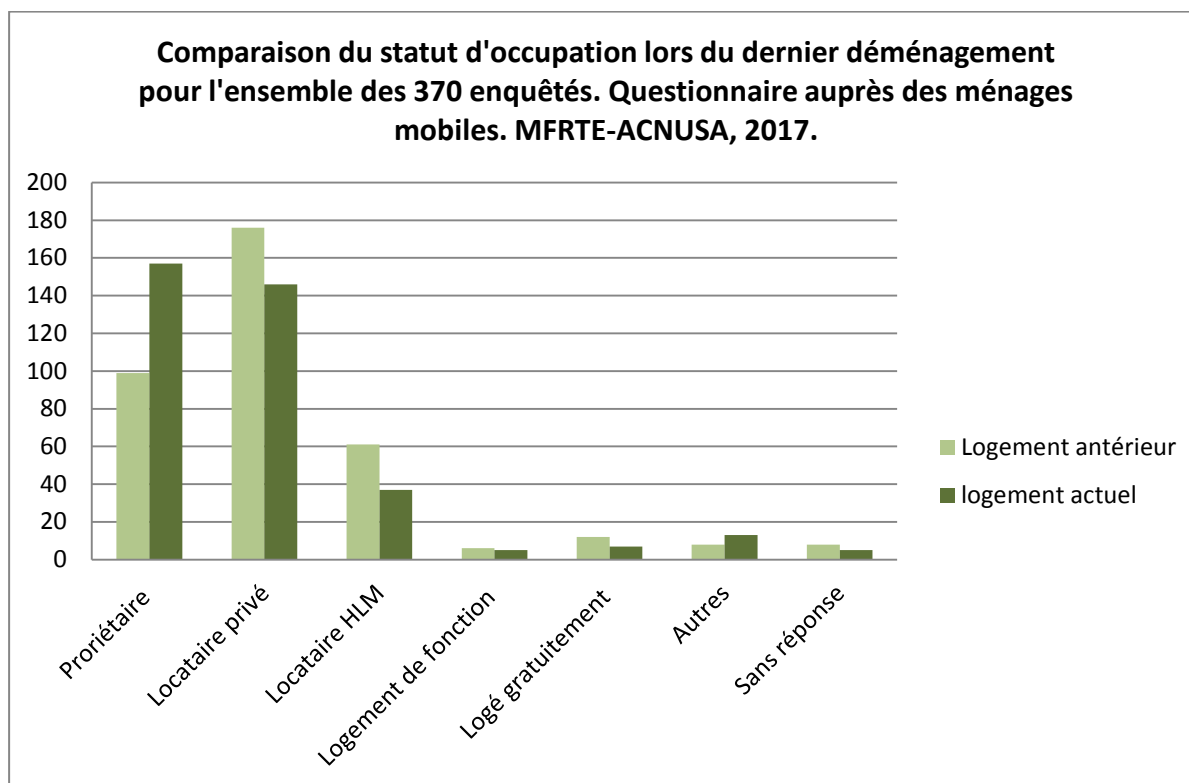
Graphique 10 : Type de logement actuel (à droite), en fonction du type de logement dans lequel résidaient précédemment (à gauche) pour les 58 personnes ayant répondu au questionnaire, dans le cas de Marseille-Provence. Questionnaire auprès des ménages mobiles, MRTE-ACNUSA, 2017.

Le fait de devenir propriétaire a toujours constitué un facteur important de mobilité résidentielle (Berger, 2004, 2011 ; Donzelot, 2004). Parmi la population totale ayant répondu au questionnaire (*Graphique 11*), il est possible de constater que les propriétaires représentaient 27,4 % des réponses exprimées pour tous les enquêtés au lieu de résidence précédent et 43 % des réponses exprimées au lieu de résidence actuel. Symétriquement les taux de locataires ont diminué, qu'il s'agisse des locataires du parc privé (de 48,6 % pour la situation précédente à 40 % pour la situation actuelle) ou de ceux du parc social (de 16,9 % à 10,1 %). Si les locataires du privé constituaient la première modalité au statut d'occupation précédent, ils ont été dépassés par les propriétaires au lieu de résidence actuel. La tendance est donc forte et concerne particulièrement Lyon – Bron (*Graphique 13*) où près du tiers des locataires du privé sont devenus propriétaires. Dans le cas de Marseille – Provence (*Graphique 14*), le taux de propriétaires a augmenté, mais la première modalité reste les locataires du privé.

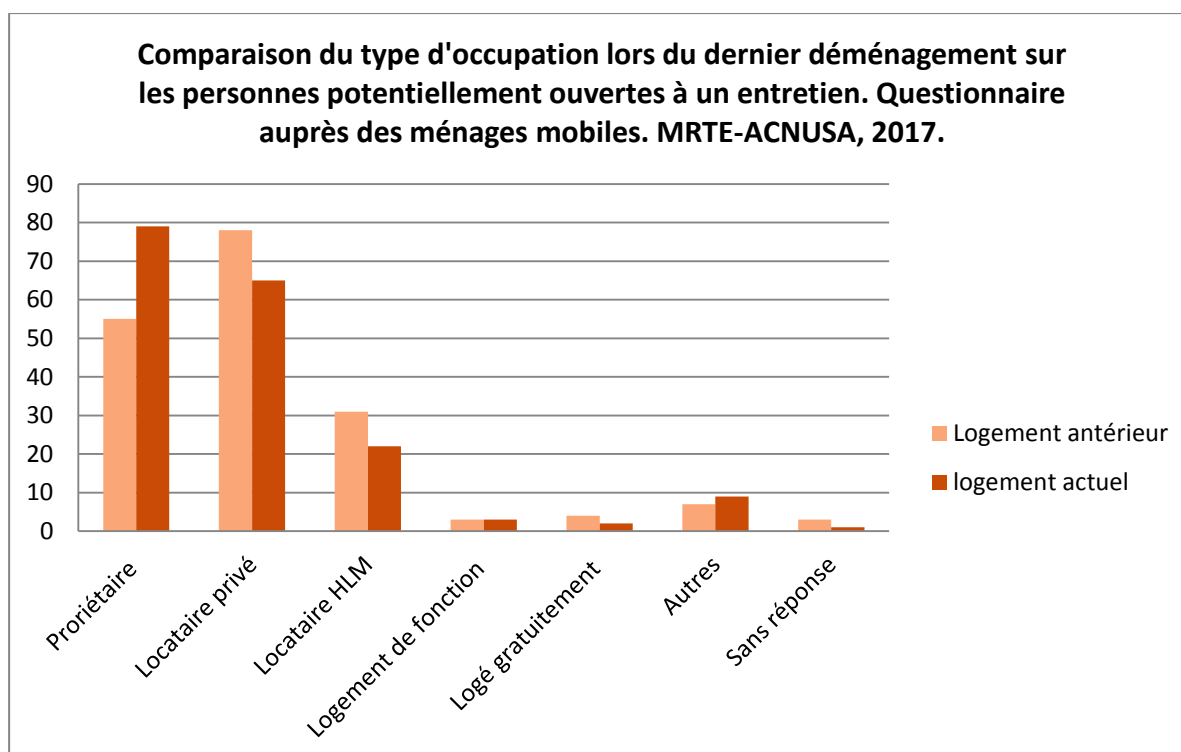
On notera que s'il existe de forts tropismes, en particulier celui qui pousse des locataires du privé à devenir propriétaires, tous les types de flux existent. Ceci renvoie aux situations particulières auxquels sont confrontés les ménages. Il est ainsi possible de constater que des propriétaires sont devenus locataires du privé et d'autres, certes peu nombreux, locataires du parc social. Ces évolutions renvoient fréquemment, comme quelques exemples avaient pu le montrer dans le cadre de la première étude, à des situations de difficultés particulières rencontrées par les personnes enquêtées (séparation, chômage, ...), mais aussi parfois à des adaptations liées au vieillissement. Apparaissent par ailleurs dans les graphiques des enquêtés présentant des situations plus rares. Ainsi, 6 personnes résidaient préalablement dans un logement de fonction (5, en situation actuelle) et 12 personnes étaient logées gratuitement (7 en situation actuelle). Comme le montre le *Graphique 12*, certaines de ces personnes ont accepté de fournir leurs coordonnées pour participer aux entretiens en face-à-face. Ces éléments attestent de la diversité des populations contactées et de la perception positive de l'étude³². Les personnes ayant accepté de répondre aux questionnaires, puis d'approfondir les analyses, n'étant pas toutes dans des situations que l'on pourrait considérer comme stables (cas des personnes hébergées) ou qui pourraient être perçues comme valorisantes (cas des personnes ayant vu évoluer leur statut de propriétaire à locataire). Il est néanmoins probable

³² Sur ce point, il faut noter qu'après avoir reçu les questionnaires, plusieurs enquêtés nous ont directement contactés afin d'en connaître les finalités. Après avoir été rassurés sur les modalités d'obtention de leurs coordonnées et sur le fait qu'il ne s'agissait pas d'une étude à but commercial, ils acceptèrent d'y répondre. L'accueil plutôt favorable des personnes contactées par les enquêteurs lors de la phase qualitative des entretiens en face-à-face, contribue à confirmer cette perception positive.

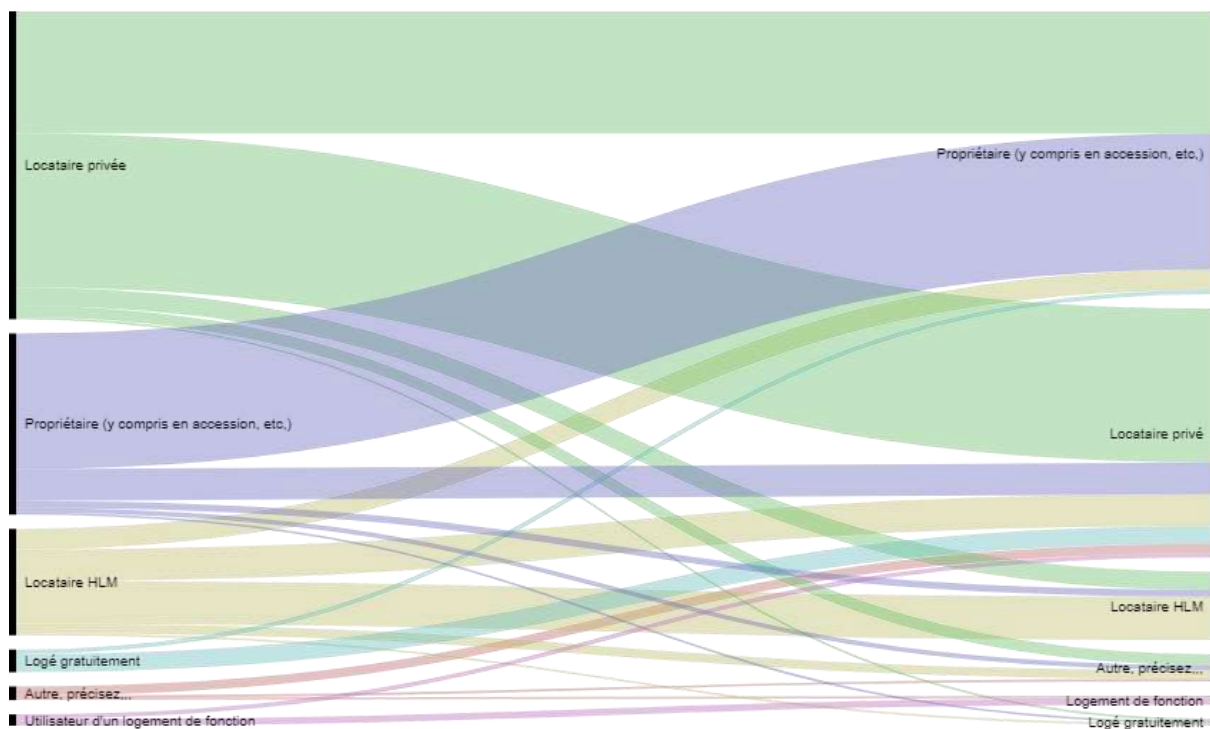
que les taux de réponses ont varié selon les statuts d'occupation, même si nous ne pouvons le confirmer.



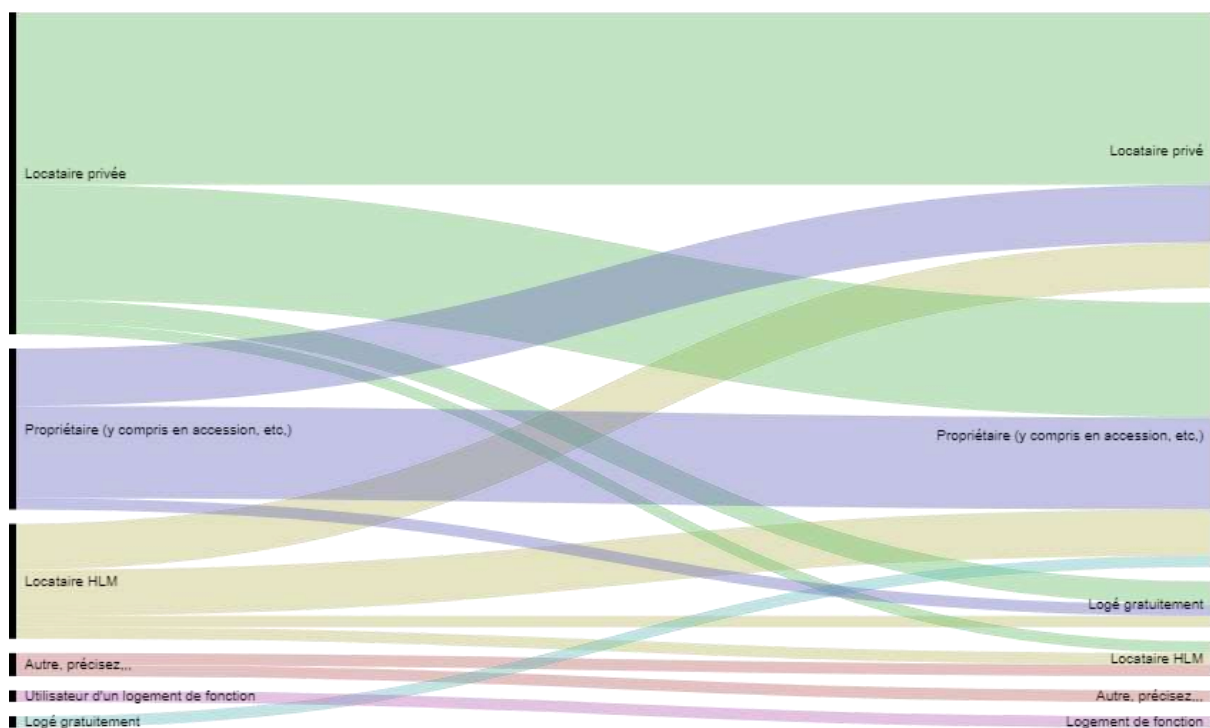
Graphique 11 : Comparaison du statut d'occupation (actuel et précédent) pour les personnes ayant répondu au questionnaire.



Graphique 12 : Comparaison du statut d'occupation (actuel et précédent) pour les personnes ayant fourni leurs coordonnées.



Graphique 13 : Statut d'occupation actuel (à droite), en fonction du statut d'occupation du logement dans lequel résidaient précédemment (à gauche) pour les 290 personnes ayant répondu au questionnaire, dans le cas de Lyon – Bron. Questionnaire auprès des ménages mobiles. MRTE-ACNUSA, 2017.



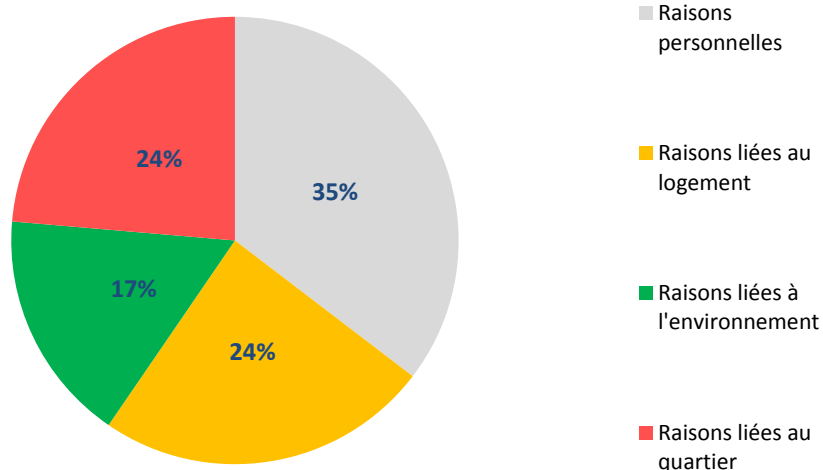
Graphique 14 : Statut d'occupation actuel (à droite), en fonction du statut d'occupation du logement dans lequel résidaient précédemment (à gauche) pour les 58 personnes ayant répondu au questionnaire, dans le cas de Marseille-Provence. Questionnaire auprès des ménages mobiles. MRTE-ACNUSA, 2017.

Le questionnaire transmis via les adresses acquises auprès de La Poste comportait des questions visant à évaluer les principaux motifs ayant pu contribuer à la mobilité résidentielle étudiée (voir Annexe 1), soit la dernière effectuée par les ménages. Il n'était pas envisageable lors d'un questionnaire administré par voie postale de retracer la trajectoire résidentielle, souvent très complexe des ménages. Par contre, les entretiens en face-à-face permirent d'aborder ces aspects. Quatre grands types de raisons (celles relatives à la situation personnelle, au logement, à l'environnement et au quartier de résidence) avaient été identifiées, eux-mêmes décomposés en sous-raisons. Si ces questions étaient fermées, les enquêtés avaient ensuite la possibilité de proposer des explications complémentaires. Afin de comparer aisément le poids des différentes raisons évoquées, les graphiques qui suivent (du n°17 au n°23) sont construits de la même façon : l'axe des ordonnées est gradué jusqu'à 300 lorsqu'il s'agit de la population totale des enquêtés et jusqu'à 150 lorsqu'il s'agit de la sous-population des enquêtés ayant transmis leurs coordonnées pour les entretiens en face-à-face. Décrypter les raisons des choix résidentiels effectués par les ménages nécessite de prendre en compte une gamme variée de facteurs. Sauf cas exceptionnel (par exemple une mutation professionnelle qui impose un changement de résidence), il s'agit d'un faisceau d'explications, inégalement pondérées. Certains vont peser d'un point déterminant, d'autres joueront un rôle important, plus ou moins important, voire marginal. Ceci a conduit à opter pour quatre modalités graduées de manière progressive : « faiblement importance », « ceci a joué », « raison importante », « raison déterminante »³³. Ce à quoi fut ajoutée, la modalité « sans objet ». Celle-ci est systématiquement la plus fréquemment signalée, ce qui nous avait conduit à ne pas la représenter graphiquement dans l'étude précédente. Un choix différent a été fait ici. Afin de dégager les principales tendances, une première analyse par grand regroupement a été effectuée. Il s'agit de préciser combien de fois les raisons personnelles, liées au logement, à l'environnement ou au quartier ont été considérées comme « importantes » ou « déterminantes », pour la totalité de la population enquêtée (*Graphique 15*) ou pour la seule sous-population ayant accepté le principe d'un entretien en face-à-face (*Graphique 16*)³⁴. Les raisons « faible importance » ou « ceci a joué » n'ont donc pas été prises en compte. Il ressort que ce sont les raisons personnelles qui seraient les plus influentes et celles liées à l'environnement le moins.

³³ Une autre possibilité de traduction de l'inégale importance des différents facteurs aurait consisté à demander aux enquêtés de les évaluer sur une échelle de 1 à 5 ou de 1 à 10 en fonction du rôle joué, mais cette technique est parfois source de mauvaise compréhension.

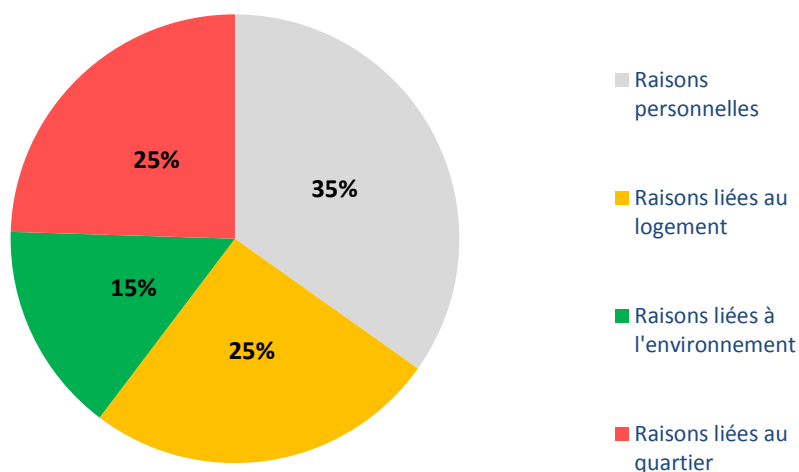
³⁴ Cette méthode pose néanmoins un problème. Les raisons personnelles, liées au logement et liées à l'environnement comprenaient 4 modalités, quand celles liées au quartier en proposaient 6, ce qui pouvait mécaniquement renforcer ce type de facteur.

Part des réponses considérées comme "importantes" ou "déterminantes" pour les quatre grands types de raisons, pour l'ensemble des 370 enquêtés. Source : questionnaire auprès des ménages mobiles. MRTE-ACNUSA, 2017.



Graphique 15 : Part des réponses considérées comme « importantes » ou « déterminantes » pour les 4 grands types de raisons, pour les personnes ayant répondu au questionnaire.

Part des réponses considérées comme "importantes" ou "déterminantes" pour les quatre grands types de raisons, pour les 181 enquêtés ayant transmis leurs coordonnées . Source : questionnaire auprès des ménages mobiles. MRTE-ACNUSA, 2017.



Graphique 16 : Part des réponses considérées comme « importantes » ou « déterminantes » pour les 4 grands types de raisons, pour les personnes ayant fourni leurs coordonnées.

Il faut par ailleurs noter que ces raisons ne sont pas indépendantes. Par exemple connaître un changement dans la structure familiale qui correspond à une « raison personnelle » dans notre questionnaire, a une incidence potentielle sur la « taille et le confort du logement » qui constitue quant à elle une raison « liée à l'environnement ». Ces liaisons entre les variables représentent des thèmes d'étude en soi, particulièrement intéressants à appréhender.

La comparaison des différents graphiques pour la totalité des questionnaires montre que ce sont les raisons personnelles (*Graphique 17*) qui obtiennent le plus grand nombre de citations (plus de 50 pour chacune des quatre modalités proposées), devant les raisons liées au logement (*Graphique 19*), celles liées au quartier (*Graphique 23*) et enfin celles résultant de l'environnement (*Graphique 21*). Cette hiérarchie peut toutefois être nuancée pour certaines modalités. Par exemple dans le cas des raisons liées à l'environnement (*Graphique 21*), les « nuisances sonores »³⁵ obtiennent un nombre plus important de citations (73) comme raisons « importante » ou « déterminante » que la « mauvaise qualité de l'air » (31), « les espaces verts insuffisants » (40) ou « le cadre visuel » (45). Cette hiérarchie se retrouve pour les populations nous ayant fourni leurs coordonnées pour les entretiens en face-à-face (*Graphique 22*).

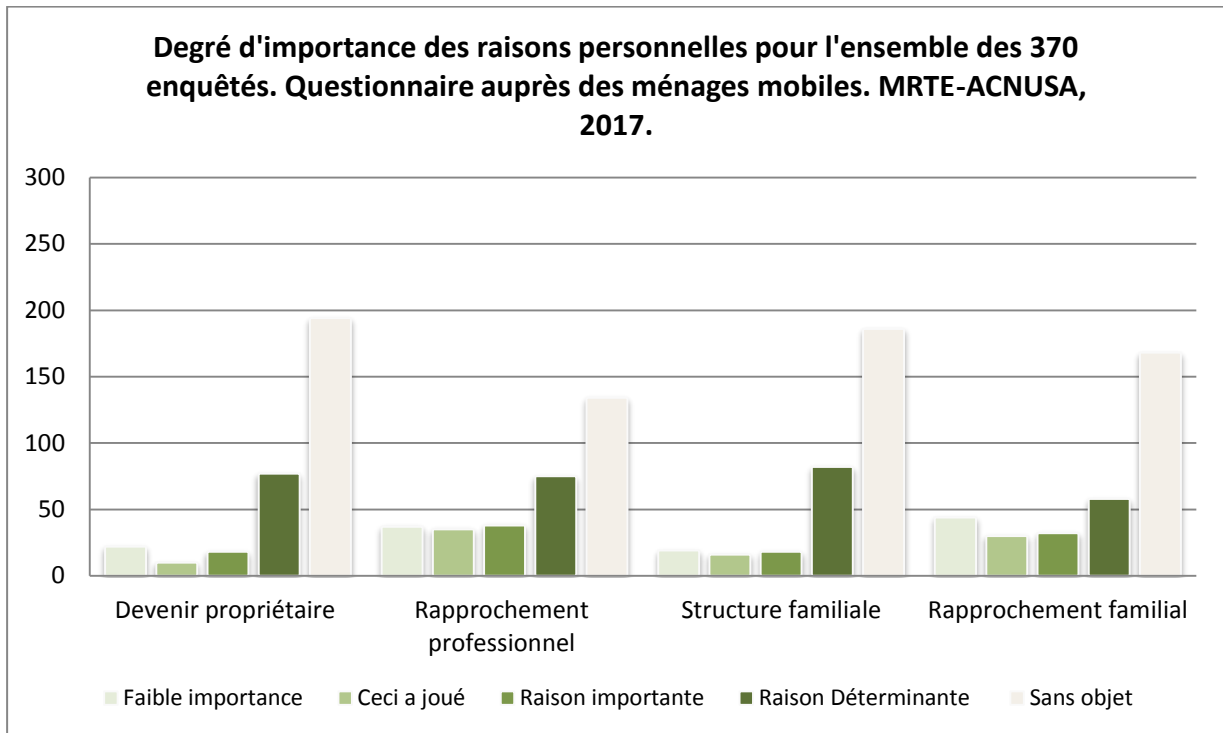
De la même façon, pour les raisons liées au quartier (*Graphique 23*), il est possible de constater que la modalité « ambiance désagréable » dans le quartier obtient un nombre plus élevé de « raison importante » ou « raison déterminante » que les autres proposées³⁶. Les configurations sont de nouveau assez semblables que l'on considère la population totale ou celle ayant accepté un entretien.

Si nous nous attachons aux seules raisons présentées comme « déterminantes » dans le choix de la mobilité résidentielle récente, pour la population totale (soit les 370 questionnaires reçus) la hiérarchie suivante apparaît : - 1) Structure familiale (82, soit 22,2 % des cas) – 2) Devenir propriétaire (77, soit 20,8 %) - 3) Rapprochement professionnel (75, soit 19,9 %) – 4) Taille-confort du logement (69, soit 18,6 %) – 5) Rapprochement familial (58, soit 15,7 %) – 6) Coût du logement (45, soit 12,2 %) – 7) Habiter dans l'individuel (40, soit 10,8 %) – 8) Nuisances sonores (32, soit 8,6 %) et Ambiance désagréable dans le quartier (32, soit 8,6 %) – 10) Insécurité dans le quartier (30, soit 8,1 %). Les autres modalités proposées, référant à

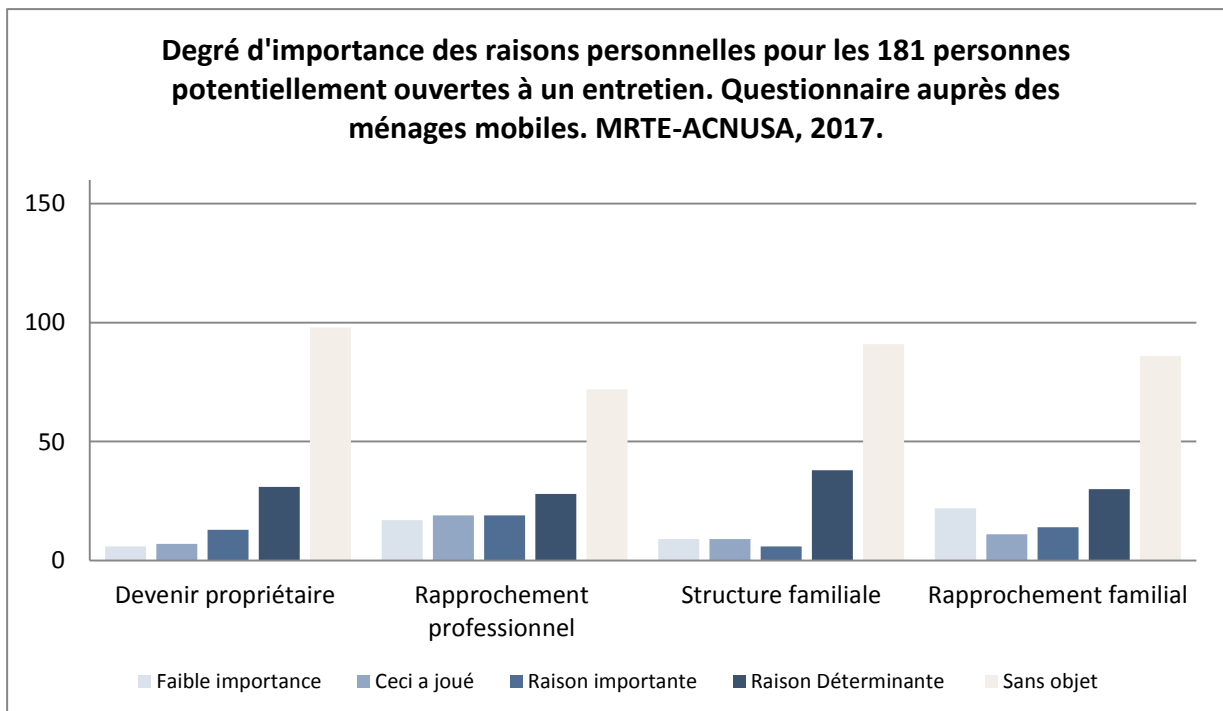
³⁵ Il est nécessaire ici de rappeler que pour des raisons liées à la méthodologie mise en place, les nuisances sonores étaient présentées (voir le Questionnaire en Annexe 1) comme liées au trafic routier, ferré ou aérien. Par choix, l'accent n'avait donc pas été mis sur les pollutions sonores aéroportuaires.

³⁶ Celles-ci s'élèvent à 61, suivie « d'insécurité dans le quartier » (46), « transports en commun insuffisants » (44).

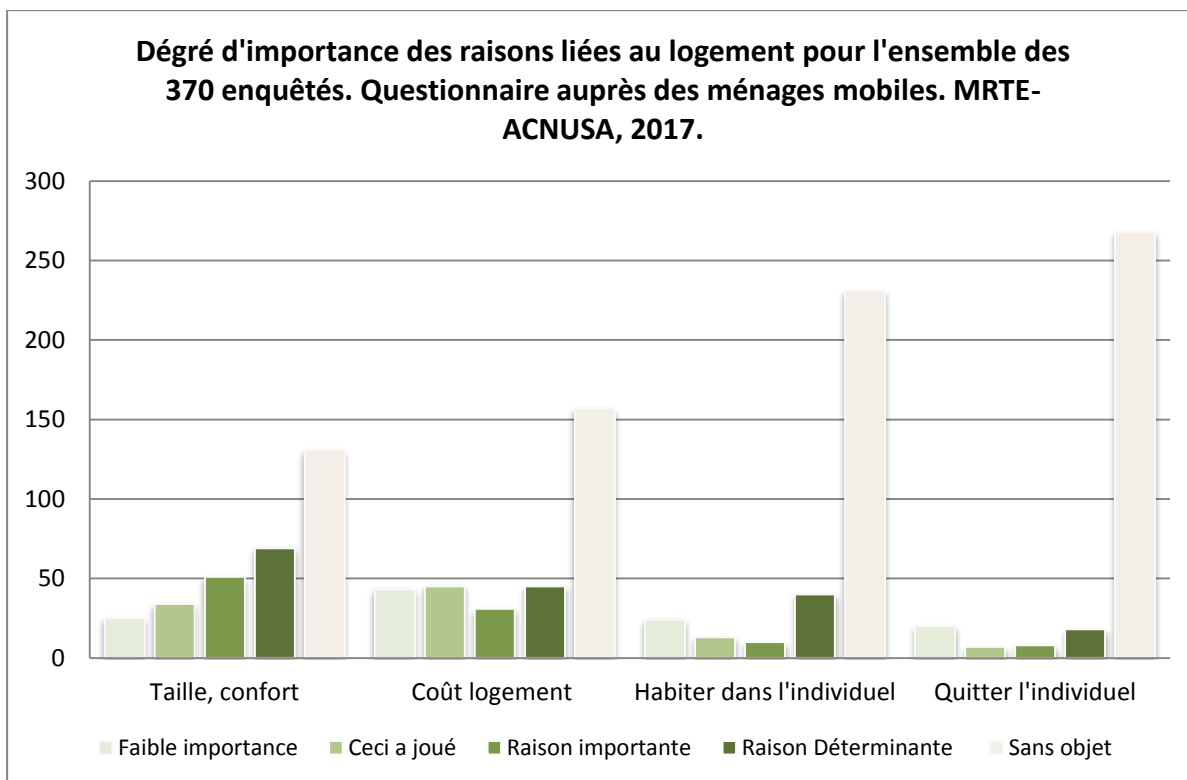
chacune des grandes thématiques obtiennent des scores faibles, inférieurs à 20, si l'on excepte « écoles, collèges, lycées » (23) ou « cadre visuel » (20).



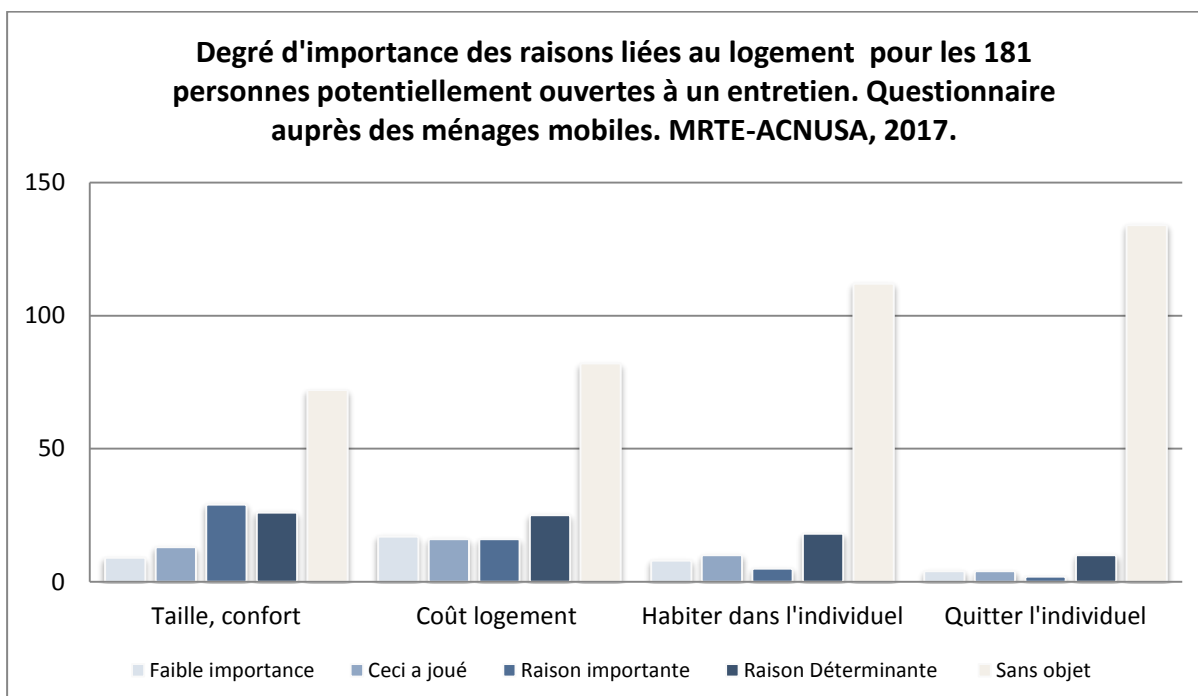
Graphique 17 : Degré d'importance des raisons personnelles ayant contribué à la dernière mobilité résidentielle, pour les personnes ayant répondu au questionnaire.



Graphique 18 : Degré d'importance des raisons personnelles ayant contribué à la dernière mobilité résidentielle, pour les personnes ayant fourni leurs coordonnées.



Graphique 19 : Degré d'importance des raisons liées au logement ayant contribué à la dernière mobilité résidentielle, pour les personnes ayant répondu au questionnaire.



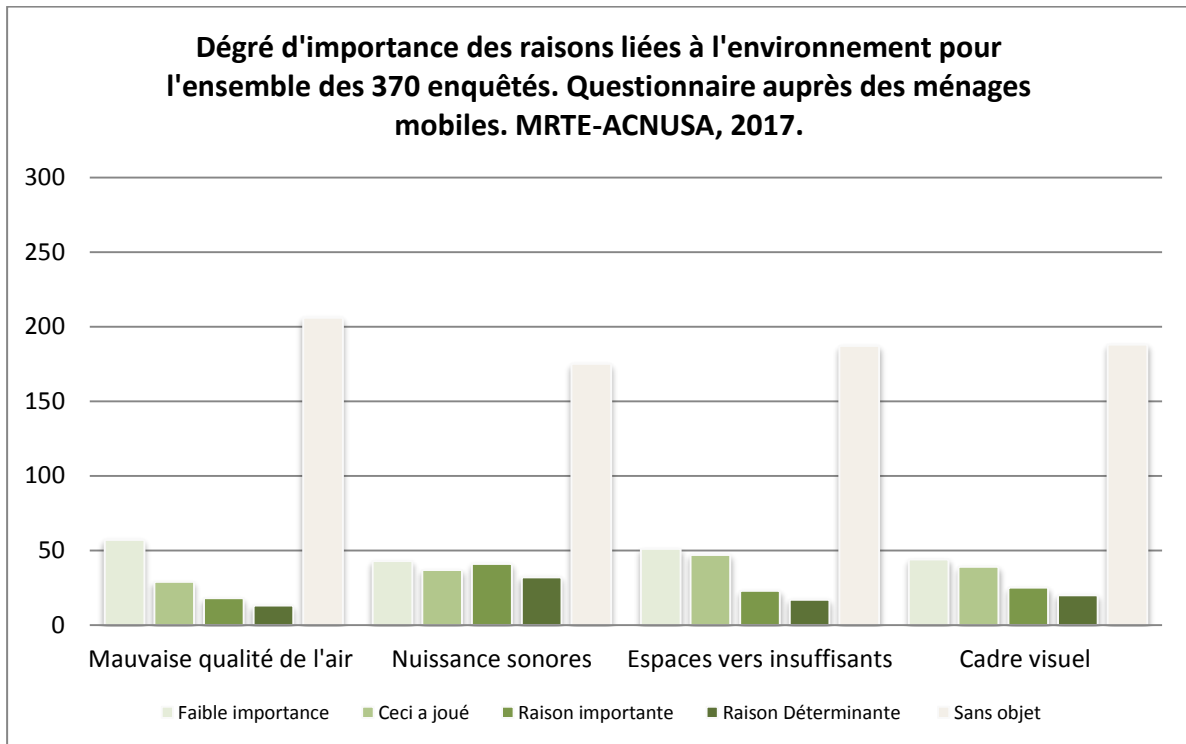
Graphique 20 : Degré d'importance des raisons liées au logement ayant contribué à la dernière mobilité résidentielle, pour les personnes ayant fourni leurs coordonnées.

Ces résultats sont perturbés par le nombre important de « sans objet » qui constitue la première des modalités pour chacun des quatre graphiques (17, 19, 21 et 23). Ceci peut résulter de deux explications : le facteur explicatif est vraiment « sans objet » car d'autres sont plus importantes ou les enquêtés ont préféré ne pas répondre. Une étude sur les questionnaires montre que parmi les 370 reçus, x (?) ne fournissent aucune information à chacune des modalités et x (?) indiquent explicitement « sans objet » pour la quasi-totalité des modalités. Pour les premiers, il serait possible de considérer qu'ils ont préféré ne pas fournir de réponse à ces questions, pour les seconds, il serait préférable d'envisager qu'une explication a prévalu sur toutes les autres et a donc conduit à la mobilité résidentielle.

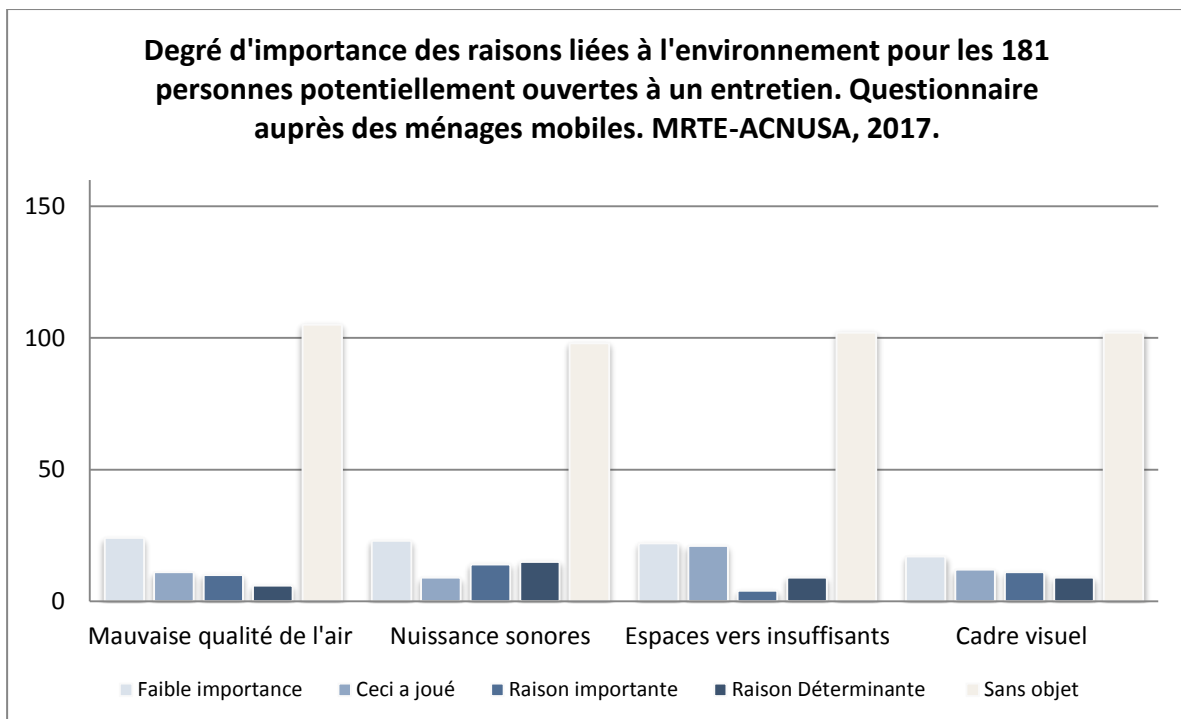
Le même travail d'analyse sur la seule modalité « raison déterminante » à partir du corpus constitué des 181 questionnaires correspondant à des enquêtés favorables pour des entretiens a débouché sur la hiérarchie suivante des dix premiers facteurs explicatifs : - 1) « Structure familiale » (38, soit 21 %) - 2) « Devenir propriétaire » (31, soit 17,1 %) - 3) « Rapprochement familial (30, soit 16,6 %) - 4) « Rapprochement professionnel (28, soit 15,5 %) - 5) « Taille confort du logement (26, soit 14,4 %) - 6) « Coût du logement » (25, soit 13,8 %) - 7) « Habiter dans l'individuel » (18, soit 10 %) - 8) « Nuisances sonores » (15, soit 8,3 %) et « Ambiance désagréable dans le quartier » (15, soit 8,3 %) - 10) Insécurité dans le quartier (13, soit 7,2 %).

La comparaison de la sous-population correspondant au vivier des enquêtables présente donc de fortes similitudes avec la population totale ayant répondu au questionnaire. La « structure familiale » et « devenir propriétaire » sont confirmées comme principales raisons déterminantes. Les dix mêmes modalités figurent par ailleurs dans le classement. Les seules modifications qui apparaissent concernent le « rapprochement professionnel » (n°3 pour la population totale et n°4 pour les enquêtables), le « rapprochement familial » (respectivement n°5 et n°3) et « la taille et le confort du logement » (n°4 et n°5). Ces petites interversions ne constituent toutefois que des nuances, sans déclasser dans un cas une raison ayant atteint un niveau élevé dans l'autre. Il est donc là encore possible de constater un fort degré de représentativité de population ayant accepté la perspective d'un entretien détaillé en face-à-face par rapport à la population ayant répondu au questionnaire. Toutefois, il est nécessaire de signaler que la totalité de ceux nous ayant communiqué leurs coordonnées (adresse électronique, numéro de portable ou numéro de téléphone fixe) ne sera pas nécessairement enquêtée au final, en dépit de la demande faite aux enquêteurs recrutés de contacter toutes ces personnes, et ce pour trois raisons possibles : impossibilité de joindre la personne,

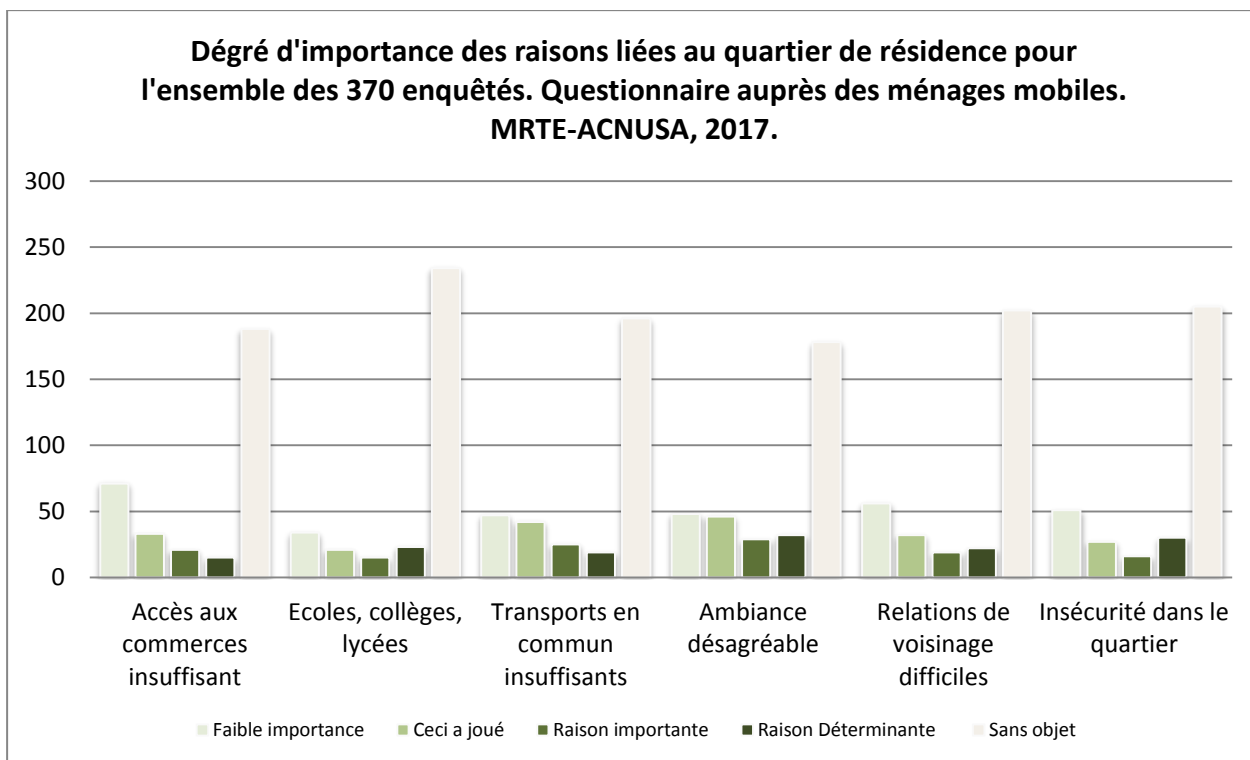
impossibilité de fixer un moment de rendez-vous en raison de diverses contraintes, crainte par rapport à un rendez-vous individuel.



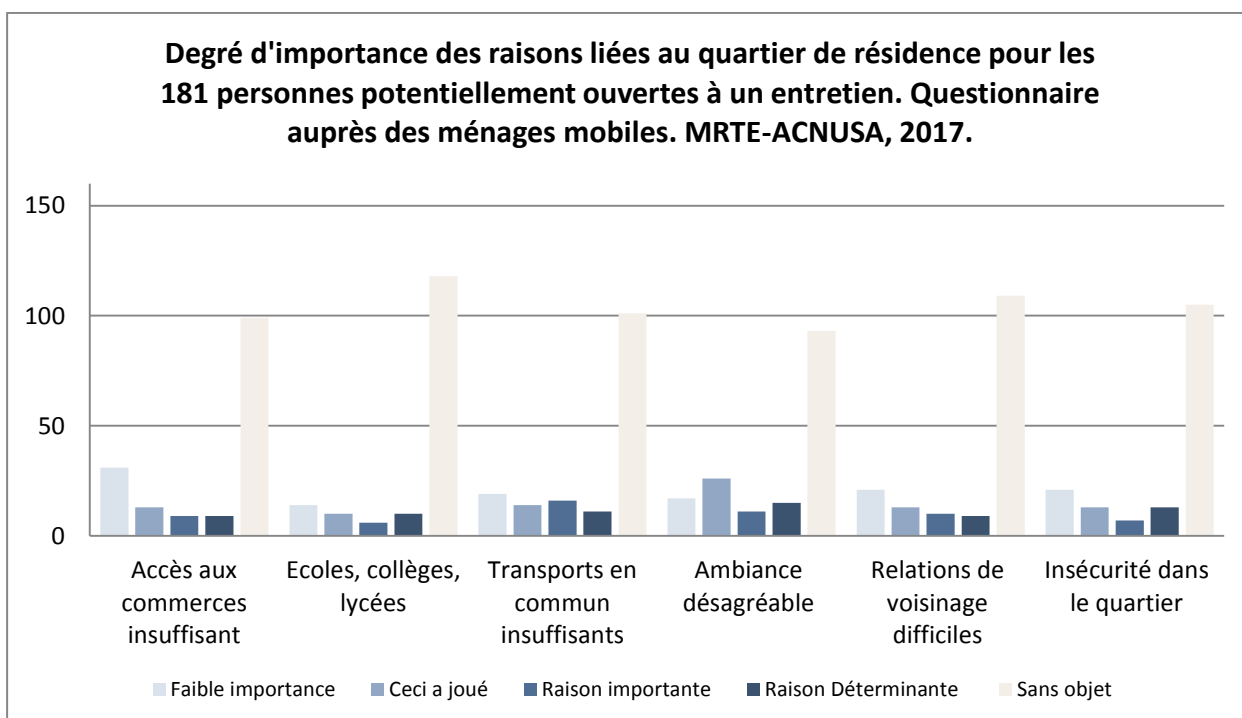
Graphique 21 : Degré d'importance des raisons liées à l'environnement ayant contribué à la dernière mobilité résidentielle, pour les personnes ayant répondu au questionnaire.



Graphique 22 : Degré d'importance des raisons liées à l'environnement ayant contribué à la dernière mobilité résidentielle, pour les personnes ayant fourni leurs coordonnées.



Graphique 23 : Degré d'importance des raisons liées au quartier de résidence ayant contribué à la dernière mobilité résidentielle, pour les personnes ayant répondu au questionnaire.



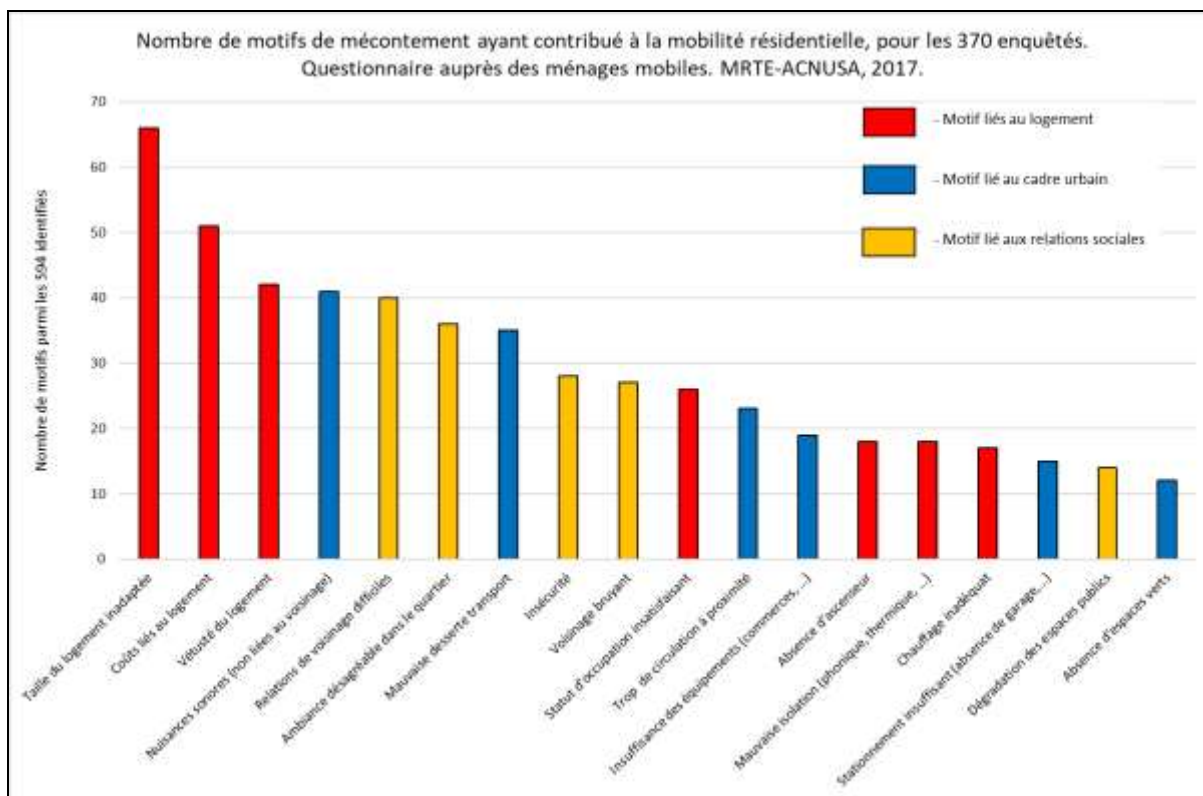
Graphique 24 : Degré d'importance des raisons liées au quartier de résidence ayant contribué à la dernière mobilité résidentielle, pour les personnes ayant fourni leurs coordonnées.

Ces raisons sont classiques dans ce type d'étude qualitative. Le temps des entretiens est assez long (de l'ordre d'une heure) et nécessite un certain engagement personnel. S'agissant de la crainte concernant le fait de recevoir un enquêteur, il est arrivé que nous soyons joints directement (par mail ou par portable) afin de vérifier la véracité de la demande de rendez-vous des enquêteurs. Une fois cette inquiétude levée, il a été constaté par les enquêteurs que les entretiens ont été longs, détaillés et se sont bien déroulés (voir sur ce point la transcription intégrale des 45 entretiens réalisés autour de Lyon – Bron et des seuls 6 entretiens concernant Marseille – Provence, dans le Volume 2 de l'étude).

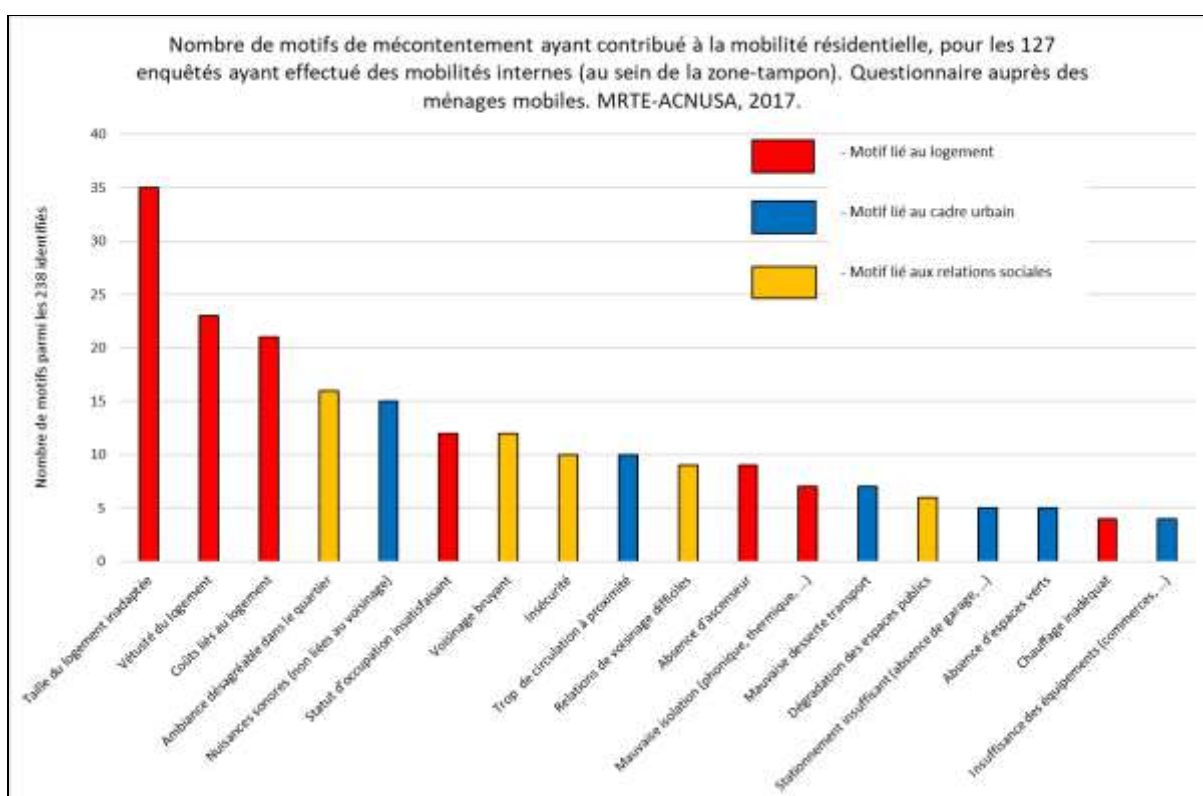
11. Les premiers résultats des questionnaires : quelle hiérarchie des raisons ayant justifié la mobilité résidentielle ?

Les résultats présentés ci-dessus résultent d'une exploitation des questions fermées du questionnaire (voir Annexe 1). Or, celui-ci comprenait également des questions ouvertes, ne laissant que peu de place aux enquêtés pour s'exprimer, mais leur permettant néanmoins de sortir des propositions que nous avons préétablies. Ces questions figurent en page 3 du questionnaire³⁷. N'étant pas cadrées, si ce n'est dans la place laissée aux réponses, ces questions permettent d'ouvrir de possibles champs explicatifs auxquels nous n'avions pas pensé initialement. Il n'était par ailleurs pas demandé de hiérarchiser les réponses. Ceci a conduit à des formulations variées nécessitant souvent une interprétation. Par ailleurs, les enquêtés pouvaient répondre de manière lapidaire, mais également davantage développer leurs arguments, il est donc fréquemment arrivé que plusieurs explications complémentaires soient transmises. Celles-ci furent systématiquement prises en compte. Pour les 370 questionnaires parvenus, il a ainsi été possible de recenser 594 motifs explicatifs ayant contribué à justifier la mobilité résidentielle. Ceux-ci sont regroupés en trois grandes catégories selon qu'ils réfèrent au logement lui-même (ceci intégrant le statut d'occupation), au quartier dans lequel il est inséré (ceci incluant la notion d'environnement) et aux relations sociales permettant de préciser le contexte local particulier. Par ailleurs, une sous-population a été intégrée lors de l'analyse de ce corpus, celle des ménages ayant effectué des mobilités de proximité ou « mobilités internes » (voir *Cartes 24* et *25*), résidant initialement à proximité des deux plateformes étudiées.

³⁷ Elles sont formulées ainsi : « *Quelles étaient vos principales satisfactions à votre lieu de résidence précédent ?* » et « *Quels étaient vos principaux motifs de mécontentement à votre lieu de résidence précédent ?* ». C'est cette seconde question qui va plus particulièrement être exploitée ici.



Graphique 25 : Motifs de mécontentement ayant contribué à la mobilité résidentielle, pour toutes les personnes ayant répondu au questionnaire.



Graphique 26 : Motifs de mécontentement ayant contribué à la mobilité résidentielle, pour les personnes ayant effectué des mobilités internes.

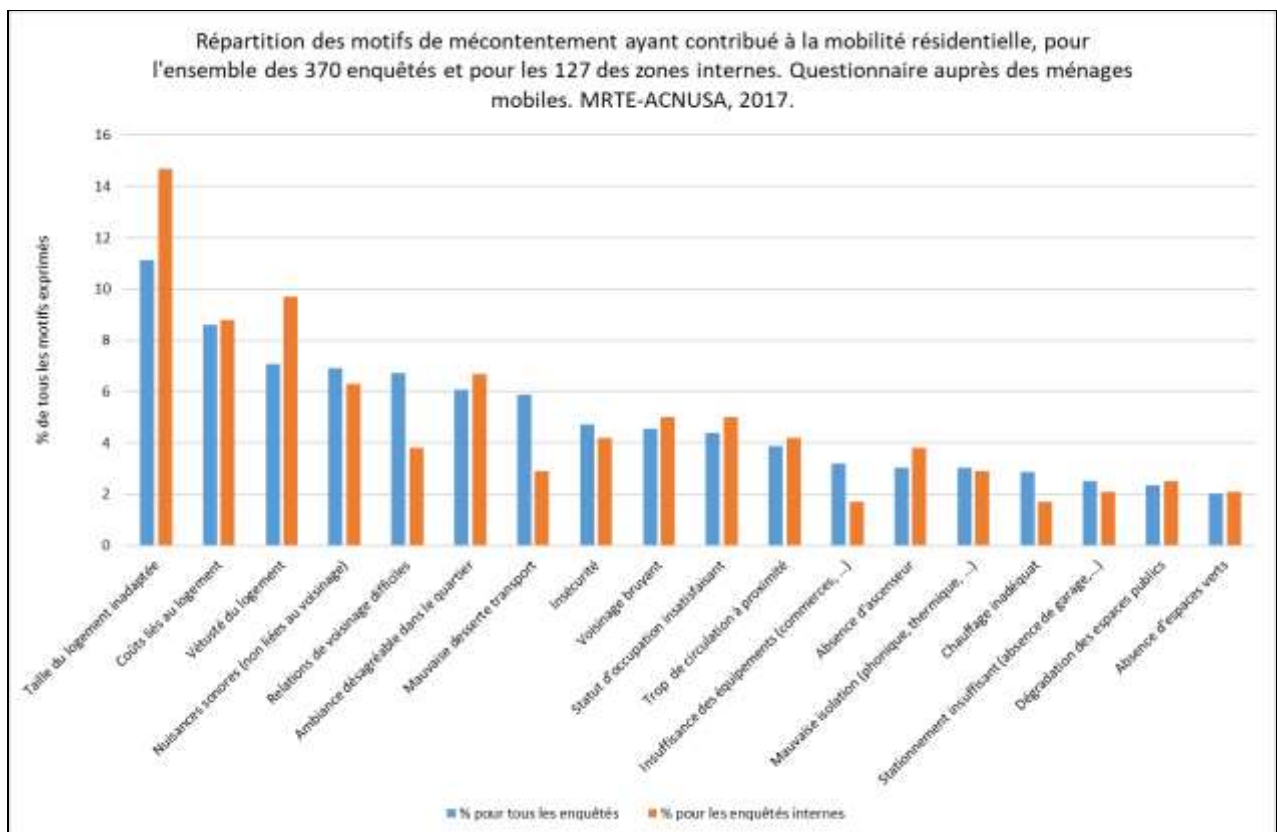
L'analyse des motifs de mécontentement ayant contribué à la mobilité résidentielle (Graphique 25) laisse apparaître une hiérarchie claire mettant en avant le logement lui-même, qu'il s'agisse de la taille (le logement peut être trop grand ou trop petit, ceci dépend de la configuration du ménage³⁸. En parallèle de cette question liée à la taille apparaît également celle de la vétusté du logement et des coûts qui lui sont liés, ce dernier point étant parfois lié à celui du chauffage.

Il est intéressant de noter que d'autres aspects sont signalés par les enquêtés. Ils peuvent concerner l'environnement urbain, en particulier les nuisances sonores. Si l'on excepte un signalement relatif aux nuisances aériennes, tous les autres sont associés aux trafics routier ou ferré. A ceci pourrait être ajoutées les nuisances sonores liées au voisinage. Si celles-ci sont cumulées aux nuisances sonores associées aux trafics, le nombre de citations devient encore plus marquant : 68 dans le cas de la totalité des enquêtés (soit davantage que la modalité classée en n°1 sur le *Graphique 25* et 27 dans le cas des enquêtés internes (*Graphique 26*), soit la seconde modalité, derrière la « taille du logement). Ceci atteste de la place occupée par cet aspect du logement. Dans le cas du « voisinage bruyant », celui-ci est fréquemment associé dans le descriptif fourni par les enquêtés aux « relations de voisinage difficiles » ou à « l'insécurité » dans le quartier. Si les « nuisances sonores » ont rarement été considérées comme « déterminante » dans le choix de la mobilité résidentielle récente (voir les *Graphiques 21* et *22*), elles n'en contribuent pas moins à alimenter un système de mécontentement contre le logement et son environnement immédiat, qui peut contribuer à une prise de décision débouchant sur une mobilité résidentielle. Un enquêté indique ainsi : « *Nuisance sonores, voisins irrespectueux, quartier sale* », un autre : « *Pas d'ascenseur, pollution due aux gaz d'échappement, trafic routier élevé +++ , bruit circulation, bruits voisins (chiens)* », tous ces éléments contribuent à constituer un cocktail de rejet du logement, à la condition qu'il soit possible d'envisager une mobilité résidentielle.

La décision de la mobilité pouvant se révéler complexe à prendre, voire parfois déstabilisante, ce sont des facteurs portant plus spécifiquement sur l'adaptation du logement aux besoins du ménage qui jouent le rôle le plus important. De manière pour partie surprenante, la question du statut d'occupation ne constitue pas une des premières raisons signalées (10^{ème} dans le cas

³⁸ Sur les 66 motifs référant au logement, dans 46 des cas il est indiqué que sa taille est inadaptée car trop petit et dans 11 des cas, car trop grand, par ailleurs dans 9 cas, il est fait allusion à la taille du logement sans qu'il soit possible de déduire si celui-ci est trop grand ou trop petit. Ces changements sont très fréquemment à mettre en relation avec un changement de structure familiale : naissance ou mise en place d'une famille recomposée pour la nécessité d'un agrandissement et décès ou décohabitation lors d'une demande de réduction en taille. Ce dernier cas, est également parfois mis en relation le vieillissement et la difficulté à prendre en charge l'entretien d'une maison.

du *Graphique 25* et 6^{ème} dans celui du *Graphique 26*). La demande de modification va systématiquement dans le sens du passage de locataire à propriétaire. Ceci est fréquemment associé au sentiment de perdre de l'argent, un enquêté indique ainsi : « *Bâtiment construit sans vide sanitaire de ce fait chaque hiver moisissures sur les murs et remontées d'eau. Besoin de plus d'espace et envie d'investir sur le long terme en achetant* », un autre « *Loyer cher, autant devenir propriétaire* » ou encore « *900 euros à la poubelle chaque mois, nous sommes devenus propriétaires pour cette raison* ».



Graphique 27 : Comparaison de la part de chacun des motifs de mécontentement ayant contribué à la mobilité résidentielle, pour l'ensemble des personnes et pour ceux ayant effectué des mobilités internes.

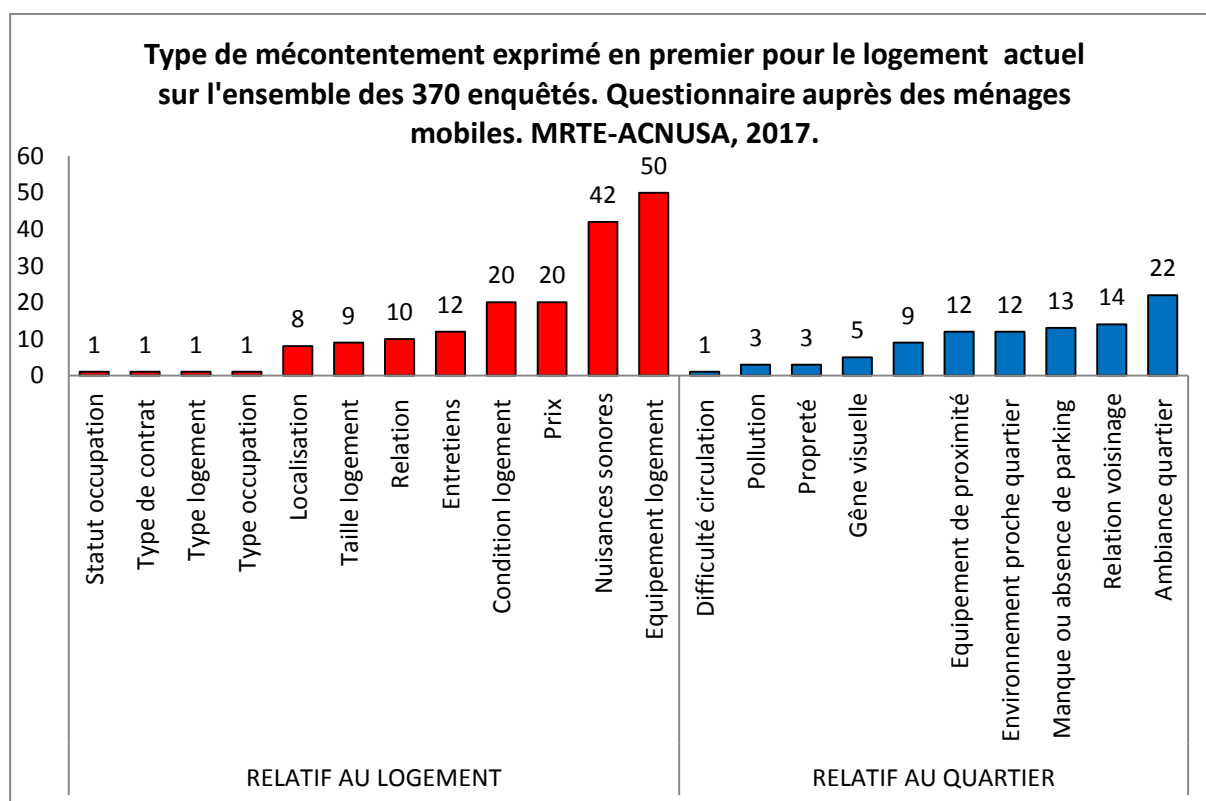
La comparaison effectuée à partir des valeurs relatives (*Graphique 27*)³⁹, ne laisse pas apparaître de distorsions majeures entre la population enquêtée totale (soit 370 questionnaires exploitées) et celle ayant effectué une mobilité de proximité (soit 127 questionnaires) et résidant initialement à proximité des plateformes étudiées. Il est possible de constater que la modalité « *Nuisances sonores (non liées au voisinage)* » qu'il aurait été possible d'envisager comme pour partie imputable à la proximité des aéroports, ressort à l'identique dans les deux

³⁹ Les modalités sont classées dans l'ordre correspondant aux motifs signalés pour la totalité des enquêtés (*Graphique 25*).

cas (6,9 % de toutes les citations dans le cas de la population totale et 6,3 % dans celui des mobilités internes).

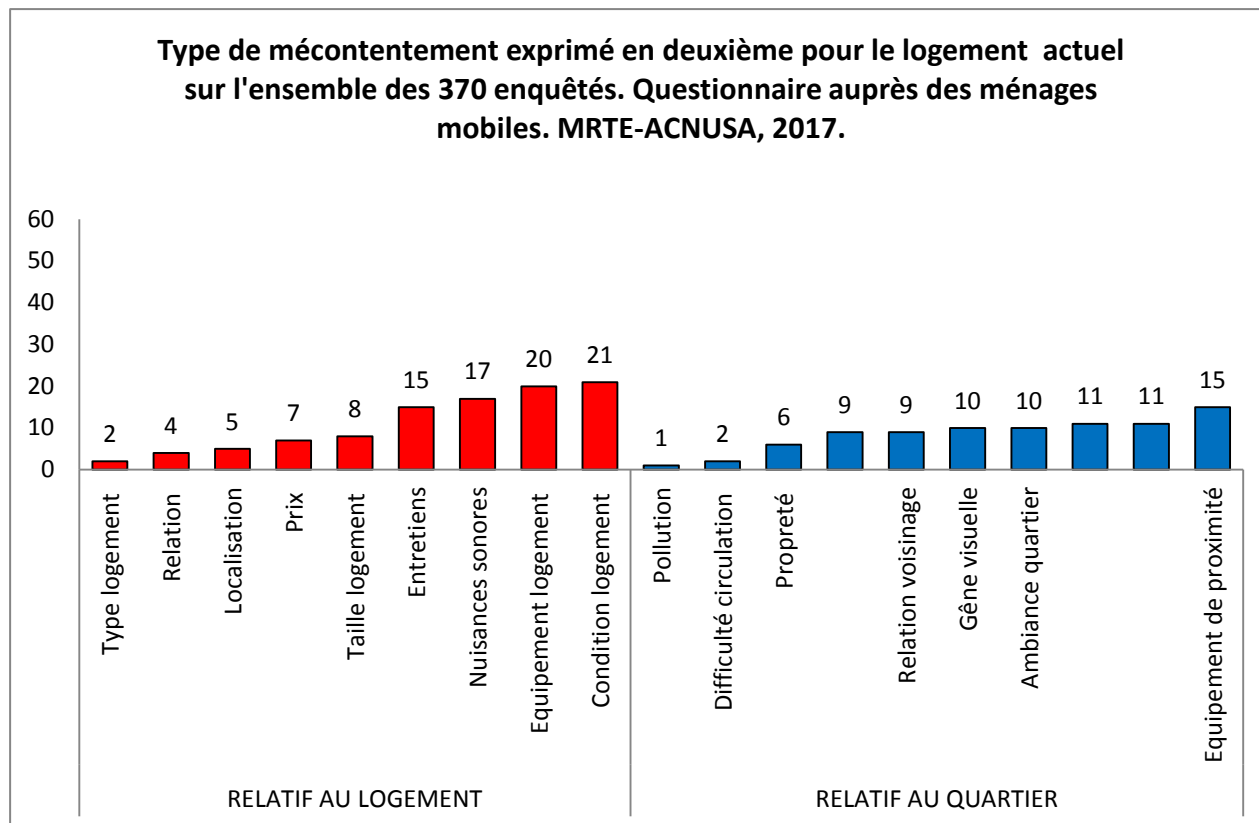
12. Les premiers résultats des questionnaires : quel avis sur l'actuel lieu de résidence, du logement au quartier

Outre les facteurs ayant contribué à la dernière mobilité résidentielle, le questionnaire portait également sur la perception portée sur l'actuel lieu de résidence (le logement, mais également son environnement proche) afin de distinguer si celui-ci avait conduit à des améliorations ou à l'émergence de nouveaux types de mécontentement. Les enquêtés pouvaient classer par ordre d'importance cinq raisons, mais ceux-ci n'utilisèrent qu'exceptionnellement les cinq. C'est la raison pour laquelle les *Graphiques 27, 28 et 29* se limitent à la présentation des trois premières signalées. Par l'intermédiaire de ce type d'analyse, il est possible d'identifier des grands types de mécontentement, Ces raisons n'étaient pas proposées *a priori*, les enquêtés disposaient donc, comme pour les graphiques précédemment construits (soit les 25, 26 et 27) d'une liberté de choix dans l'identification des mécontentements *versus* satisfactions.



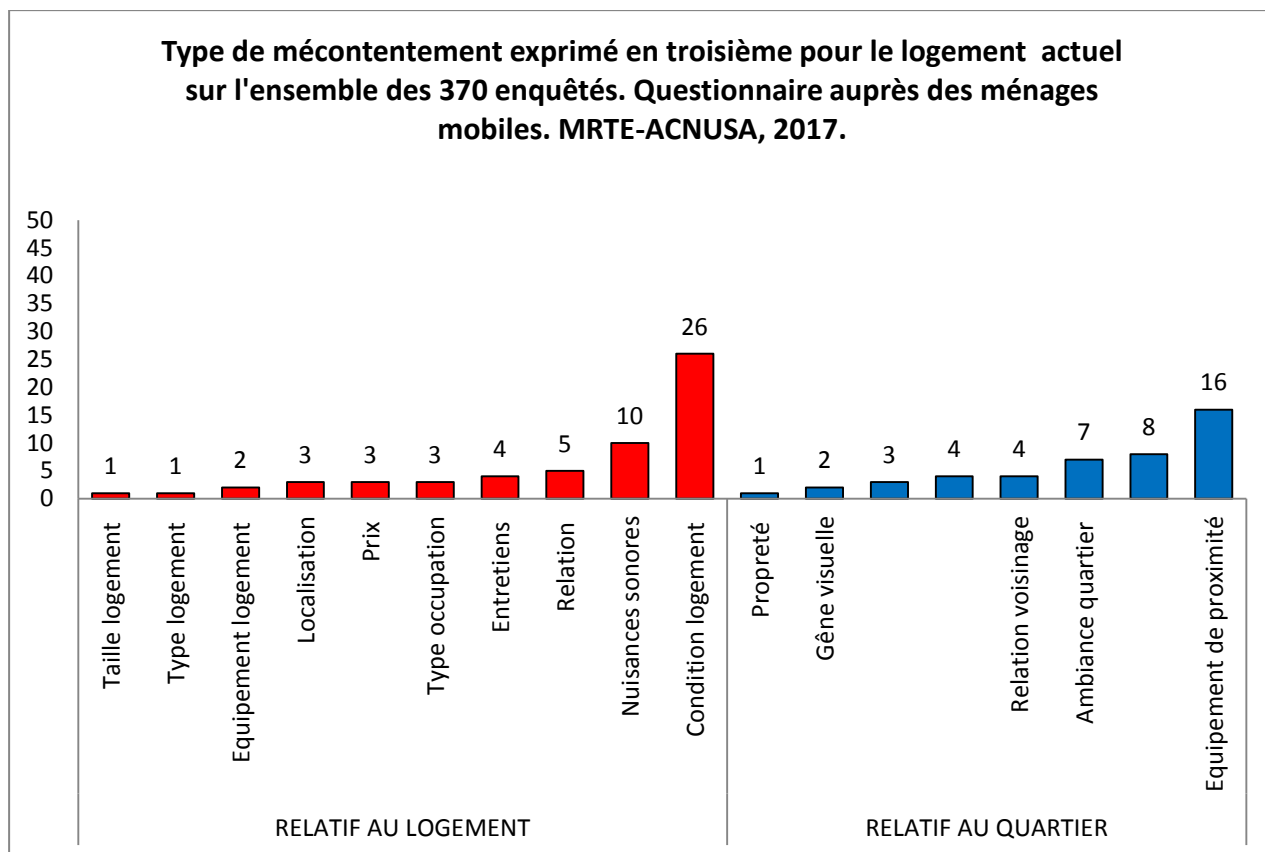
Graphique 28 : Type de mécontentement exprimés vis-à-vis du logement actuel. Critère arrivant en n°1.

Pour le logement, le critère signalé le plus fréquemment est celui des conditions de logement (50 fois comme critère n°1, 21 fois comme critère n°2 et 26 fois comme critère n°3). Les nuisances sonores qui sont ici associées au logement, les enquêtés n'ayant pas signalé si elles étaient liées aux transports ou au voisinage, pointent en deuxième position.



Graphique 29 : Type de mécontentement exprimés vis-à-vis du logement actuel. Critère arrivant en n°2.

Elles apparaissent 42 fois comme critère de rang 1, 17 comme critère de rang 2 et 10 fois comme critère de rang 3. Elles sont donc signalées à 69 reprises, si sont cumulé ces trois critères (à comparer aux 97 fois des conditions de logement). Il est toutefois important de signaler que parmi les motifs de mécontentement au lieu de résidence précédent, les nuisances sonores avaient été indiquées à 68 reprises (41 fois pour des nuisances liées aux transports et 27 pour des nuisances résultant du voisinage), soit un nombre similaire à celui obtenu pour le nouveau lieu de résidence. Il serait donc intéressant d'analyser de façon plus approfondie les entretiens afin de vérifier si ceux qui avaient signalé le problème au logement précédent portent toujours la même appréciation. Le *Graphique 30* ne fournit que des réponses agrégées sur les perceptions à chacun des deux lieux successifs. La « qualité sonore » est signalée « satisfaisante » ou « très satisfaisante » dans plus de 60 % des réponses.



Graphique 30 : Type de mécontentement exprimés vis-à-vis du logement actuel. Critère arrivant en n°3.

Le prix, qui constituait l'une des raisons de la mobilité résidentielle parmi les plus fréquemment signalées, ne l'est ici qu'à 30 reprises, soit moitié moins que les « nuisances sonores » et de l'ordre de 3 fois moins que les conditions de logement. Il est possible de considérer que ce critère a fait l'objet d'une attention particulière lors du changement de logement et qu'il suscite par conséquent moins de jugement négatif, ou tout du moins qu'il est passé à l'arrière-plan. Il serait possible de faire la même analyse sur la taille du logement. Celle-ci était considérée comme un problème ayant justifié la mobilité résidentielle à 66 reprises (*Graphique 25*), or elle n'est plus signalée que 18 fois (9 fois en critère de rang 1, 8 fois de rang 2 et une seule fois de rang 3). Les ménages, sauf contre-exemples liés à des mobilités contraintes (une opération de rénovation urbaine) ou subies (une séparation), il est logique de penser que les ménages ont effectué un choix correspondant au mieux à leurs besoins spécifiques⁴⁰.

⁴⁰ Comme cela avait été montré pour l'étude précédente, la phase d'entretiens en face-à-face permet de comprendre de manière fine les arbitrages effectués par les ménages. L'approche par questionnaire ne permet que de dégager des grandes tendances, de formuler des hypothèses qui auront besoin pour être validées, versus informées, d'être confrontées aux propos et aux explications de ceux qui ont mis en œuvre ces mobilités résidentielles. C'est à partir de ce moment qu'il deviendra possible de parler de stratégies résidentielles (Desponds et Bergel, 2013).

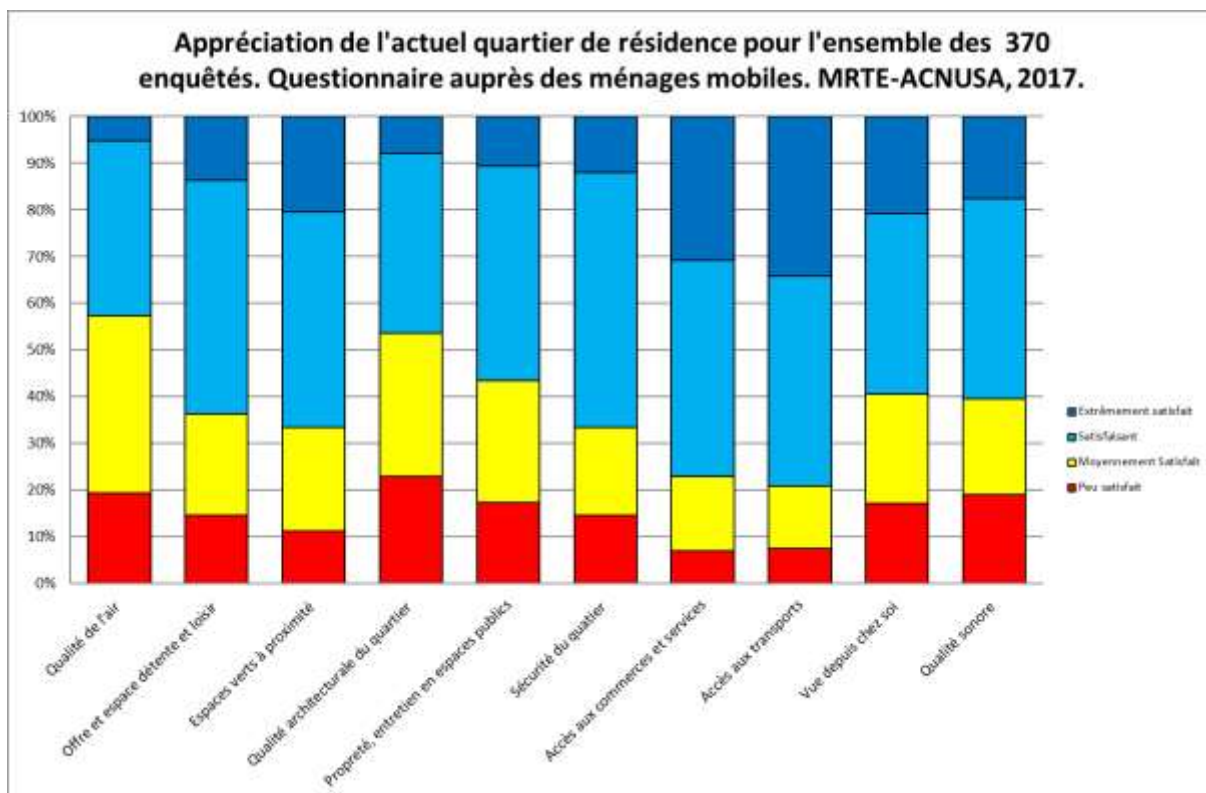
Si les critères de mécontentement relatifs au logement paraissent occupés une place plus importante que ceux liés au quartier et à l'environnement⁴¹, les relations avec le voisinage constituent toujours une source de problème, même dans un logement récemment investi (le critère du choix des ménages à enquêter lors de la sélection auprès de notre prestataire La Poste) était que la mobilité résidentielle ait été effectuée depuis moins de six mois : il est placé 14 fois en rang 1, 9 fois en rang 2 et 4 fois en rang 3.

Au total, cela correspond à 27 signalements comme critère de mécontentement. Il l'avait été 40 fois comme raison du départ du logement précédent (*Graphique 25*). Il est par ailleurs possible d'évaluer le niveau de qualité sonore (cette formulation avait été retenue parmi les différents indicateurs d'évaluation de l'actuel quartier de résidence, voir les *Graphiques 30 et 31*)⁴². L'objectif de cette batterie de questions était en effet de disposer d'une appréciation globale de l'endroit où vivent désormais les enquêtés. Comme l'indiquent les *Cartes 24 et 26* pour Lyon – Bron ou les *Cartes 25 et 27* pour Marseille – Provence, ils vivent tous à proximité d'une zone aéroportuaire. C'était donc davantage la perception du quartier et de l'environnement qu'il nous importait de saisir. Si ne sont considérées que les modalités « satisfaisant » et « extrêmement satisfaisant », la hiérarchie qui se dégage est la suivante : 1) Accès aux transports (79,5 %), 2) Accès aux commerces et services (76,7 %), 3) Espaces verts à proximité (66,8 %), 4) Sécurité du quartier (66,6 %), 5) Offre et espace de détente et de loisirs (63,5 %), 6) Qualité sonore (60,4 %), 7) Vue depuis chez soi (59,5 %), 8) Propreté, entretien des espaces publics (56,8 %), 9) Qualité architecturale du quartier (46,6 %) et 10) Qualité de l'air (42,5 %). La qualité sonore occupe donc une place intermédiaire, si l'on appréhende ainsi le niveau de satisfaction⁴³.

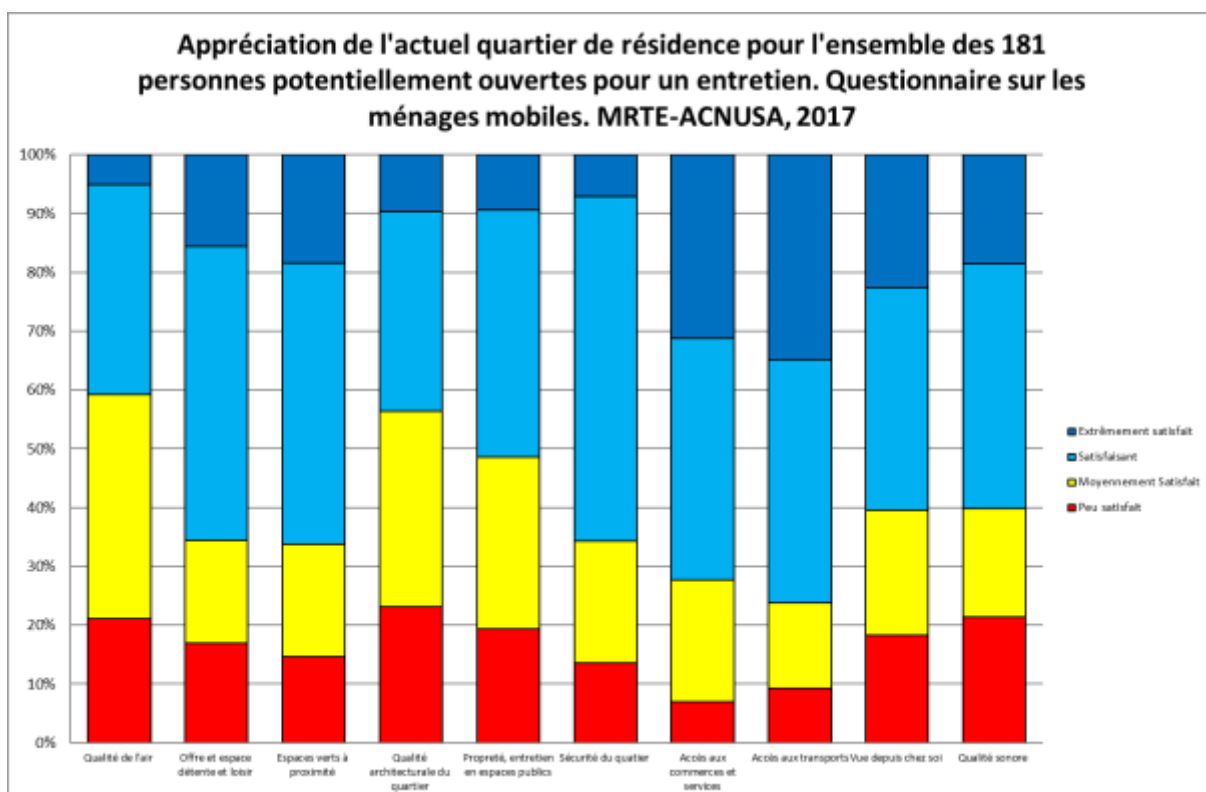
⁴¹ Il est possible de rattacher 332 critères au logement (175 de rang 1, 99 de rang 2 et 58 de rang 3) et 223 au quartier et à l'environnement (94 de rang 1, 84 de rang 2 et 45 de rang 3). Cette comptabilité ne fournit qu'un ordre de grandeur et devrait être affiné, le rattachement de certains critères (par exemple les nuisances sonores) à l'un ou l'autre pouvant susciter des discussions.

⁴² Ces graphiques ont été construits sans prendre en compte les non-réponses ou les sans-objet. A titre indicatif, ceux-ci correspondaient, pour la population totale des 370 enquêtés, à 11 % pour la qualité de l'air, 9 % pour l'offre et espace de détente et de loisir, à 5 % pour les espaces verts à proximité, à 12 % pour la qualité architecturale du quartier, à 2 % pour la propreté et l'entretien des espaces publics, à 2 % pour la sécurité du quartier, à 1 % pour l'accès aux commerces et services, à 2 % pour l'accès aux transports, à 5 % pour la vue depuis chez soi et à 1 % pour la qualité sonore. Il est donc possible de constater que les enquêtés ont répondu de manière satisfaisante à ces questions, ce qui permet d'attester de la fiabilité des résultats obtenus.

⁴³ Une autre méthode aurait pu consister à établir une comparaison terme à terme entre tel ou tel critère afin de voir s'il s'était amélioré entre le lieu de résidence précédent et le lieu de résidence actuelle, voir par exemple les études réalisées dans ce domaine dans le cadre des opérations de rénovation urbaine (Desponds, 2010 ou 2013).



Graphique 31 : Appréciation de l'actuel quartier de résidence pour les personnes ayant répondu au questionnaire.



Graphique 32 : Appréciation de l'actuel quartier de résidence pour les personnes ayant fourni leurs coordonnées.

Si, inversement est regardé le niveau de mécontentement, soit ceux ont déclaré « peu satisfait », la hiérarchie va subir quelques modifications, le classement étant effectué du plus faible au plus fort niveau de non satisfaction : 1) L'accès aux commerces et services (6,9 %), 2) L'accès au transport (7,4 %), 3) Les espaces verts à proximité (11,2 %), 4) L'offre et l'espace de détente et de loisirs (14,5 %), 5) La sécurité dans le quartier (14,5 %), 6) La vue depuis chez soi (17,1 %), 8) La qualité sonore (19 %), 9) La qualité de l'air (19,3 %) et 10) La qualité architecturale du quartier (23 %). Les résultats obtenus pour les enquêtés ayant fourni leurs coordonnées (*Graphique 31*) présente les mêmes structures que celles qui viennent d'être décrites pour la population totale (*Graphique 30*).

Il serait intéressant de lier ces perceptions avec les localisations géographiques des personnes ayant répondu aux questionnaires, mais ceci ne peut pas être fait de manière systématique pour les personnes du vivier d'enquêtés, ceux-ci n'ayant que rarement fourni leur adresse.

**CHAPITRE 2 : Approche qualitative :
les mobilités résidentielles des
ménages à proximité des plateformes
aéroportuaires, révélatrices de leur
inéegale attractivité**

13. Méthodologie de l'entretien en Face-à-Face

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 concernant ces zones aéroportuaires ayant eu lieu entre juin et novembre 2017, les questionnaires furent envoyés entre janvier 2018 et février 2018. La saisie des réponses eut lieu entre avril et mai 2018 et les entretiens en face-à-face se déroulèrent entre juin et septembre 2018, puis entre novembre 2018 et janvier 2019 dans le cas de la plateforme aéroportuaire de Lyon – Bron. Compte tenu des difficultés déjà signalées dans le cas de la plateforme Marseille – Provence pour recruter des enquêteurs, les entretiens eurent lieu plus tardivement, entre février et avril 2019. Dans le cas de Lyon – Bron, nous sommes parvenus à réduire le temps entre le moment où les enquêtés répondirent au questionnaire et celui où ils furent contactés pour des entretiens en face-à-face. Ceci correspondait à l'un des objectifs que nous nous étions fixés à la suite de la première étude. Par contre, dans le cas de Marseille – Provence, le décalage fut sensiblement plus important. Comme lors de la première étude, des informations sur les enquêtés sous forme d'un tableau Excel furent transmises aux enquêteurs. Ceci leur permettait de préparer les entretiens et de demander des précisions sur tel ou tel point aux enquêtés. S'appuyant sur ces données, les enquêteurs 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 (voir le Guide d'entretien et les conseils aux enquêteurs 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, adaptation 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. Il ressort, de façon surprenante, que dans aucun des entretiens réalisés à proximité de la plateforme de Lyon – Bron (voir les transcriptions intégrales dans *Volume 2*), les enquêtés ne font spontanément allusion aux nuisances sonores aéroportuaires, ce qui a conduit les enquêteurs à les interroger explicitement sur ce point à la fin de l'entretien. Ceci constitue en soi une information importante. Il aurait été possible de centrer *a priori* les entretiens sur la question des plateformes aéroportuaires, en centrant l'entretien sur les avantages et inconvénients qu'elles génèrent. Ce choix ne fut pas retenu par le conseil scientifique de l'étude, l'argument utilisé étant de mettre l'accent sur les facteurs complexes des stratégies résidentielles des ménages. Il était néanmoins attendu que la question des nuisances sonores aéroportuaires ressortirait plus fréquemment de façon spontanée. Les entretiens transcrits par les enquêteurs furent intégralement insérés dans le *Volume 2* du rapport, le travail de relecture s'étant limité à trois aspects : l'anonymisation, l'harmonisation de la mise en forme et la correction des fautes d'orthographe.

13.1. 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, quelques 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 furent 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 personnelles⁴⁴, 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 (les rapports sont mis en ligne sur HAL Archives ouvertes⁴⁵ et sur le site de l'ACNUSA). La transmission d'un tel courrier ne se heurte à aucun problème technique puisque nous disposons des noms et des adresses des enquêtés.

13.2. 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, comme cela a été montré ci-dessus (voir les *Graphiques 25, 26 et 27* ou encore les *Graphiques 28, 29 et 30*). 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

⁴⁴ Voir sur ce point, le cas des ménages ayant connu un divorce et expliquant de manière précise la façon dont ils s'organisent pour la garde des enfants ou de ceux ayant dû engager une mobilité résidentielle à la suite d'un décès.

⁴⁵ Voir les modalités de fonctionnement de ce site à l'adresse : <https://hal.archives-ouvertes.fr/>

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. Peut-on dégager une perception spécifique liée à Lyon – Bron ou à Marseille – Provence ?

Un troisième niveau d'analyse consistera en l'intégration des résultats obtenus sur Lyon – Bron et Marseille – Provence dans la typologie élaborée lors de l'étude précédente.

14. Profil des personnes ayant répondu aux entretiens

Compte tenu des informations demandées dans le questionnaire, il nous était *a priori* possible de déterminer le profil de la personne ayant répondu à l'enquête, ainsi que la structure du ménage, informations mises à disposition des enquêteurs dans un tableau Excel, comme cela a été indiqué précédemment, afin qu'ils puissent positionner la personne avec laquelle était réalisée l'entretien en face-à-face, mais également qu'ils connaissent les raisons principales permettant d'expliquer la dernière mobilité résidentielle. Dans un second temps, ceci rendait possible la comparaison de la population enquêtable (soit les personnes nous ayant fourni leurs coordonnées) avec celle ayant participé aux entretiens en face-à-face, en valeurs absolues (*Tableau 3*) et en valeurs relatives (*Tableau 4*)⁴⁶. Pour les valeurs relatives, les calculs ont été effectués à partir des sommes totales suivantes : 145 pour les enquêtables et 45 pour les personnes ayant participé aux entretiens dans le cas de Lyon – Bron, 36 pour les enquêtables dans le cas de Marseille – Provence. Il n'a pas paru pertinent d'effectuer les calculs dans ce dernier cas pour la population ayant participé aux entretiens, celle-ci ayant été trop peu nombreuse.

Les *Tableaux 3* et *4* appellent maintenant plusieurs remarques. Si nous disposons de renseignements sur chacune des variables présentes, ce n'est pas le cas de la PCS des enquêtés. Si cette question (peut-être s'agit-il d'un problème de formulation, mais celui-ci n'avait pas identifié lors de l'étude précédente) n'a que peu été complétée dans les questionnaires (40,7 % de non réponse comme l'indique le *Tableau 4*), il a ensuite été possible de rectifier le tir lors des entretiens en face-à-face. Il faut ensuite noter qu'un second problème peut être posé : cette PCS réfère à la personne ayant rempli le questionnaire quand c'est le plus souvent la PCS de la « personne de référence » qui est la plus appropriée, ce qui nécessitait de reproduire la méthode de l'Insee pour la générer

Dans le cas de Lyon – Bron, il est possible d'identifier les écarts dans les profils des populations enquêtables et enquêtées. Il ressort ainsi, pour la variable PCS que les CPIS sont très fortement surreprésentés parmi les personnes ayant participé aux entretiens et dans une

⁴⁶ Cette démarche est similaire à celle mise en œuvre précédemment et destinée à comparer les caractéristiques de la population globale ayant répondu au questionnaire avec celle nous ayant transmis des coordonnées pour des entretiens en face-à-face, soit la population enquêtable. Les comparaisons ont ainsi porté sur les catégories d'âges (*Graphiques 3* et *4*), le nombre de logements (*Graphiques 5* et *6*), le type de logement (*Graphiques 7* et *8*), le statut d'occupation (*Graphiques 11* et *12*) et les raisons ayant justifié la dernière mobilité résidentielle (du *Graphique 17* au *Graphique 24*).

moindre mesure les propriétaires dans le cas de la variable statut d'occupation. Dans les autres cas, les distorsions apparaissent beaucoup moins fortes.

		LYON – BRON		MARSEILLE - PROVENCE	
		Enquêtés	Enquêtés	Enquêtés	Enquêtés
PCS	Non renseigné	59	0	15	0
	CS1. Agriculteurs exploitants	0	0	0	0
	CS2 : Artisans, commerçants, chef d'ent.	2	1	1	0
	CS3 : CPIS	18	18	4	2
	CS4 : Professions intermédiaires	18	6	3	0
	CS5 : Employés	12	6	6	0
	CS6 : Ouvriers	3	1	1	0
	CS7 : Retraités	23	7	3	0
	CS8 : Autres sans activité	10	6	3	2
CATEGORIE D'AGES	Non renseigné	1	0	0	0
	20-29 ans	28	10	2	0
	30-39 ans	34	13	10	1
	40-49 ans	22	8	1	0
	50-59 ans	21	7	14	3
	60 et plus	39	7	9	0
STATUT D'OCCUPATION	Non renseigné	9	0	1	0
	Propriétaire	62	23	17	3
	Locatif privé	50	15	15	1
	Locatif social	20	6	2	0
	Logé gratuitement	4	1	1	0
TYPE DE LOGEMENT	Non renseigné	5	0	2	0
	Petit collectif	64	18	8	1
	Grand collectif	53	17	2	0
	Maison de ville	0	1	5	0
	Maison avec jardin	22	9	17	3
	Autre	1	0	2	0
COMPOSITION DES MENAGES	Non renseigné	0	0	0	0
	Couple	43	14	5	0
	Famille	27	12	15	0
	Famille monoparentale	15	4	3	3
	Ménage 1 pers	56	14	13	1
	Autre	4	1	0	0

Tableau 3 : Répartition en valeurs absolues des effectifs des enquêtés et des enquêtés, en fonction de différents critères. Source : Questionnaire sur les ménages mobiles et Entretiens en face-à-face, MRTE-ACNUSA, 2017.

		LYON – BRON		MARSEILLE - PROVENCE	
		Enquêtés	Enquêtés	Enquêtés	Enquêtés
PCS	Non renseigné	40,7 %	0,0 %	41,7 %	X
	<i>CS1. Agriculteurs exploitants</i>	0,0 %	0,0 %	0,0 %	X
	<i>CS2 : Artisans, commerçants, chef d'ent.</i>	1,4 %	2,2 %	2,8 %	X
	<i>CS3 : CPIS</i>	12,4 %	40,0 %	11,1 %	X
	<i>CS4 : Professions intermédiaires</i>	12,4 %	13,3 %	8,3 %	X
	<i>CS5 : Employés</i>	8,3 %	13,3 %	16,7 %	X
	<i>CS6 : Ouvriers</i>	2,1 %	2,2 %	2,8 %	X
	<i>CS7 : Retraités</i>	15,9 %	15,6 %	8,3 %	X
	<i>CS8 : Autres sans activité</i>	6,3 %	13,3 %	8,3 %	X
CATEGORIE D'AGES	Non renseigné	0,7 %	0,0 %	0,0 %	X
	<i>20-29 ans</i>	19,3 %	22,2 %	5,6 %	X
	<i>30-39 ans</i>	23,4 %	28,9 %	27,8 %	X
	<i>40-49 ans</i>	15,2 %	17,8 %	2,8 %	X
	<i>50-59 ans</i>	14,5 %	15,6 %	38,9 %	X
	<i>60 et plus</i>	26,3 %	15,6 %	25,0 %	X
STATUT D'OCCUPATION	Non renseigné	6,2 %	0,0 %	2,8 %	X
	<i>Propriétaire</i>	42,8 %	51,1 %	47,2 %	X
	<i>Locatif privé</i>	34,5 %	33,3 %	41,7 %	X
	<i>Locatif social</i>	13,8 %	13,3 %	5,6 %	X
	<i>Logé gratuitement</i>	2,8 %	2,2 %	2,8 %	X
TYPE DE LOGEMENT	Non renseigné	3,4 %	0,0 %	5,6 %	X
	<i>Petit collectif</i>	44,1 %	40,0 %	22,2 %	X
	<i>Grand collectif</i>	36,6 %	37,8 %	5,6 %	X
	<i>Maison de ville</i>	0,0 %	2,2 %	13,9 %	X
	<i>Maison avec jardin</i>	15,2 %	20,0 %	47,2 %	X
	<i>Autre</i>	0,7 %	0,0 %	5,6 %	X
COMPOSITION DES MENAGES	Non renseigné	0,0 %	0,0 %	0,0 %	X
	<i>Couple</i>	29,7 %	31,1 %	13,9 %	X
	<i>Famille</i>	18,6 %	26,7 %	41,7 %	X
	<i>Famille monoparentale</i>	10,3 %	8,9 %	8,3 %	X
	<i>Ménage 1 pers</i>	38,6 %	31,1 %	36,1 %	X
	<i>Autre</i>	2,8 %	2,2 %	0,0 %	X

Tableau 4 : Répartition en valeurs relatives des effectifs des enquêtés et des enquêtés, en fonction de différents critères. Source : Questionnaire sur les ménages mobiles et Entretiens en face-à-face, MRTE-ACNUSA, 2017.

15. Les communes à « image positive » ou à « image négative »

Le questionnaire (voir Annexe 1) comportait des questions sur les communes⁴⁷ *a priori* écartées ou au contraire ciblées par les ménages lors de leur prospection résidentielle. Il s'agissait par-là de chercher à comprendre la perception que se faisaient les enquêtés sur leur territoire résidentiel. Il leur était par ailleurs demandé de justifier leur choix par quelques mots explicatifs. 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 à ces communes. Parmi les 290 enquêtés résidant à proximité de Lyon – Bron, 97 (soit 33,4 %) n'ont indiqué aucune commune à éviter (à « image négative ») et 47 (soit 16,2 %), aucune commune devant particulièrement être privilégiée (« à image positive »). Dans le cas de Marseille – Provence, nous n'avons pu bénéficier que de 58 questionnaires⁴⁸, 17 enquêtés (soit 29,3 %) n'ayant fourni aucune commune à éviter et 7, aucune commune à choisir (soit 12,1 %). Il est intéressant de noter que dans les deux cas, les enquêtés ont fourni davantage de communes à choisir que de communes à éviter. Pour les exploitations cartographiques qui suivent, il n'a pas été procédé à une pondération des communes selon qu'elles étaient classées en n°1 ou en n°5. Il n'a donc été procédé qu'à un décompte des communes « à image négative » ou « à image positive ». Ces deux qualificatifs peuvent poser problème. Ils doivent bien être entendus de la façon suivante : lors de la phase de prospection résidentielle, comment les enquêtés ont-ils procédé pour définir leur champ de prospection ? Les stratégies résidentielles sont aussi des stratégies prospectives (Desponds, 2008), le territoire appréhendé par les ménages fait l'objet de perceptions différenciées. Il est donc toujours nécessaire d'explicitier les arguments permettant d'associer à une commune la notion « d'image positive » ou d'image négative ». Certains réfèrent à la présence ou l'absence d'aménités (question des transports, des écoles, ...), d'autres au cadre de vie associé

⁴⁷ Dans le cas de cette étude complémentaire, les enquêtés ont globalement respecté la consigne de fournir des indications à l'échelle communale a globalement été respectée. Ceci n'avaient pas toujours été le cas lors de l'étude précédente : des indications du type « au-delà de ... », « des communes rurales... » ou « à l'ouest de... » ayant parfois été transmises dans le cas francilien et d'autres référant à des stations de métro dans le cas toulousain, ce qui empêchait la mise en œuvre d'une cartographie adaptée.

⁴⁸ Rappelons que sur les 370 questionnaires reçus, il n'a pas été possible de déduire la zone de proximité dans 22 cas. Ces questionnaires ont cependant plus fait l'objet d'une exploitation pour de nombreuses autres questions.

à telle ou telle commune et enfin des arguments sont beaucoup plus personnelles (présence la famille par exemple). Ces éléments seront explicités.

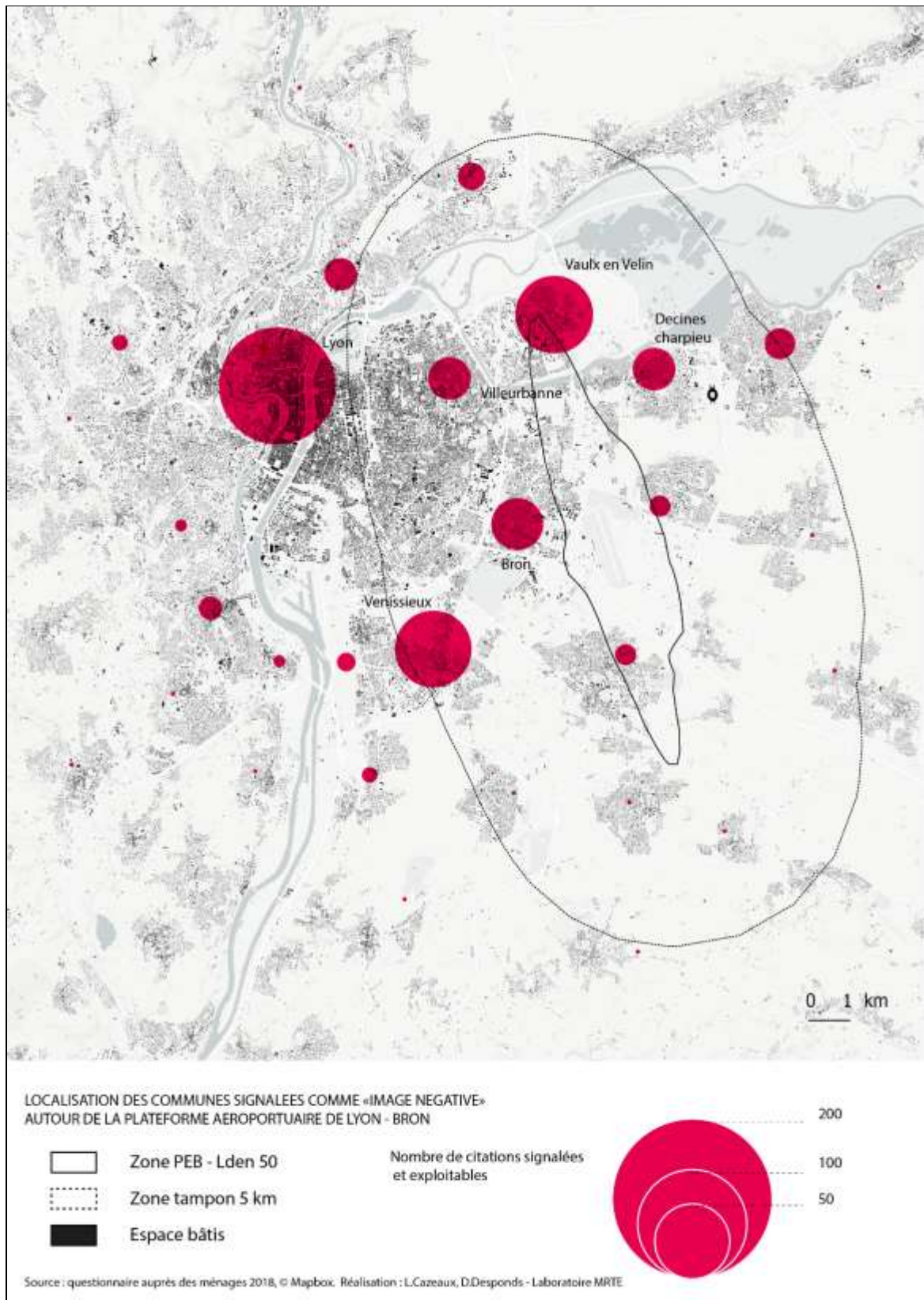
15.1. Les images différenciées des communes autour de Lyon – Bron

De manière simpliste, il est dans un premier temps nécessaire de localiser les communes associées par les enquêtés à une « image négative (**Carte 34**) ou à une « image positive » (**Carte 35**). Ces éléments sont pour partie corrélés à la taille de la commune. Lyon se dégage ainsi fortement sur chacune des deux cartes. Il est nécessaire de préciser que dans ce cas, les enquêtés ont fréquemment précisé les arrondissements qui bénéficiaient plus particulièrement de telle ou telle appréciation. Si ce niveau de détail n'apparaît pas sur les cartes, il est fourni dans le **Tableau 4**. Si ces cartes sont construites sur le même mode et permettent par conséquent une comparaison, il est néanmoins plus simple de se référer à la *Carte 36* qui fait apparaître pour chaque commune citée par les enquêtés la part respective de perceptions « positive » ou « négative ». Certaines d'entre elles (Lyon, Villeurbanne, Meyzieu, Caluire-Cuire, ...) ressortent avec un solde positif quand d'autres apparaissent avec un très fort solde négatif (Décines-Charpieu, mais surtout Vénissieux et Vaulx-en-Velin). Si l'on ne se réfère qu'à la cartographie, la plateforme aéroportuaire de Lyon – Bron ne semble pas générer de perception particulière négative, les communes les plus directement impactées par celle-ci (Bron, Chassieu ou Saint-Priest) se caractérisant par des soldes positifs.

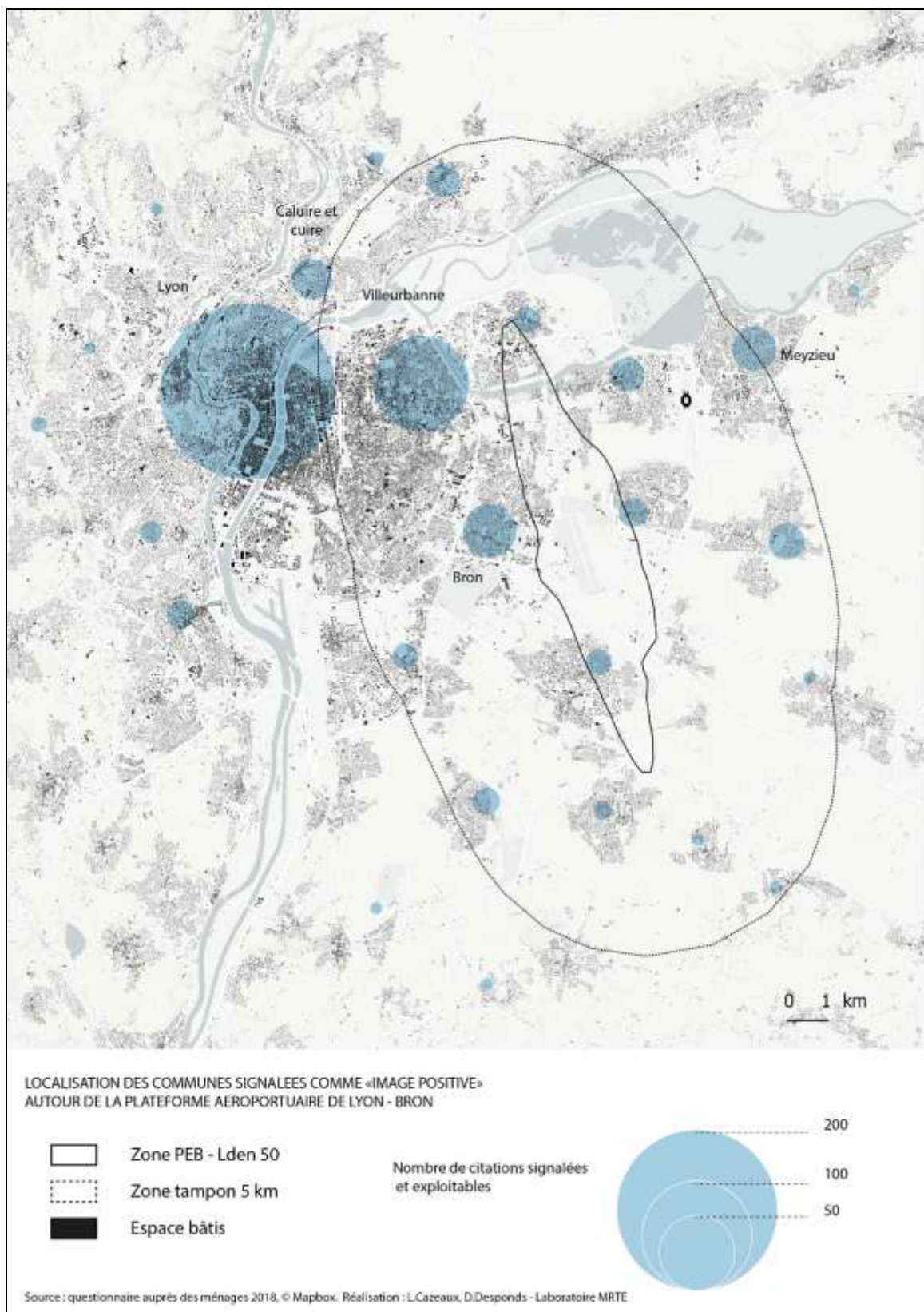
En s'appuyant sur les arguments présentés par les enquêtés, il est possible de mieux saisir les raisons contribuant à construire ces perceptions différenciées (voir le **Tableau 4**)⁴⁹. Dans certains cas, les appréciations référant à des images positives sont beaucoup plus nombreuses que celles référant à des images négatives et inversement. Lorsqu'un critère est apparu comme cité à de nombreuses reprises, le nombre de citations est indiqué dans le tableau. La ventilation dans l'une ou l'autre des deux colonnes n'a fait l'objet d'aucune modification particulière. Prenons un exemple : « le prix élevé de l'immobilier sur une commune » peut dans certains cas, selon la manière dont l'enquêté l'a intégré dans le questionnaire, apparaître comme « image positive » ou comme « image négative ». Dans le premier cas, cela pourrait signifier : une commune valorisée où l'on souhaiterait résider, dans l'autre une commune inaccessible où il n'a pas été possible de prospecter en raison des ressources du ménage. Le questionnaire permet donc d'avoir accès à un certain nombre d'informations qualitatives,

⁴⁹ Il est nécessaire de préciser que les enquêtés ne disposaient que de peu de place dans le questionnaire pour exprimer leur point de vue. Ceci déboucha parfois sur des formules lapidaires, mais dans certains cas, plusieurs motifs furent présentés. Ils ont fait l'objet d'une simplification afin de regrouper les formules référant à des points de vue apparaissant comme similaires. Il s'agit bien de comprendre quels critères sont associés à telle ou telle commune.

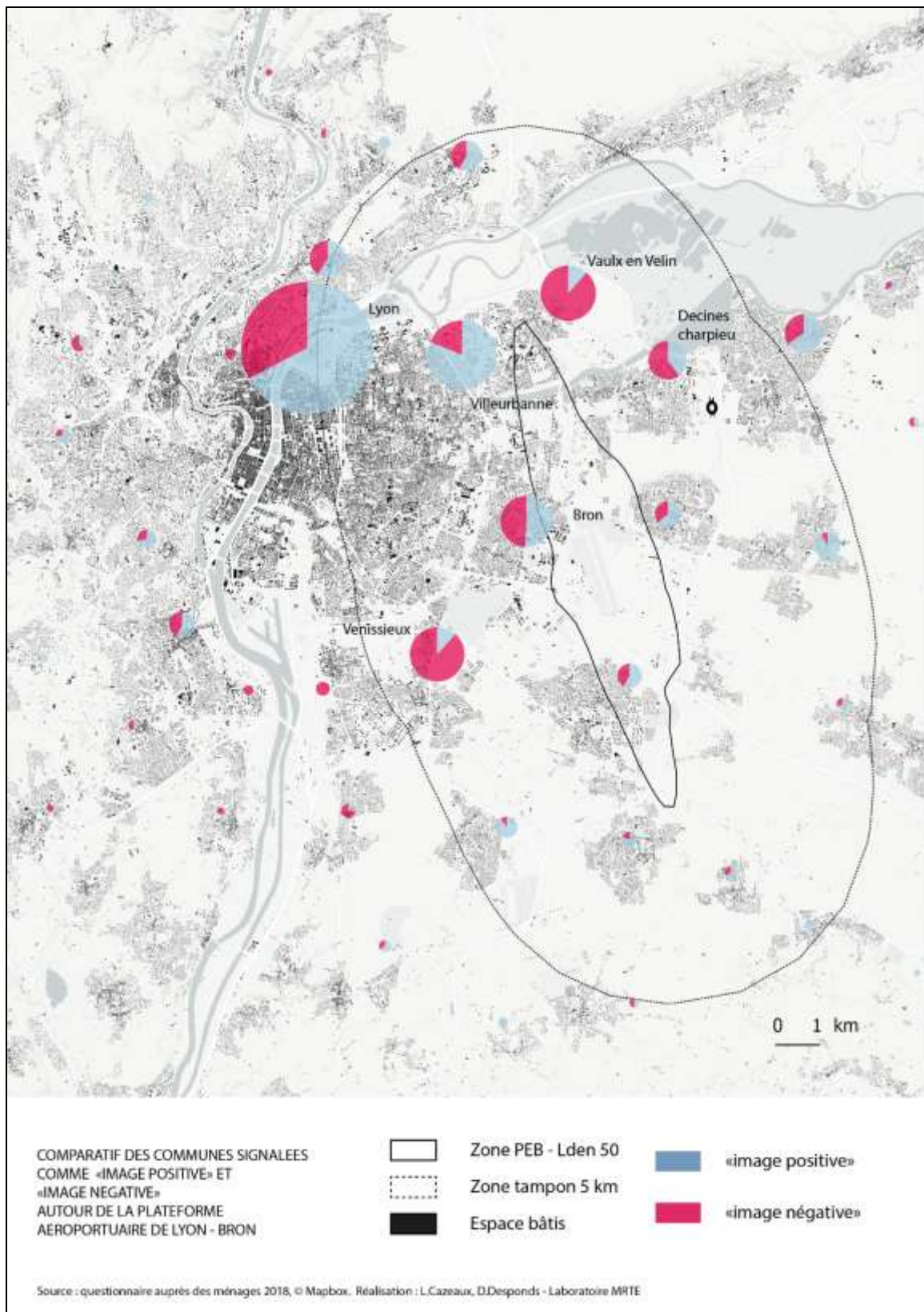
mais celles-ci restent malgré tout sommaires, même si elles permettent de brosser un premier tableau du contexte local.



Carte 34 : Communes ayant été perçues comme « à image négative » lors de phase de prospection résidentielle des ménages autour de la plateforme aéroportuaire de Lyon - Bron. Source : Questionnaire auprès des ménages mobiles. MRTE-ACNUSA, 2017.



Carte 35 : Communes ayant été perçues comme « à positive » lors de phase de prospection résidentielle des ménages autour de la plateforme aéroportuaire de Lyon - Bron. Source : Questionnaire auprès des ménages mobiles. MRTE-ACNUSA, 2017.



Carte 36 : Communes ayant été perçues comme « à positive ou (et) négative » lors de phase de prospection résidentielle des ménages autour de la plateforme aéroportuaire de Lyon - Bron. Source : Questionnaire auprès des ménages mobiles. MRTE-ACNUSA, 2017.

Les communes les plus fréquemment citées	Les arguments référant à une image négative	Les arguments référant à une image positive
<p style="text-align: center;">Lyon</p>	<p>- Lyon : immobilier trop cher (9) ; loyers trop chers (5) ; trop urbain (4) ; bouchons (3) ; difficultés pour se garer (3) ; trop de bruit (2) ; pollution (2) ; problèmes de sécurité (1) ; trop loin du lieu de travail (2) ; n'aime pas la ville (1) ; trop grand (1) ; accès difficile aux axes extérieurs (1) ; montant des taxes locales (1) ; surpopulation (1) ; cadre de vie très moyen (1) ; pas de maison (1) ; pas assez d'espaces verts (1) ; trop de passage (1) ; pas de place (1).</p> <p>- Lyon 1^{er} : Loyers trop élevés (1) ; trop bruyant (1)</p> <p>- Lyon 2^{ème} : Loyers trop chers (2) ; trop centré (1) ; immobilier trop cher (1) ; trop excentré ou isolé (1) ;</p> <p>- Lyon 3^{ème} : Immobilier trop cher (4) ; bruyant (1) ; temps de trajet trop long en voiture en ville (1) ; loyers trop chers (1) ; insécurité (1) ; trop de circulation (1) ; trop éloigné (1) ; quartier trop triste (1).</p> <p>- Lyon 4^{ème} : Pas très accessible (3) ; trop loin en transport en commun (2) ; accès en voiture au lieu de travail (1) ; en colline, pente (1) ; loyers trop chers (1) ; dénivelé trop important.</p> <p>- Lyon 5^{ème} : Trop éloigné (4) ; trop cher (2) ; pas très accessible (1) ; trop excentré ou isolé (1).</p> <p>- Lyon 6^{ème} : Immobilier trop cher (3) ; loyers trop chers (2) ; insécurité (1) ; éloigné du lieu de travail (1) ; quartier sans mixité sociale (1).</p> <p>- Lyon 7^{ème} : Trop éloigné (3) ; quartier sinistré (1) ; manque de transports en commun directs (1) ; trop excentré ou isolé (1).</p>	<p>- Lyon : les transports en commun (10) ; proximité du travail (9) ; ville dynamique (5) ; la culture (4) ; la centralité (3) ; les études (3) ; l'ambiance agréable (3) ; le cadre de vie (3) ; les commerces (2) ; la qualité de vie (2) ; la gare (1) ; beaucoup de travail (1) ; les parcs (1) ; vie de « village (1) ; tourisme (1) ; vraie métropole (1) ; bien située (1) ; attractivité de la ville (1) ; jeune (1) ; l'accessibilité aux services (1) ; proximité famille et amis (1).</p> <p>- Lyon 1^{er} : le cadre de vie (2) ; proximité du centre (2) ; sécurité (1) ; qualité de vie (1) ; commerces (1) ; travail (1) ; étude (1) ; tranquillité (1) ; accès à tout (1) ; proximité du travail (1).</p> <p>- Lyon 2^{ème} : centralité (7) ; vie du quartier (2) ; les commodités (1) ; proche lieu de travail (1) ; facilités pour sortir de Lyon (1), les transports en commun (1).</p> <p>- Lyon 3^{ème} : proche centre et gare (10) ; proche du lieu de travail (8) ; les transports en commun (8) ; quartier agréable (7) ; commerces (5) ; prix raisonnables (3) ; qualité de vie (3) ; proche parc (2) ; les commodités (2) ; bien fréquenté (2) ; quartier résidentiel (1) ; équipement scolaire (1) ; études (1) ; facilité pour sortir de Lyon (1) ; l'animation (1) ; près du périphérique (1).</p> <p>- Lyon 4^{ème} : proche lieu de travail (4) ; quartier résidentiel (1) ; vie de quartier (1) ; bien situé (1) ; agréable (1) ; qualité de vie (1) ; commerces (1) ; quartier vivant (1) ; esprit familial (1).</p> <p>- Lyon 5^{ème} : beau quartier (1) ; verdure (1) ; calme (1) ; sécurité (1).</p> <p>- Lyon 6^{ème} : proche du travail (6) ; proche du centre, de la gare (5) ; sécurité (4) ; les transports en commun (3) ; quartier résidentiel (2) ; qualité de vie (2) ; quartier agréable (2) ; les commerces (2) ; études (1) ; vie de quartier (1) ; facilité pour sortir de Lyon (1) ; bien entretenu (1) ; les populations (1) ; les commodités (1) ; les populations (1) ; l'animation (1) ; verdure (1) ; calme (1).</p> <p>- Lyon 7^{ème} : proche du centre (3) ; proche lieu de travail (3) ; loyers raisonnables (2) ; les transports en commun (2) ; résidentiel (1) ; quartier dynamique (1) ; calme (1) ; le cadre de vie (1) ; logements nouveaux et neufs (1) ; les populations (1) ; l'animation (1).</p>

	<p>- Lyon 8^{ème} : Trop loin du centre (3) ; immobilier trop cher (2) ; distance entre gare et lieu de travail (1) ; quartier difficile (1) ; trop éloigné du lieu de travail (1) ; manque de transport en commun direct (1) ; pas vivant (1) ; trop éloigné en transport en commun (1).</p> <p>- Lyon 9^{ème} : Trop loin (3) ; excentré (2) ; pas très accessible (1) ; en pente (1) ; quartier non connu (1) ; insécurité (1) ; trop excentré ou isolé (1) ; loyers trop chers (1) ; éloigné du lieu de travail (1) ; trop proche du lieu de travail (1) ; trop loin en transport en commun (1).</p> <p>- Est lyonnais : mal côté (1).</p> <p>- Ouest lyonnais : trop éloigné (1) ; trop de bouchons pour travailler (1) ; trop loin de mon travail, quartier peu apprécié (1) ; trop cher (1).</p>	<p>- Lyon 8^{ème} : proche lieu de travail (8) ; les transports en commun (5) ; ambiance dans le quartier (5) ; équipements scolaires (3) ; qualité de vie (3) ; les universités (2) ; calme (1) ; sécurité (1) ; commerces (1) ; prix raisonnables (1) ; le cadre de vie (1) ; logements nouveaux et neufs (1) ; proche de tout (1).</p>
Villeurbanne	<p>- Délinquance (2) : insécurité (1) ; certains quartiers (1) ; notoriété de l'adresse (1) ; trop loin de mon lieu de travail (1) ; trop de passage (1) ; éloigné de la gare Part-Dieu (1) ; pas de commerces (1) ; prix de l'immobilier (1) ; logements proposés (1) ; vie de quartier (1) ; trop urbain (1) ; trop éloigné en transport en commun de mon lieu d'études (1).</p>	<p>- Les transports en commun (18) ; proche de Lyon (10) ; proximité du travail (9) ; les commerces (6) ; proche écoles et universités (6) ; qualité de vie (6) ; ville attachante (5) ; prix d'achat abordable (4) ; cadre de vie agréable (4) ; le dynamisme (4) ; vie culturelle (3) ; prix moins élevés qu'à Lyon (3) ; bon rapport qualité prix (2) ; les commodités (2) ; vie associative (2) ; ambiance de vie (2) : proche du périphérique (2) ; les populations (3) ; proximité de la famille (2) : pareil Lyon, en un peu moins bien (1) ; bon environnement (1) ; mixité sociale (1) ; mixité culturelle (1) ; localisation (1) ; proximité du parc de la Tête d'or (1) ; commune socialiste (1) ; centre intéressant (1).</p>
Vaulx-en-Velin	<p>- Insécurité (12) ; trop loin du centre de Lyon (7) ; mauvaise réputation (3) ; quartiers sensibles (3) ; trop « quartier » (2) ; communautarisme (2) ; peu de transports en commun (2) ; environnement (2) ; pas de sécurité (1) ; idem que Saint-Priest (1) ; commune trop sensible (1) ; sauf secteur « La Scie » (image de la ville) (1) ; insalubrité (1) ; trop populaire (1) ; environnement instable (1) ; pas assez d'espaces verts (1) ; pas attractif (1) ; taxe d'habitation élevé (1) ; population (1) ; communautés composés de quartier (1) ; impôts fonciers (1) ; l'unité des quartier (1) ; problème de bruit (1) ; pollution (1) ; bouchons (1).</p>	<p>- Moins cher (1) ; toujours accessible (1).</p>
Bron	<p>- Insécurité (3) ; trop de grands ensembles (1) ; immeuble style ZUP (1) ; trop éloigné du centre de Lyon (4) ; trop éloigné de ma famille (1) ; pas d'accès au centre de Lyon par transport en commun</p>	<p>- Les transports en commun (6) ; proche du travail (6) ; bien situé (3) ; proche de Lyon (2) ; proximité de la famille (2) ; grands parcs (1) ; commodités (1) ; les écoles (1) ; proche du périphérique (1) ; quartier (1) ;</p>

	(1) ; trop urbain (1) ; trop loin du travail (1) ; peu de transports en commun (1) ; trop cher (1) ; pas attractif (1) ; taxe d'habitation trop élevé (1) ; quartier (1) ; quartier sensible (Arabes) (1) ; communautarisme (1) ; délinquance (1) ;	ambiance (1) ; bon environnement (1) ; calme (1) ; ville accueillante (1) ; cosmopolite (1) ; dynamisme (1) ; moins « centre-ville » (1) ; propriétaire d'un appartement en location (1).
Vénissieux	- Insécurité (11) ; Mauvaise réputation (4) ; quartiers sensibles (4) ; prix des impôts locaux trop élevés (3) ; trop loin du centre de Lyon (3) ; environnement (2) ; trop éloigné du lieu de travail (2) ; trop proche du lieu de travail (2) ; commune difficile (1) ; trop de grands ensembles (1) ; immeuble type ZUP (1) ; ville moche (1) ; mauvaises écoles (1) ; lieu de travail (1) ; quartier (1) ; ambiance (1) ; commune dangereuse pour femme seule (1) ; écoles, collèges difficiles (1) ; loin de la famille (1) ; pas attractif (1) ; environnement urbain dégradé (1) ; communautarisme (1) ; délinquance (1) ; malfamé (1)	- Proximité du travail (2) ; moins cher (1) ; toujours accessible (1) ; commune limitrophe à Lyon (1).
Décines-Charpieu	- Trop loin (2) ; quartier (2) ; trop éloigné du lieu de travail (1) ; banlieue (1) ; trop de bruit (1) ; insécurité (1) ; communautarisme (1) ; proximité du stade (1) ; ambiance (1) ; cité (1) ; Ville pas belle du tout (1).	- Proche de la famille (3) ; proche du lieu de travail (2) ; ville tranquille (2) ; proximité Lyon (2) ; ville aérée (1) ; proche de la nature (1) ; prix abordables (1) ; écoles (1) ; près ancien domicile (1) ; bien située (1) ; bon environnement (1) ; bien desservie (1).
Meyzieu	- Trop éloigné du lieu de travail (1) ; trop loin (1) ; sécurité (1) ; trop de travaux (1) ; pas assez agréable (1) ; logement proposé (1) ; vie de quartier (1).	- Proche lieu de travail (5) ; proche de Lyon (3) ; proche famille (3) ; prix abordable (2) ; transports en commun (2) ; bien située (2) ; ville tranquille (2) ; commodités (1) ; près ancien domicile (1) ; proche de la nature (1) ; proximité du canal (1) ; bon environnement (1) ; bien desservie (1) ; dans la métropole de Lyon (1) ; calme (1) ; écoles (1).
Caluire-et-Cuire	Ville chère (3) ; trop loin de Lyon (2) ; trop périphérique (2) ; ne pas avoir de surface avant 5 ans dans la résidence (1) ; montant des taxes locales (1) ; trop éloigné (1).	- Proximité du lieu de travail (3) ; qualité de vie (2) ; ancienne commune de résidence (1) ; beau quartier (1) ; situation (1) ; proximité Croix-Rousse (1) ; proximité axes routiers (1) ; qualité des espaces verts (1) proximité de Lyon (1) ; population (1) ; commerces (1) ; près des activités (1) ; près du périphérique (1) ; proximité du parc de la Tête d'or.
Rilleux-la-Pape	- Insécurité (2) ; pas accessible (1) ; quartier (1) ; ambiance (1) ; trop loin du centre de Lyon (1) ; éloignement des transports en commun (1) ; prix au m ² trop élevé (1).	- Proximité famille (2) ; connaissait déjà la ville (1) ; proximité du travail (1) ; souhaitait rester sur la commune (1) ; proximité école (1) ; contraintes garde alternée (1) ; propriété familiale (1) ; espaces verts (1) ; quartier calme (1) ; campagne (1) ; commerces (1) ; proximité de tout (1).
Chassieux	- Problème de sécurité (1) ; bruit (1) ; pollution (1) ; bouchon (1) ; trop cher (1) ; pas assez de transport en commun (1) ; pas de vie de quartier (1) ; peu de transport (1).	- Proximité ancien domicile (1) ; village sûre (2) ; village calme (1) ; attractivité parcours scolaire (1) ; espace vert (1) ; beaucoup de maisons (1) ; cadre agréable (1)

Saint-Priest	- Pas d'accès rapide au centre de Lyon par transport en commun (2); Trop de grands ensembles (1); immeubles de type ZUP (1); environnement (1); insécurité (2); ville bétonnée (1); mauvaises écoles (1); circulation (1); loin de la famille (1); trop éloigné (1).	- ville qui s'agrandit (1); logements moins chers (3); attachement personnel (1); proximité du travail (2); Accès aux transports (2); ville animée (1); bien située (2); bon environnement (1); proximité famille (1);
---------------------	--	--

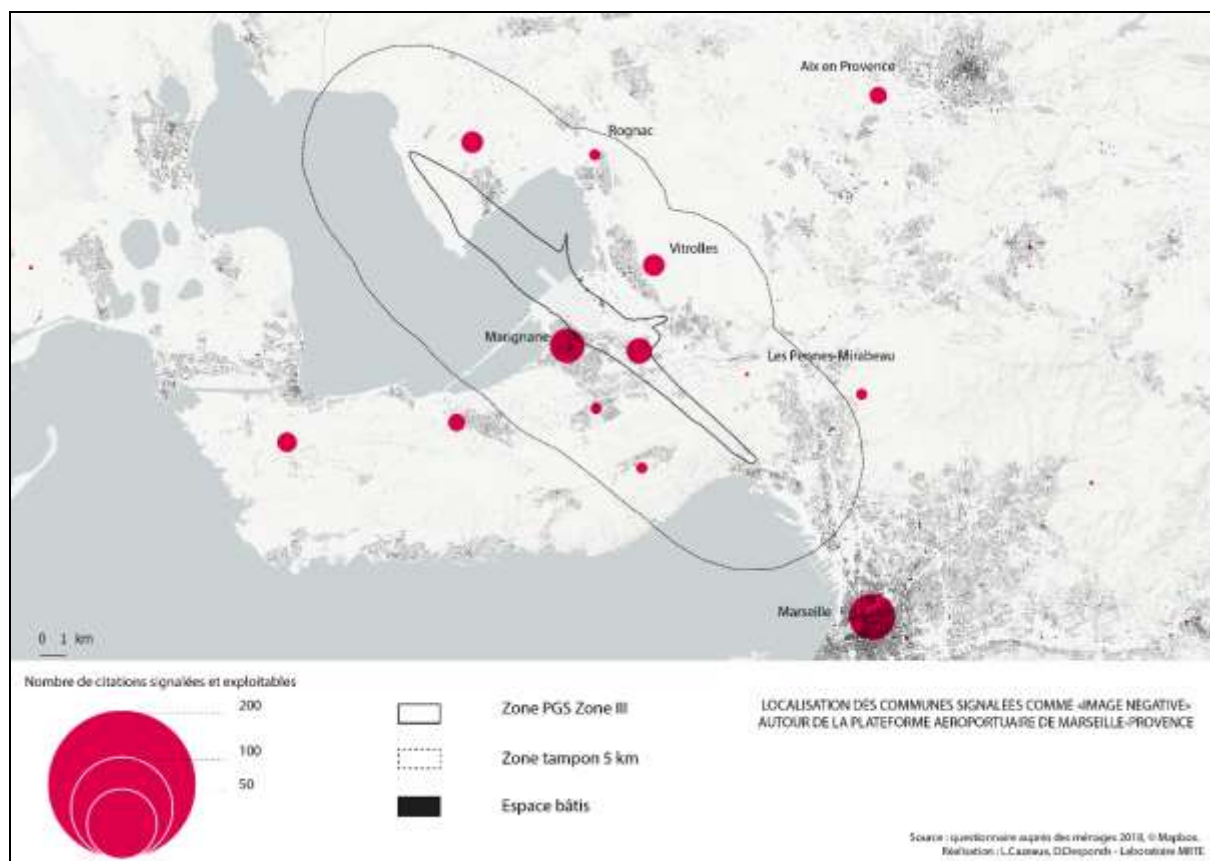
Tableau 5 : Arguments présentés par les enquêtés pour expliquer les communes souhaitées (à image positive) ou à éviter (à image négative) à proximité de la plateforme aéroportuaire Lyon - Bron, lors de leur dernière mobilité résidentielle. Source : questionnaire auprès des ménages mobiles, MRTE-ACNUSA, 2017.

Les arguments mis en avant dans le cas de Lyon présentent une grande variété, il serait néanmoins possible de les associer au phénomène métropolitain (l'accessibilité, les infrastructures de transport, le potentiel en emplois, la vie culturelle). Ceci a son pendant du côté des perceptions négatives (l'immobilier cher, les problèmes de circulation, etc.). Certains enquêtés émettent des nuances dans leurs perceptions en fonction des arrondissements, les 7^{ème} et 8^{ème} apparaissant parfois comme plus calmes, mais aussi comme plus excentrés. Le cas de Villeurbanne est quant à lui intéressant. La commune bénéficie d'un fort solde de perceptions positives. Cette commune de près de 150 000 habitants, ce qui en faisait en 2014 la vingtième ville la plus peuplée de France, est fréquemment perçue comme le prolongement de Lyon (son possible 10^{ème} arrondissement, même si les élus de la commune ont toujours refusé cette perspective), avec une partie des avantages de celle-ci, mais aussi avec des prix de l'immobilier plus accessibles. Les autres communes bénéficiant de perceptions positives sont les communes plus résidentielles et assez aisées socialement de Meyzieu et Caluire-Cuire.

A l'inverse, il est frappant de constater que plusieurs communes sont perçues très négativement. Il s'agit de Vénissieux, de Vaulx-en-Velin et dans une moindre mesure de Décine-Charpieu. Pour les deux problèmes, les perceptions négatives renvoient à la fois à la question sociale et à celle des formes urbaines. Ce sont les grands ensembles d'habitat social qui contribuent à maintenir cette perception négative et aux phénomènes sociaux et sociétaux qui y sont associés. *Le Tableau 4* indique pour Vaulx-en-Velin à 12 reprises « délinquance », à 3 « mauvaise réputation » et à 3 « quartiers sensibles ». Dans le cas de Vénissieux, ces différents items sont respectivement identifiés à 11, 4 et 4 reprises. Dans le même temps, certains enquêtés pointent aussi des impôts locaux élevés. Il est étonnant que près de 20 ans après la loi SRU (décembre 2000) et quinze ans après la création de l'ANRU en février 2004, les mêmes termes restent associés à ces communes de la politique de la ville. Quoi qu'il en soit, elles semblent agir comme des repoussoirs au sein de cette agglomération lyonnaise.

S'agissant enfin des communes immédiatement situées à proximité de la plateforme Lyon – Bron, il ressort qu'elles bénéficient d'une image nuancée et de la totale absence à une référence à la plateforme aéroportuaire. Celle-ci, de manière particulièrement surprenante, ne fait l'objet d'aucun signalement (positif, comme négatif).

15.2. Les images différenciées des communes autour de Marseille - Provence

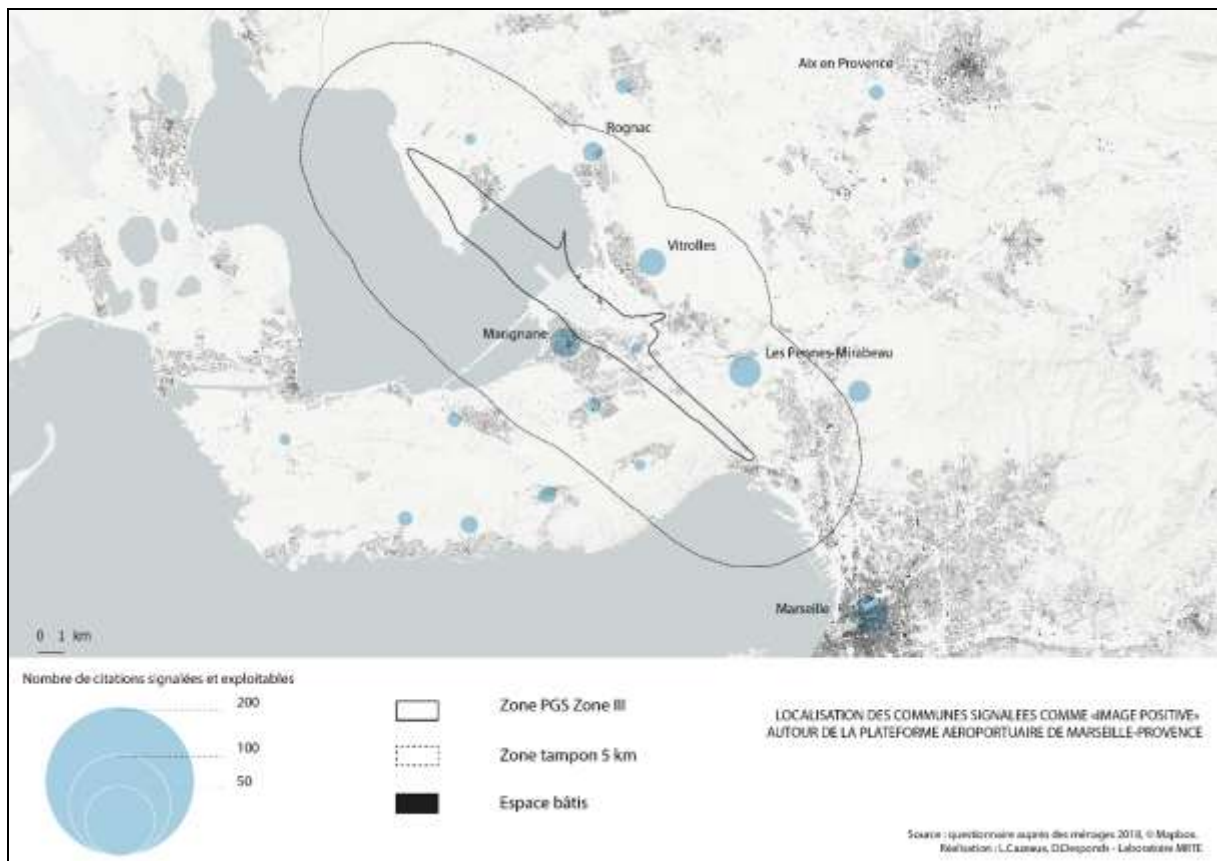


Carte 37 : Communes ayant été perçues comme « à image négative » lors de phase de prospection résidentielle des ménages autour de la plateforme aéroportuaire de Marseille - Provence. Source : Questionnaire auprès des ménages mobiles. MRTE-ACNUSA, 2017.

Comme il a été indiqué précédemment, dans le cas de la plateforme Marseille – Provence, nous disposons d'un nombre plus restreint d'indications sur la perception des communes. A la différence de Lyon, Marseille n'écrase pas fortement les réalisations cartographiques et par ailleurs ne conduit que rarement à des distinctions selon les arrondissements.

Afin de pouvoir les comparer avec les cartes réalisées dans l'agglomération lyonnaise, celles portant sur Marseille (*Cartes 37, 38 et 39*) sont conçues de façon similaire. Outre Marseille, les communes ayant fait l'objet du plus grand nombre d'indications sont Marignane, Vitrolles,

Berre-l'Etang, les Pennes-Mirabeau et Saint-Victoret. Les cinq dernières sont localisées à proximité de la plateforme Marseille – Provence, voire dans le prolongement des pistes (Berre-l'Etang ou Saint-Victoret) et par conséquent potentiellement impactées par le trafic aérien. Comme dans le cas lyonnais, c'est la carte permettant une comparaison terme à terme des images positives ou négatives (*Carte 39*) qui fournit les enseignements les plus utiles.



Carte 38 : Communes ayant été perçues comme « à image positive » lors de phase de prospection résidentielle des ménages autour de la plateforme aéroportuaire de Marseille - Provence. Source : Questionnaire auprès des ménages mobiles. MRTE-ACNUSA, 2017.

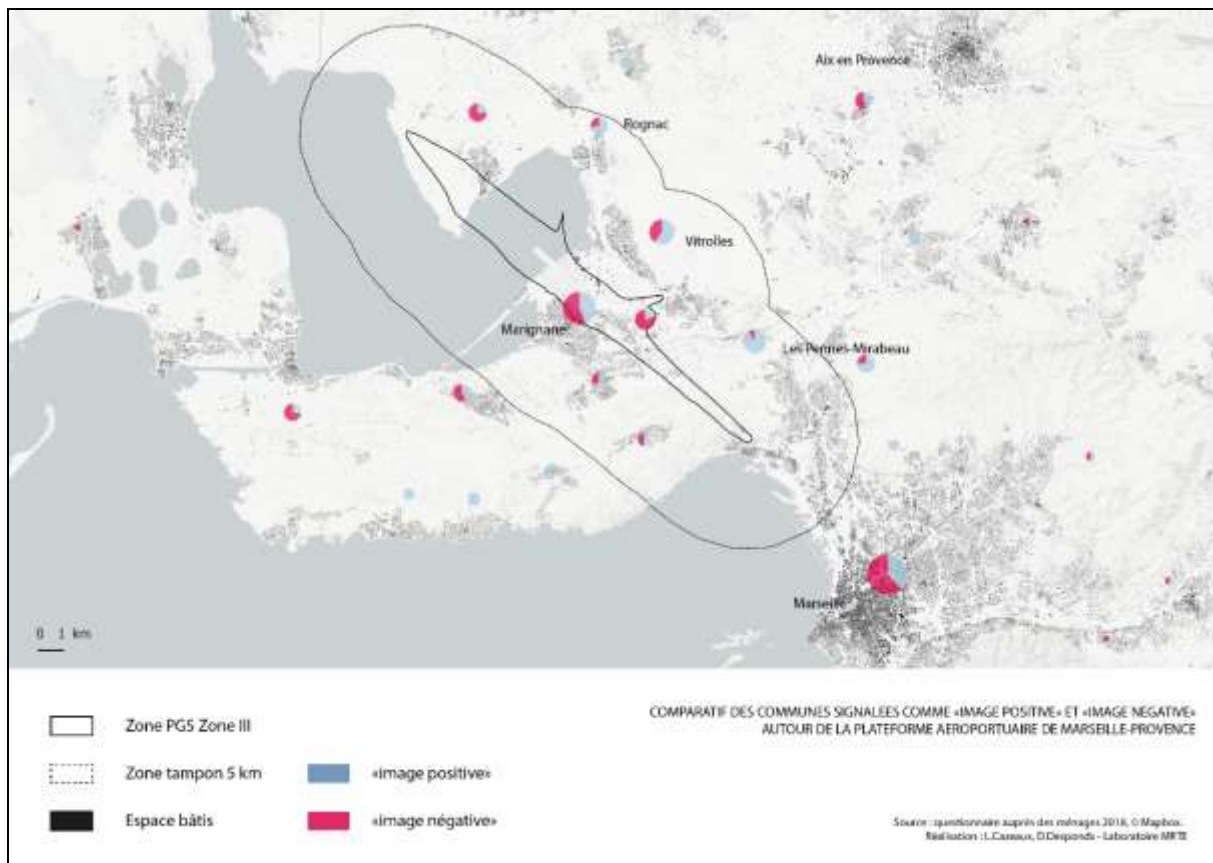
Il ressort ainsi que Berre – l'Etang, Marignane et Saint-Victoret enregistrent davantage de signalements se rattachant à une « image négative » qu'à une « image positive », à la différence de Vitrolles, Rognac ou encore plus nettement des Pennes- Mirabeau. Par ailleurs, à la différence de la ville même de Lyon qui était fréquemment signalée de façon positive, celle de Marseille l'est plus souvent de façon « négative ».

L'étude des arguments associés à chacune de ces communes (voir *Tableau 5*) fournit des éclairages permettant de mieux comprendre les raisons ayant conduit à l'image positive *versus* négative. Si certaines renvoient à des raisons personnelles (trop loin du domicile par exemple), d'autres, comme dans le cas étudié précédemment autour de Lyon – Bron,

correspondent davantage à des perceptions liées à l'urbanisme, à des enjeux sociaux, voire à des nuisances environnementales. En raison du moins grand nombre de questionnaires reçus autour de Marseille – Provence, comparativement à Lyon – Bron, les arguments présentés par les enquêtés seront mécaniquement beaucoup moins nombreux. Certaines lignes de force se dégagent néanmoins.

Dans le cas de Marseille, les principaux points négatifs proviennent du trafic routier et des nuisances qui lui sont associées (pollution, bruit), l'insécurité est également pointée à plusieurs reprises. Inversement, cette ville, en particulier les quartiers nord apparaissent plus accessibles sur le plan de l'immobilier.

Marignane présente également une image duale, avec d'un côté l'identification de points négatifs (l'urbanisme, les grands ensembles, le trafic routier), mais de l'autre des points positifs (une ville calme, bien conçue). Il serait nécessaire de savoir si les enquêtés réfèrent aux mêmes quartiers de la ville lorsqu'ils signalent tel ou tel aspect, mais l'enquête par questionnaire atteint ici ses limites. Il ne nous est pas possible à partir des informations recueillies d'aller plus loin dans les analyses, seuls les entretiens en face-à-face pourraient permettre de les affiner. Des nuisances spécifiques liées à la plateforme aéroportuaire Marseille – Provence sont par ailleurs associées à Marignane, nous y reviendrons ultérieurement de manière plus explicite.



Carte 39 : Communes ayant été perçues comme « à positive ou (et) négative » lors de phase de prospection résidentielle des ménages autour de la plateforme aéroportuaire de Marseille - Provence. Source : Questionnaire auprès des ménages mobiles. MRTE-ACNUSA, 2017.

Si la commune de Vitrolles voit s’opposer d’un côté des points négatifs (insécurité, pollution) et de l’autre des aspects plus positifs (bonne desserte), les communes de Berre-l’Étang et de Saint-Victoret cumulent les points négatifs, qu’il s’agisse des pollutions liées à la pétrochimie pour la première ou aux pollutions sonores liées à l’aéroport pour la seconde. Inversement, les communes de Pennes-les-Mirabeau ou Septème-les-Vallons présentent un profil de commune plus calme, plus verte, résidentielle. Ces communes font également partie de celles de la zone d’étude Marseille – Provence présentant des taux de CPIS plus élevés (voir les *Cartes 18* et *19*) et des taux de ménages sous le seuil de pauvreté faibles (voir la *Carte 13*). Il est ainsi possible de retrouver des formes d’associations déjà observées sur les autres terrains d’étude, contribuant à construire des images positives ou négatives. L’étude portant plus particulièrement sur les aspects résidentiels, s’opposent d’un côté des communes (ou dans certains cas des quartiers) moins denses, intégrant un tissu pavillonnaire et captant plutôt des catégories socialement aisées et de l’autre des communes concentrant de l’habitat collectif parfois sous la forme de grands ensembles et voyant résider des catégories plus populaires. Cette dualité dans les perceptions des territoires est fréquemment observée.

Dans le cas de Marseille – Provence, il est maintenant nécessaire de mettre l’accent sur la question de l’aéroport et de son impact environnemental, totalement absente dans le cas de Lyon – Bron comme cela avait été précédemment signalé, mais indiquée à plusieurs reprises dans celui de Marseille – Provence. Ceci concerne deux communes : Marignane et Saint-Victoret. Six indications se référant à la plateforme aéroportuaire concernent la première et cinq la seconde. Pour la première sont signalés le bruit et les nuisances sonores, pour la seconde le bruit et le positionnement dans l’alignement des couloirs aériens. La nature des avions fréquentant la plateforme de Marseille – Provence et les niveaux de bruit associés explique grandement les différences de perception observées entre les deux plateformes de Marseille – Provence et Lyon – Bron. Par-delà les indications fournies lors de la phase de questionnaire, il sera par ailleurs nécessaire de voir par l’intermédiaire des entretiens en face-à-face si des stratégies spécifiques d’évitement en relation avec les nuisances aéroportuaires sont mises en place par les ménages. Par ailleurs, comme dans le cas de Toulouse – Blagnac, il est possible de constater que des communes proches de la plateforme mais non situées dans l’axe des pistes ne sont pas signalées comme affectées par les nuisances sonores, cela est le cas par exemple de Vitrolles ou Rognac. Par contre, de manière plus surprenante, dans le cas de la commune de Berre-l’Etang, positionnée dans l’alignement des pistes, ce ne sont pas les nuisances sonores qui sont signalées, mais uniquement l’impact des pollutions liées aux activités pétrochimiques. Si les questionnaires permettent de dégager une première photographie des perceptions différenciées de l’espace local, ils ne suffisent pas à approfondir la question. Ceci est en particulier le cas pour Marseille – Provence où le nombre de questionnaire reçu était beaucoup moins important que dans celui de Lyon – Bron, comme en attestent les nombres de signalement associés à chacun des items (voir la comparaison des **Tableau 4 et Tableau 5**).

Les communes les plus fréquemment citées	Les arguments référant à une image négative	Les arguments référant à une image positive
Marseille	<ul style="list-style-type: none"> - Marseille : Pollution (3) ; trop éloignée du travail (3) ; insécurité (2) ; embouteillages (2) ; ville trop grande (2) ; impôts locaux élevés (1) ; surpopulation (1) ; trop de logements sociaux (1) ; population difficile (1) ; trop cher (1) ; sale (1) ; mauvaise circulation (1) ; ambiance désagréable (1). - Marseille 1^{er} : Plus près du travail et quartier nord, mais pollution (1) ; insécurité (1) ; bruit (1). - Marseille 3^{ème} : Insécurité (1) ; bruit (1). - Marseille 6^{ème} : - Marseille 13^{ème} : Loin de la famille (1) ; pas recommandée pour élever un enfant (1). - Marseille 15^{ème} : Insécurité (1) ; bruit (1) ; impôts. - Marseille 16^{ème} : 	<ul style="list-style-type: none"> - Marseille : Zone d'attraction (1) ; proche famille (1) ; intérêt pour la ville (1) ; coût des loyers (1) ; ville accessible financièrement, surtout zone nord (1) ; peu importe le quartier (1). - Marseille 1^{er} : - Marseille 3^{ème} : - Marseille 6^{ème} : Lieu de l'école. - Marseille 13^{ème} : Sécurité (1) ; espaces verts (1) ; bonnes écoles (1). - Marseille 15^{ème} : Entre l'école et l'entreprise. - Marseille 16^{ème} : L'Estaque : sécurité (1) ; espaces verts (1) ; bonnes écoles.
Marignane	<ul style="list-style-type: none"> - Nuisances sonores de l'aéroport (2) ; trop bruyant (proximité de l'aéroport) (2) ; trop loin (1) ; entre des autoroutes (1) ; rien, mais aéroport (1) ; couloirs aériens (1) ; urbanisme mal conçu (1) ; trop de bruit d'infrastructures (1) ; trop de HLM (1) ; trop embouteillée (1) ; éloignement du travail (1) ; ambiance désagréable (1) ; pollution (1). 	<ul style="list-style-type: none"> - Ville agréable (3) ; proximité lieu de travail (2) ; quartier calme (1) ; bien entretenu (1) ; avons vécu dans cette commune (1) ; mairie active (1) ; moins de délinquance (1) ; très belle ville (1).
Vitrolles	<ul style="list-style-type: none"> - Insécurité (2) ; mal fréquentée (2) ; pollution (2) ; drainant (1) ; foule (1) ; ambiance désagréable (1). 	<ul style="list-style-type: none"> - Ville bien desservie (2) ; rapprochement familial (2) ; proximité professionnelle (2) ; proximité du travail et de la gare (aéroport) (1).
Les Pennes-Mirabeau	<ul style="list-style-type: none"> - Eloignement professionnel (1) ; loyers un peu chers (1). 	<ul style="list-style-type: none"> - Petite ville calme (2) ; moins de délinquance (2) ; quartier calme (1) ; plus retranché (1) ; les associations (course à pied, randonnées) (1) ; petite ville calme (2) ; de nombreux amis (1) ; zone en construction (1) ; espaces verts (1) ; bonnes écoles (1) ; proximité familiale (enfants, petits-enfants) (1) ; commune au centre des différents axes routiers (1) ; lycée à proximité (1) ; très belle ville (1) ; prix trop élevé (1).
Saint-Victoret	<ul style="list-style-type: none"> - Passage d'avions trop bas (1) ; nuisances sonores aéroport (2) ; trop bruyante, proximité aéroport (1) ; trop de bruit (couloir aérien) (1) ; pollution (1) ; zone isolation entre quartiers (1). 	<ul style="list-style-type: none"> - Accolée à Marignane (1) ; très jolie (1) ; proximité professionnelle (1).
Rognac	<ul style="list-style-type: none"> - Zone inondable (1). 	<ul style="list-style-type: none"> - Récupération d'une entreprise familiale (1) ; petite commune (1) ; campagne (1) ; peu d'offres (1) ; proximité professionnelle

		(1).
Septème-les-Vallons	- Loyers un peu chers (1).	- Tranquille (2) ; proximité familiale (2) ; proximité du travail (2) ; sécurité (1) ; espaces verts (1) ; bonnes écoles (1) ; proximité de Marseille (1).
Berre-l'Étang	- Pollution (3) ; pétrochimie (1) ; pas agréable à vivre (1) ; ambiance désagréable (1).	- Rapprochement familial (2) ; écoles (1) ; relations sociales (1) ;
Châteauneuf-les-Martigues	- Village dortoir, sans histoire et sans gaieté (1) ; éloignement du travail (1) ; envie de changement, commune d'enfance de mon conjoint (1).	- Environnement connu (1) ; maison familiale (1).
Gignac-la-Nerthe	- Commune que nous connaissons mal (1).	- Lieu travail (1) ; école des enfants (1) ; zone collège et lycée pour enfant (1) ; plus campagne (1) ; plus retransché (1) ;
Le Rove	- Trop éloignée de la famille (1).	- Petit village (1) ; zone collège et lycée pour enfant (1) ;

Tableau 6 : Arguments présentés par les enquêtés pour expliquer les communes souhaitées (à image positive) ou à éviter (à image négative) à proximité de la plateforme aéroportuaire Marseille - Provence, lors de leur dernière mobilité résidentielle. Source : questionnaire auprès des ménages mobiles, MRTE-ACNUSA, 2017.

16. Les enquêtés et leurs stratégies résidentielles : analyse des entretiens en face-à-face

16.1. Croisement des critères et difficultés d'élaboration d'une typologie

La méthode de traitement des 135 entretiens en face-à-face obtenus dans le cadre de l'étude initiale portant sur les plateformes aéroportuaires de Paris – CDG, Paris – Orly et Toulouse – Blagnac était la suivante, comme indiqué dans le schéma ci-après (**Figure 1** : - Phase 1 : caractériser les profils (PCS, structure familiale, catégorie d'âges, statut d'occupation actuel, type de logement actuel, caractéristique de la dernière mobilité résidentielle) – Phase 2 : Positionner sur une échelle la sensibilité à la gêne occasionnée par les plateformes aéroportuaires – Phase 3 : Identifier des corrélations entre les variables décrivant les enquêtés (ées) et la sensibilité aux gênes résultant des plateformes aéroportuaires – Phase 4 : Dégager des types de comportements (les Figures) des enquêtés mis en œuvre, ceci pouvant aller d'attitudes passives à des actions plus volontaires (demandes d'aides pour améliorer les logements, formes de mobilisation, stratégies d'évitement). Dans le cas de l'étude n°2 portant sur les plateformes de Lyon – Bron et Marseille – Provence, une telle méthodologie ne peut être reproduite et ce pour deux raisons. Si le nombre d'entretiens en face-à-face réalisés autour de Lyon – Bron a été conséquent (45, soit un peu moins que les 52 de Toulouse – Blagnac, mais davantage que les 41 de Paris – CDG ou les 40 de Paris – Orly), ceux-ci ne permettent pas de croisement entre la perception des nuisances sonores liées aux plateformes et les caractéristiques des enquêtés, en effet, la très grande majorité d'entre eux ne signale jamais de nuisances liées à cette plateforme : 36 sont classés au niveau A de notre échelle et seulement 9 au niveau B. Dans ces conditions, il est impossible statistiquement de dire si une corrélation apparaît entre telle ou telle variable et un niveau de bruit ressentie (par exemple entre le fait de résider dans une maison avec jardin et une plus grande perception des nuisances sonores aéroportuaires). Dans le cas de Marseille – Provence, le problème est d'un autre ordre et résulte du nombre trop faible d'entretiens recueillis (4), même si ceux-ci font systématiquement allusion aux nuisances aéroportuaires. Le nombre d'enquêtés, résultant comme cela avait préalablement été signalé d'un vivier d'enquêtables très faible ne permettant pas de dégager des régularités. Les entretiens peuvent donc être exploités, mais uniquement pour illustrer telle ou telle position et non pour dégager des tendances fortes concernant la plateforme de Marseille – Provence.

Afin de pallier ce problème, il a été décidé de reprendre les figures obtenues dans le cadre de la première étude et d'identifier les enquêtés de la seconde étude qui leur correspondaient. L'étude n°2 vient ainsi s'inscrire en complément de la première, permettant d'apporter de nouveaux éléments interprétatifs.

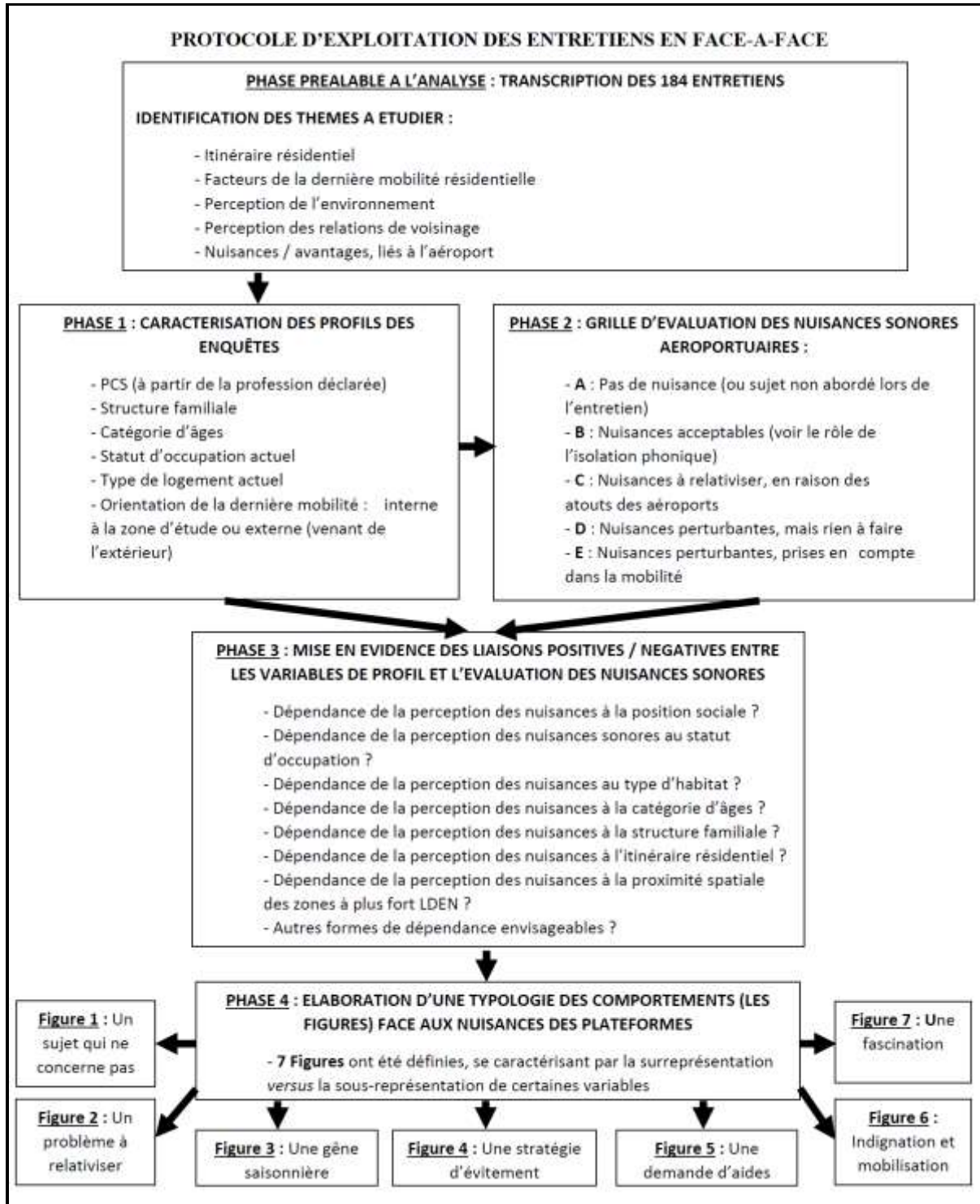


Figure 1 : Protocole d'exploitation des entretiens en face-à-face.

Comme le montre le **Tableau 7** qui correspond à la première étape de la phase 3 du protocole, celle où sont résumés dans un tableau les perceptions des enquêtés sur les nuisances aéroportuaires, en fonction des différentes variables susceptibles de jouer un rôle explicatif, les nombres ne se ventilent presque exclusivement dans les colonnes A et B. Ceci n'avait pas été le cas dans l'étude précédente, un nombre beaucoup plus important d'entretiens laissant apparaître une sensibilité plus forte aux nuisances aéroportuaires. Quelques précisions doivent être apportées. Si les nuisances sonores liées à l'aéroport Lyon – Bron ne sont que très exceptionnellement signalées (le plus souvent suite à une relance de la part de l'enquêteur et non de façon spontanée), d'autres formes de nuisances sonores sont évoquées. Elles peuvent concerner les bruits liés au voisinage (au sein même de l'immeuble pour les enquêtés résidant dans le collectif, en conséquence d'une mauvaise isolation phonique) ou ceux liés à la rue (tapage nocturne parfois, mais beaucoup plus fréquemment le bruit du trafic routier). Dans le cas de l'étude précédente, nous avons observé que de nombreuses personnes étaient soumises à des nuisances sonores multi-causales (bruit du voisinage, plus bruit du trafic routier ou des voies ferrées, plus bruits des avions). Dans ce cas, les enquêtés étaient amenés à préciser quelles étaient les sources les plus perturbantes, ce qui conduisait presque systématiquement à relativiser le bruit des avions. Dans le cas de l'étude n°2, il est fréquemment apparu que les nuisances sonores étaient mentionnées comme ayant joué un rôle lors de la dernière mobilité résidentielle⁵⁰, mais celles-ci n'ont jamais été associées à la plateforme aéroportuaire de Lyon – Bron, même pour des personnes résidant ou ayant résidé à proximité. Les nuisances sonores liées aux plateformes aéroportuaires ont toutefois été évoquées spontanément à deux reprises pour des enquêtés de la zone de Lyon – Bron. Ainsi, l'enquêtée n°151 [Lyon - Bron ; Lyon 3^{ème} ; 30-39 ans ; CPIS ; Famille ; Propriétaire ; Maison avec jardin ; Interne]⁵¹ signale les nuisances liées à son nouveau lieu de résidence à Nantes⁵², celles-ci résultent de la plateforme Nantes – Atlantique : « *Bah... l'environnement résidentiel donc c'est beaucoup d'ancien, y'a peut-être un peu de bureaux... Mais c'est beaucoup d'habitation quand même et un peu de commerces. Alors, on entend un peu les avions. Pas*

⁵⁰ Ainsi, les enquêtés n°145, n°150, n°158, n°173, n°180 font mention des nuisances sonores auxquelles ils sont, ou, le plus souvent, ont été confrontés.

⁵¹ Comme dans le rapport de restitution de l'étude précédente, lorsque des enquêtés seront cités, les extraits seront toujours anonymisés et les enquêtés seront positionnés par un certain nombre d'indicateurs : [Plateforme aéroportuaire ; Lieu de résidence (commune ou arrondissement ; Classe d'âges ; PCS de l'enquêté (e) ; Structure familiale ; Statut d'occupation ; Type de logement ; Orientation de la mobilité]. Par ailleurs les propos de l'enquêté (e) seront restitués en italique maigre et ceux de l'enquêteur en normal gras.

⁵² L'enquêtée résidait à Lyon au moment de l'envoi du questionnaire, puis avait, pour des raisons familiales, déménagé à Nantes. L'entretien s'est donc déroulé par téléphone et non en face-à-face. S'il est indiqué « Interne » dans la présentation de cette enquêtée n°151, c'est parce qu'avant Lyon 3^{ème}, elle résidait également à Lyon 3^{ème} (voir **Annexe 3**).

tous les jours suivant les vents et tout, mais on entend beaucoup les avions des fois parce que l'aéroport... il n'est pourtant pas juste à côté, mais on entend pas mal les avions, certains jours après... Le quartier, ça va des fois la nuit vous allez entendre des gens un peu bourrés qui reviennent des coins où y'a plus de bars et qui passent par-là, mais c'est plutôt calme la nuit en termes de bruit. Après, y'a eu des voitures qui ont eu des vitres brisées donc voilà y'a des trucs de temps en temps, mais forcément dans notre rue plutôt dans des rues adjacentes. Après voilà on est proche d'un boulevard qui circule pas mal, mais là où on est nous c'est plutôt calme. Mais oui c'est plutôt... c'est quand même plutôt résidentiel. **D'accord et en ce qui concerne les avions vous ne saviez pas qu'il y avait des avions pas loin avant d'emménager ?** Bah... je savais qu'il y avait des avions qui passaient pas loin au-dessus du centre-ville, mais je me rendais pas trop compte quoi. Y'a vraiment des jours... c'est vraiment une question de vent hein parce ce que pour avoir pris l'avion souvent de Lyon à Nantes suivant les vents on ne prend pas la piste dans le même sens et du coup je pense que ça joue. Et y'a des jours où vraiment on entend les avions. Après voilà, j'y fais gaffe, mais, mes copines qui sont là elles me disent ah oui peut-être... Mais c'est vrai qu'on peut les entendre des jours. Je savais qu'ils passaient au-dessus de la ville, mais je ne m'étais pas trop posé la question comme j'étais juste de passage. **Et du coup, vous y faites encore attention?** Bah... quand je suis là toute la journée oui un peu, mais de moins en moins et... Moi, ça ne me gêne pas, ça ne m'empêche pas de travailler ou quoi, mais je le remarque quand même ouais... **Et ça pourrait être une raison de... enfin plutôt rentrer dans les critères d'un futur appartement ?** Oui voilà, ça pourrait être un critère, oui enfin, on sait jamais trop parce qu'on est... Enfin voilà là, je les entends mais c'est pas tout le temps c'est pas horrible quoi, mais si c'était vraiment quotidien je pense que ce serait vraiment un sujet après heureusement c'est pas tous les jours. Mais oui, je pense que je ferais un peu attention. **Et par exemple vous ne savez pas si à Nantes il y a des actions collectives style pétition ou mouvements associatifs sur ce sujet ?** Bah... je sais pas, mais vu qu'il y a eu Notre Dame des Landes... Vous en avez entendu parlé non, ils voulaient créer un nouvel aéroport là-bas, et je pense qu'il y a des actions collectives pour les gens qui habitent vraiment près de l'aéroport. Et avec Notre Dame des Landes, il y a peut-être des discussions, vu qu'apparemment l'aéroport est vraiment trop saturé pour la ville, mais dans le centre-ville je ne me suis pas renseigné. **Ça ne vous intéresse pas de vous renseigner là-dessus ?** Non parce que voilà, ça me dérange pas plus que ça quoi, je ne me sens pas gêné quotidiennement c'est vraiment par période. C'est vraiment deux ou trois jours de suite parce qu'il y aura un vent défavorable et après pendant deux ou trois semaines je ne vais rien entendre. **Vous n'avez jamais eu ce**

problème avant ? *Non parce qu'à Lyon l'aéroport est loin de la ville. C'est les hélicoptères à Lyon, là aussi d'ailleurs! À Lyon on était pas loin de l'hôpital, on avait tout le temps les hélicoptères qui passaient et là c'est pareil ! Ce n'est pas très gênant non plus hein, c'est ponctuel. Et puis c'est la ville aussi quoi, c'est les hélicoptères des secours! On ne va pas empêcher d'emmenner les gens !* ». L'enquêtée n°163 [Lyon - Bron ; Villeurbanne ; 50-59 ans ; CPIS ; Ménage d'une personne ; Propriétaire ; Grand collectif ; Externe] fait allusion aux gênes liés aux nuisances aéroportuaires qui l'ont conduites à déménager, mais celles-ci concernaient la plateforme Paris – CDG, l'enquêtée résidant précédemment à Eaubonne (Val d'Oise) : « **D'accord, et vous aviez parlé des taxes foncières, mais vous aviez marqué aussi sur le questionnaire qu'il y avait un problème de nuisances aériennes ?** *Ah oui y'avait ça aussi. Oui ça, ça me tapait vraiment sur le système... Au début pas trop, et puis je pense qu'après ça s'est intensifié le trafic aérien. Parce que vous étiez à proximité de... Oui en vallée de Montmorency. Donc c'est une zone où vraiment y'a des nuisances, c'est un couloir aérien. Et donc ben... en moyenne toutes les 30 secondes y'avait un avion qui passait... Alors quand j'étais jeune je le supportais bien, et puis petit à petit ça pesait. Vraiment ça me pesait. Ça fait des infrasons sans arrêt, sans arrêt... c'est pénible à supporter. Parce que quand vous vous êtes installée... vous étiez propriétaire ?* **Oui Et quand vous avez acheté, vous saviez que c'était en zone aéroportuaire ?** *Oui, on savait qu'il y avait des nuisances, mais elles étaient pas aussi importantes, y'avait moins de trafic. Et bon, y'avait le Concorde qui passait encore à l'époque, mais c'était 2 fois par jour et puis voilà quoi. Et puis autrement y'avait des nuisances, mais y'avait moins de trafic. Et là, c'est vrai que... les deux dernières années, j'ai vraiment trouvé que c'était pénible. Mais pour autant y'avait des gens dans le quartier qui supportaient très bien. J pense que moi y'avait un phénomène de fatigue vis-à-vis de la chose quoi.* **Oui si vous êtes restée très longtemps et qu'en plus le trafic s'est accentué peut-être que... comment vous avez fait à ce moment-là ? Y'a rien à faire ?** **Ou vous avez été obligée de faire des travaux d'isolation, ce genre de choses ?** *Ben en fait je sais que l'aéroport de Paris remboursait une partie du changement de vitrage, etc. Moi personnellement je leur ai jamais demandé. J'ai fait changer mes fenêtres parce qu'elles étaient vieilles et pour des raisons d'économie d'énergie, mais je me suis jamais adressée à eux pour m'aider à acheter des... Et puis l'été on dort les fenêtres ouvertes, y'a rien à faire hein. On peut pas supporter...[...]* **OK. Et après pour ce qui est du bruit ?** *Oh on est en ville donc c'est normal qu'il y ait du bruit. Maintenant ça m'empêche pas de*

*dormir hein. Pourtant moi j'avais pas du tout de bruit là où j'habitais*⁵³. *Mais non ça va, c'est pas un bruit gênant, c'est de la circulation, c'est normal quoi. Par contre vous avez marqué sur le questionnaire, pour cet appartement-là, faible isolation phonique. Voilà, alors par contre j'entends mes voisins qui habitent à côté-là. Ma voisine je sais qu'elle peut m'entendre, j'entends au-dessus, au-dessous... Mais c'est des immeubles des années 50... Et la façon de construire à l'époque ben c'est deux minces couches avec une espèce de truc genre polystyrène au milieu... Évidemment c'est très sonore. Mais bon, quand on vit en communauté ben... il faut accepter qu'il y ait les autres hein. C'est normal* ». Aucun propos de même nature n'a été recueilli concernant la plateforme aéroportuaire Lyon – Bron, ni même celle de Marseille – Provence, le nombre faible d'enquêtés (4, comme cela a déjà été indiqué), ce qui a contribué à limiter les possibilités.

Le **Tableau 7** appelle quelques précisions complémentaires. Le total des personnes enquêtées dans le cadre de cette seconde étude est de 49, mais pour certaines variables, des problèmes sont apparus. Ainsi de la variable « Statut d'occupation », un des enquêtés était « Logé gratuitement », il a été ajouté à la modalité « Logement social », car il n'était pas pertinent de concevoir une modalité spécifique pour un seul individu statistique. De la même façon, dans le cas de la variable « PCS de l'enquêté (e) », un enquêté était commerçant, il était approprié de le rattacher à CPIS, plutôt que de créer pour lui seul la PCS « Artisan – Commerçant et chef d'entreprise ». Ceci explique les « + » indiqués pour certaines lignes.

S'agissant de la diversité de la population enquêtée, il ne nous est pas possible d'en garantir la représentativité. Nous avons vu que la population enquêtable (celle nous ayant fourni ses coordonnées afin de permettre un rendez-vous avec un enquêteur) était structurellement proche de la population ayant répondu au questionnaire. Néanmoins, deux limites doivent être signalées. Nous ne pouvons contrôler la représentativité de la population ayant répondu au questionnaire par rapport à la totalité de la population contactée, puisque La Poste qui a été notre prestataire pour cette opération, ne dispose d'aucune information sur les caractéristiques de ces ménages mobiles, ceux ayant demandé à faire suivre leur courrier. Elle ne connaît que leur adresse de suivi de courrier. Nous concernant plus directement, il est possible sur certaines variables de comparer les profils de ceux qui ont participé aux entretiens avec les

⁵³ Cette remarque peut paraître surprenante compte tenu de ce qui a été abordé précédemment, mais il faut noter que les deux aspects ont été abordés à des moments distincts de l'entretien. La dernière partie concerne davantage le bruit de la circulation. Il est à noter que l'enquêteur a ajouté que l'enquêtée lui avait indiqué en off à la fin de l'entretien, que les nuisances sonores liées à Paris – CDG avait largement contribué à son départ d'Eaubonne. Ceci peut être associé à une « stratégie d'évitement », d'où le classement ultérieur de l'enquêtée n°163, comme de l'enquêtée n°151 d'ailleurs, dans la Figure 4.

profils des populations enquêtées, comme ceci a précédemment été fait (voir **Tableau 3** en valeurs absolues et le **Tableau 4**, en valeurs relatives).

			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	10	2	1	0	0	13
		Petit collectif	13	6	0	0	0	19
		Grand collectif	15	2	0	0	0	17
	Statut d'occupation	Locatif social et logé gratuit ⁷	4 + 1 ⁷	2	0	0	0	6 + 1 ⁷
		Locatif privé	13	3	0	0	0	16
		Propriété	20	5	1	0	0	26
	PCS de l'enquêté(e)	CPIS + Arti-com ⁷	17	3 + 1 ⁷	0	0	0	20 + 1 ⁷
		Profession intermédiaire	5	1	0	0	0	6
		Employé ou ouvrier	5	2	0	0	0	7
		Retraité	5	2	0	0	0	7
		Autre sans activité	6	1	1	0	0	8
	Localisation	Dans le PGS	0	4	0	0	0	0
		Dans la zone-tampon	35	6	1	0	0	0
		Hors-zone	3	0	0	0	0	0
	Catégorie d'âge	20-29 ans	8	2	0	0	0	10
		30-39 ans	12	1	0	0	0	13
		40-49 ans	6	2	0	0	0	8
		50-59 ans	6	3	0	0	0	9
		60 ans et plus	5	3	1	0	0	9
	Structure familiale	Personne seule	11	4	0	0	0	14
		Couple	11	4	0	0	0	15
		Famille (dont recomposée)	10	2	0	0	0	12
		Famille monoparentale	6	1	1	0	0	8
	Type de mobilité	Interne	15	6	0	0	0	21
		Externe	23	4	1	0	0	28

Tableau 7 : Perception des aéroports et des nuisances aéroportuaires, en fonction des modalités de chacune des variables, en valeurs absolues. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2018.

Ainsi, il avait été noté que plusieurs variables présentaient une population enquêtée fortement représentative de la population enquêtable : « Type de logement » et « Statut d'occupation ». Les variables « Localisation » et « Type de mobilité » n'avaient pas été testées. S'agissant de la variable « Catégories d'âges » des écarts apparaissaient, les « 60 ans et plus » ne constituant que 15,6 % de la population enquêtée contre 26,3 % de la population enquêtable, de même pour la variable structure familiale, la modalité « famille » pesait 26,7 % des enquêtés contre 18,6 % des enquêtables, ceci étant toutefois compensé par la modalité « Famille monoparentale » (8,9 % des enquêtés contre 10,3 %) des enquêtables⁵⁴. La plus forte distorsion apparaissait pour la variable « PCS » et pour la modalité « CPIS ». Celle-ci représentait 40 % des enquêtés, mais seulement 12,4 % des enquêtables. Cette distorsion est confirmée par le *Tableau 6*, celui-ci ayant été construit après vérification lors des entretiens des informations fournies lors des questionnaires. Les *Tableaux 4* et *5* s'appuyaient quant à eux sur les seuls questionnaires. Une explication peut être proposée. Les CPIS disposent de diplômes élevés et ont suivi un cursus de formation susceptible de les rendre plus attentifs à ce type d'étude. Il a par exemple été signalé lors des entretiens, que le n°156 avait fait un DESS de Droit de l'aménagement et était intéressé par les résultats, le n°158 quant à lui travaille dans l'urbanisme, le n°162 a fait des études de statistiques et est intéressé par la façon d'exploiter le questionnaire et le n°170 a fait des études d'urbaniste et de paysagiste et avait précédemment travaillé pour l'ANRU. Ceci a visiblement eu une incidence sur l'accueil réservé aux enquêteurs lors de la prise de contact. Par-delà ces réserves, il est tout de même possible de constater (dans le seul cas de Lyon – Bron) que des enquêtés aux profils diversifiés ont participé aux entretiens en face-à-face. Ceci va permettre d'obtenir, certes pas une photographie absolument représentative, mais une vision nuancée des réalités locales. Comme il a été indiqué précédemment, lors de l'étude précédente concernant les plateformes de Paris – CDG, Paris – Orly et Toulouse – Blagnac, un tableau du type du *Tableau 6*, avait été suivi d'une analyse des surreprésentations versus sous-représentations, pour chacune des variables, les écarts (positifs versus négatifs) étant évalués par rapport à un profil moyen (celui de la perception des nuisances sonores de la totalité des enquêtés). Cela ne peut être le cas, pour les deux plateformes de Lyon – Bron (les réponses étant fortement similaires) et de Marseille – Provence (les réponses étant trop peu nombreuses). Les enquêtés de ces deux

⁵⁴ Il faut rappeler que les calculs en valeurs relatives n'avaient été effectués que pour la plateforme de Lyon – Bron, les effectifs étant trop réduits dans le cas de Marseille – Provence. A titre anecdotique, dans la population enquêtable de Marseille – Provence, il y avait 36 ménages, dont 3 familles monoparentales (voir *Tableau 4*). Ces 3 familles (n°181, n°183 et n°184) ont accepté les entretiens en face-à-face.

plateformes vont donc être directement ventilés dans l'une ou l'autre des 7 figures préalablement élaborées (voir **Figure 1**).

16.2. Figure 1 : Un sujet qui ne concerne pas

Si la sélection des ménages à enquêter a été faite sur la même base de la proximité des plateformes aéroportuaires (**Carte 26** et **Carte 28**) afin de garantir une même base méthodologique à l'étude, il ressort probablement que ce cadre était trop vaste dans le cas de Lyon – Bron pour prendre dans les filets de l'étude un nombre conséquent de personnes impactées par les nuisances de l'aéroport. Ainsi 36 des 45 enquêtés autour de cette plateforme ont été classés en catégorie A, soit ceux qui ne signalent pas de nuisances aéroportuaires et 9 en catégories B, des nuisances existent, mais elles sont considérées comme légères et tout à fait acceptables. Ceci a conduit à rattacher les premiers à la figure n°1, soit les personnes considérant que ce sujet ne les concerne pas (voir **Tableau 8**). Il est possible de constater qu'avec des effectifs enquêtés assez similaires sur les quatre plateformes de Paris – CDG, Paris – Orly, Toulouse – Blagnac et Lyon – Bron, c'est autour de cette dernière que le plus grand nombre d'enquêtés sont associables à cette figure.

	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	- 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, pour l'étude n°1	<u>Toulouse – Blagnac</u> : N°3, N°5, N°6, N°10, N°11, N°16, N°18, N°20, N°35, N°42. <u>Paris – Orly</u> : N°58, N°60, N°63, N°68, N°70, N°74, N°75, N°78, N°83, N°84, N°89, N°91. <u>Paris – CDG</u> : 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.								
Enquêté(e)s correspondant à la Figure n°1, pour l'étude n°2	<u>Lyon-Bron</u> : N°136, N°137, N°138, N°139, N°140, N°141, N°142, N°143, N°144, N°145, N°146, N°147, N°148, N°149, N°150, N°152, N°154, N°155, N°156, N°157, N°158, N°159, N°160, N°161, N°162, N°164, N°165, N°170, N°172, N°173, N°174, N°175, N°179, N°180 <u>Marseille-Provence</u> : N°181								

Tableau 8 : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°1. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017-2018.

Certains des propos tenus par les enquêtés permettent de comprendre ce positionnement. Le n° 165 [Lyon - Bron ; Lyon 8^{ème} ; 60 ans et + ; Retraité ; Couple ; Propriétaire ; Grand collectif ; Interne] indique ainsi : **Vous m'avez dit que vous travailliez dans l'informatique avant ? Oui et aujourd'hui je suis retraité. Les deux. B. travaillait à France Telecom.** [ndlr, J'aborde pour finir la question de l'aéroport de Bron] **Est-ce que vous avez pensé à ça**

quand vous vous êtes installés ? *Absolument pas. Est-ce qu'on vous en a parlé ? Non. Vous voyez les avions ? Ici, très peu. Je pense qu'on les voyait davantage à Saint-Priest. On voyait également ceux de Corbas. Est-ce que vous les entendiez ? Oui. C'était quelque chose qui vous gênait ? Pas du tout. Je sais que certaines personnes à Saint-Priest rouspétaient un peu contre le bruit des avions. Mais effectivement j'étais plus perturbée par le bruit des tondeuses. Et ici aucun bruit ? Les hélicoptères qui passent avec l'hôpital qui n'est pas loin. Y en a pas toutes les dix minutes. Je pense qu'on s'habitue au bruit à force... C'est exact, on doit s'habituer au bruit. C'est dommage. Je sais pas, peut-être que ça nous rendrait un peu fou à force... La plupart des gens que j'interroge ne pense pas à l'aéroport en premier lieu, même les gens qui habitent très près ou sous un couloir aérien... J'ai des amis qui ont fait construire une maison à Satolas. A côté de l'aéroport de Satolas⁵⁵. Justement ils se sont bien renseignés auparavant. Et ils avaient demandé à une dame du village si le bruit des avions n'était pas trop gênant et elle avait répondu que c'était les voitures qui l'embêtaient... et il passait quatre ou cinq voitures par jour. D'autre part, ils s'étaient renseignés et ils n'étaient pas dans le couloir d'atterrissage ou de décollage sauf peut-être quelques jours par an quand les vents sont un peu contraires. Les avions ils les voyaient, mais ne les entendaient pas trop ». L'enquête n°173 [Lyon – Bron ; Bron ; 20-29 ans ; Sans activité (étudiante) ; Couple ; Locatif social ; Grand collectif ; Interne] aborde le sujet du bruit : « **Qu'est-ce que vous pensez du quartier autour ?** *Le quartier autour ? Comme je disais, c'est très calme. C'est super [inaudible]. Surtout que je suis au 8^e, il y a moins de bruit. J'entends pas tellement de bruit. Et puis bon, y a un peu de tapage. Mais tout est calme en fait. Après tu vois, c'est comme s'il n'y avait pas vraiment d'habitants. Tout est calme. Tu rencontres des gens, tu fais plein de petites soirées, tu vois les jeunes en bas, ils sont tout tranquilles. Et en comparaison avec là où vous habitiez à Villeurbanne ? Y avait plus de bruit. Parce que j'étais en rez-de-chaussée vers une grande route donc y avait toujours du monde. Et puis là-bas, les gens restaient plus dans la rue qu'ici donc il y avait plus de personnes là-bas à rencontrer, plus de choses à... ici c'est un peu plus calme en fait, la tranquillité... », puis plus loin, la question de l'aéroport n'étant pas apparue lors de l'entretien : « **Oui, ça change beaucoup.** [son téléphone sonne] **Une toute dernière question du coup. Vous êtes pas très loin de l'aéroport de Bron... J'y suis jamais allée. D'ici je le vois, mais j'y suis jamais allée. Est-ce que ça vous dérange ? Non, j'entends rien en fait. Vous les entendez pas ?** [Son téléphone sonne à nouveau] *Non ici, on voit les avions.***

⁵⁵ Même si l'aéroport se nomme Saint-Exupéry, l'ancienne appellation de Satolas perdure.

*D'ici, on voit les avions. Mais vraiment, ça n'a pas d'impact en tant que tel. **Même les fenêtres ouvertes, vous les entendez pas ?** Non, on entend juste un petit bruit. Mais c'est pas vraiment... **Et vous étiez au courant avant de vous installer ?** Non, non. On l'a juste remarqué après. Je le vois au loin, mais... ça n'a vraiment pas d'impact. C'est un peu comme si le bus passait. [Nous allons sur la terrasse] Tu vois, il y a les pistes là-bas, on entend qu'il y a un passage d'avions, mais je l'entends pas. **Et, mais c'est pas mal la vue d'ici !** Oui c'est très beau. Surtout de ce côté. **Et du coup la résidence, elle est pas vieille ?** Je pense qu'ils l'ont rénové récemment. En bas, il y a une plaque avec 1900... Mais je crois qu'ils l'ont rénové. Oui je m'y plais bien. **Et vous êtes à combien de temps de la fac ?** Une trentaine de minutes. Je prends le bus et j'y suis. [La discussion continue, on entend justement un avion] **Ah oui là on les entend un petit peu ...** Oui, mais pas tellement. On sent qu'il y en a un là-bas, mais c'est vraiment léger. Et là on est encore à l'extérieur donc imagine dedans, tu entends pas vraiment. **Vous devez voir les Alpes quand il fait très, très beau aussi.** Oui ! Vous voyez le son n'est vraiment pas... C'est pas le premier truc auquel j'aurais fait allusion ».*

L'enquête n°175 [Lyon – Bron ; Lyon 8^{ème} ; 30-39 ans ; CPIS ; Couple ; Propriétaire ; Grand collectif ; Externe] apporte d'autres éléments quant à la perception de l'aéroport : « **J'ai une toute dernière question. Vous avez reçu ce questionnaire parce que vous habitez dans un périmètre qui a été défini autour de l'aéroport de Bron. L'aéroport de Bron ou de Saint-Exupéry ?** De Bron. L'aérodrome. **Oui, c'est un aéroport, mais il est petit.** Oui, l'aéroport de Lyon-Bron. **Est-ce que vous voyez des avions, est-ce que ça vous dérange ?** Alors depuis chez moi, je vois les avions atterrir et décoller depuis Saint-Ex. Parce que j'ai la vue sur les montagnes quand il fait beau. On voit également, vu qu'on est sur une zone de passages, y a pas mal d'hélicoptères. Mais ça, c'est les hélicoptères sur l'hôpital neuro-cardio, Edouard Herriot, etc. Les avions qui décollent de l'aérodrome de Lyon-Bron... Je connais un peu l'aérodrome dans le sens où parfois je vais jouer au golf à côté, le golf de Chassieu et en fait y a pas mal d'avions qui atterrissent, décollent, qui passent au-dessus de golf. Moi j'ai pas l'impression que ça soit ces avions-là qui passent au-dessus de chez moi. J'ai rien remarqué de particulier. Seul truc que j'ai remarqué, c'est que parfois y a des avions qui font des petites choses dans le ciel, des petits cœurs... Y en a un qui est particulièrement connu pour sa capacité à faire ces petits trucs je trouve ça super sympa. Ça me dérange pas du tout que les avions passent. Y en a qui pourrait trouver ça dangereux, mais ça me dérange pas. **Vous les entendez pas non plus ?** Pas de pollution sonore, et visuellement je trouve même ça sympa de voir des avions passer au-dessus de chez soi ». On notera avec intérêt que cet

enquête définit Lyon – Bron comme un aérodrome et non comme un aéroport. A certains égards, cet enquête n°175 tient des propos qui auraient pu permettre de l'associer à la figure n°7, celle regroupant les enquêtés exprimant une fascination pour les avions et les aéroports. De nombreux autres enquêtés sur Lyon – Bron sont beaucoup plus lapidaires, voire font part de leur surprise lorsque cette question est abordée, ainsi le n°174 [Lyon - Bron ; Lyon 8^{ème} ; 30-39 ans ; CPIS ; Famille monoparentale ; Propriétaire ; Maison avec jardin ; Interne] : « **Est-ce qu'il y a des choses qui vous gênent au niveau de l'ambiance, une gêne visuelle, sonore ? Des nuisances à proximité ?** *Non pas du tout, c'est plutôt très calme. Y a pas mal de travaux qui font du bruit, mais c'est pas... Moi je suis arrivée après le pire a priori. Pas de nuisances sonores. Y a des nouveaux immeubles, mais ils sont derrière, je les vois pas. Ça m'aurait plus gêné. Y a d'autres maisons, ça m'aurait plus donné problème parce qu'elles ont leur jardin qui donnent derrière. Je me serais posé la question si y a des gens qui voient direct dans mon jardin. Là c'est caché.* **Est-ce qu'il y a d'autres choses qui vous viennent à l'esprit ?** *Non.* **J'ai une dernière question. Vous avez été sélectionné par rapport à un périmètre, qui est défini par rapport à la proximité de votre logement avec l'aéroport de Bron.** *Oui, je connais. Pourquoi l'aéroport de Bron ?* **Parce que vous êtes pas loin. Et c'est une étude qui s'intéresse entre autres aux trajectoires résidentielles des ménages, mais aussi des nuisances par rapport à cet aéroport.** *C'est pas vrai ? Ah d'accord. Euh... les hélicoptères. Je suis pas sûre que ça soit l'aéroport de Bron, je pense que c'est plutôt les hôpitaux. De temps en temps, je sais pas peut-être une fois par semaine, y a un hélicoptère qui passe au-dessus... C'est pas très gênant.* [inaudible] *Mais vraiment ça me gêne pas. Mais a priori, les avions ils passent pas par ici ?* **Alors ça, je pourrais pas vous dire.** [inaudible] *On les voit atterrir et décoller au-dessus de l'A43.* **C'est ça. Donc c'est pas quelque chose qui vous gêne au quotidien ?** *Non ».*

Le sujet de la plateforme aéroportuaire n'ayant pas été abordé spontanément par un grand nombre d'enquêtés, malgré l'attention portée par les enquêteurs aux indications permettant d'approfondir la question. Ceci les amena à interroger les enquêtés sur ce point à la fin de l'entretien, ainsi dans le cas du n°170 [Lyon – Bron ; Lyon 8^{ème} ; 20-29 ans ; CPIS ; Couple ; Locatif privé ; Grand collectif ; Externe] : « **Je crois que vous m'avez vraiment tout dit. Vous me demandiez tout à l'heure qui avait été sélectionné entre guillemets pour participer à cette enquête, c'est par rapport à un périmètre qui a été défini autour de l'aéroport de Bron. Vous saviez avant d'arriver qu'il y avait l'aéroport ici ?** *Oui, par les panneaux qui l'indiquent sur l'autoroute.* **De voir que vous étiez à proximité d'un aéroport, ça vous a pas ...** *Non, du tout. Je connaissais Lyon. Je savais que le seul aéroport*

qui avait du flux c'était Saint-Ex. Ça me paraissait pas cohérent d'avoir un aéroport, un vrai aéroport à proximité de Lyon. Donc pour moi c'est plutôt un aérodrome, aussi proche de la ville ça pouvait être que ça. Donc non ça m'a pas... **D'accord. Donc l'idée c'est de voir pendant l'entretien s'il y a des nuisances qui émergent à ce propos. Est-ce que vous voyez des avions ?** Non. On les voit que quand on est sur l'autoroute en fait. Ici, on les entend pas passer, pas du tout. Les seules nuisances, elles sont en bas : c'est les gens, c'est le boulevard, c'est les ambulances parce qu'il y a les hôpitaux, c'est les pompiers, les policiers, mais les avions non... Quand j'habitais chez mes parents à Lille. On habitait pas très loin d'un aérodrome justement où ils font pas mal voler les parachutes et les planeurs. Et du coup le bruit des avions, y en a toujours eu, mais c'est vrai que c'est pas un bruit dérangeant. On s'y habitue. Quand on recevait des gens à la maison « oh, vous avez des avions ». Et ils faisaient la réflexion une fois et même si c'était toute la journée, y avait pas de ... parce que ce bruit est pas aussi lourd qu'un bruit continu qu'on peut avoir par exemple avec un boulevard et les klaxons permanents, et l'odeur aussi ». Dans ce cas, il n'est clairement pas possible de rattacher cette enquête à la Figure 4 correspondant au stratégie d'évitement. La présence de l'aéroport n'a pas agi comme un répulsif au moment du choix d'implantation résidentielle.

D'autres exemples de relances par les enquêteurs peuvent être signalés, ainsi le n°160 [Lyon – Bron ; Villeurbanne ; Profession intermédiaire ; Famille ; Propriétaire ; Maison avec jardin ; Interne]⁵⁶ : « **D'accord. Alors j'arrive à la dernière question. Donc vous avez emménagé il y a un an et quelques. Est-ce qu'à moyen ou long terme vous pensez rester ici longtemps ?** Alors, on envisage de rester ici ben le plus possible, déjà que les enfants fassent leurs études, en fonction de là où ils les feront, voilà s'ils restent sur Lyon. Le temps où nous on travaille aussi. Parce qu'au jour d'aujourd'hui on n'a pas spécialement envie de partir de Lyon, de Villeurbanne, en termes de travail. Maintenant ce qu'on envisage aujourd'hui, c'est quand on sera à la retraite, c'est de pas habiter là et de descendre sur la Côte d'Azur. Où on a mes beaux-parents qui y habitent aujourd'hui, donc on y va régulièrement. Voilà. C'est pas tout de suite [rires]. Oui [Rires]. **Oui c'est moyen terme quand vos enfants auront fini leurs études.** Voilà. Ben aujourd'hui là non, si le quartier ne change pas, si on n'a pas un

⁵⁶ Des extraits des entretiens des n°155 et n°160 sont cités ici, mais cela aurait pu concerner les entretiens des n°159, n°158, n°157, n°156, n°154, n°153, n°152, n°149, n°147, n°146, n°144, n°143, n°142, n°141, n°140, n°139, n°138 et n°137. Si les entretiens où la question des nuisances sonores aéroportuaires n'est jamais évoquée paraissent regroupés au début de la liste, cela résulte des secteurs géographiques qui étaient couverts par les enquêteurs et de la saisie des entretiens enquêteur par enquêteur. Les premiers entretiens ont plus fréquemment eu lieu sur Lyon 3^{ème}, sur Villeurbanne ou sur Rillieux-la-Pape (voir **Annexe 3**), les derniers, sur Bron, Saint-Priest ou Vaulx-en-Velin. Ceci peut contribuer à expliquer des écarts de perception.

*tramway qui passe devant... voilà. Et après ça peut dépendre de plein de choses, si les enfants partent par exemple... Et par exemple aujourd'hui la maison elle est sur un site semi-industriel. Si jamais ça devient habitable et que tout le reste se vend... Parce que c'est beaucoup des petites mamies, des petits papis là, donc si jamais ça se met à se vendre et qu'on construit des immeubles à côté, ben ça serait peut-être avantageux pour nous aussi de vendre. Et à ce moment-là voilà... **D'accord, et puis à long terme donc partir en Côte d'Azur. Voilà... Bon et bien j'ai terminé, merci beaucoup d'avoir répondu.** [Ndlr, en off, après avoir explicité l'intérêt de l'étude pour la zone aéroportuaire, l'enquêtée me dit **n'avoir jamais entendu d'avion sur ses différents lieux d'habitation sur Villeurbanne**]. Le n°155 [Lyon – Bron ; Villeurbanne ; 20-29 ans ; CPIS ; Ménage d'1 personne ; Propriétaire ; Grand collectif ; Externe] fournit un exemple similaire, comme l'indique l'enquêteur [ndlr, En off, après avoir explicité l'intérêt de l'étude pour la zone aéroportuaire, l'enquêté me dit n'avoir jamais entendu d'avion passer, qu'on entend rarement les voitures et que son lieu d'habitation est finalement très calme (conformément à un de ses critères de prospection de son logement)].*

Quand le sujet est abordé, il faut noter que la comparaison est souvent faite avec d'autres sources de bruit, ainsi du n°180 [Lyon – Bron ; Vaulx-en-Velin ; 20-29 ans ; Employé ; Couple ; Propriétaire ; Petit collectif ; Externe] : **Donc vous n'avez pas réalisé de travaux dans l'appartement... Et en termes d'isolation vous êtes satisfaites ? Est-ce que le bruit vous dérange ?** *Les fenêtres fermées pas du tout, les voisins pas particulièrement. C'est bien isolé. Alors l'été quand on veut ouvrir forcément, mais c'est normal j'ai envie de dire. Mais vraiment fenêtres fermées c'est calme. Même dans l'autre, c'était juste le fait d'entendre la rue qui était très passante. J'habitais juste au-dessus du feu rouge à côté du carrefour donc... L'été ça devenait très embêtant [Rires]. Quand, à trois heures du matin, ils s'amuse à faire des rodéos de moto, de cross ... Il arrive à un moment où on sature et on a qu'une envie c'est de partir [Rires]. **Certains enquêtés me disaient entendre les avions à cause de l'aéroport à côté, est-ce que ça vous a marqué ?** Pff... Entendre les avions... non je crois pas Non. Je pense qu'on était plus focalisé sur le bruit des voitures ou des motos qui devenaient exaspérants. On en avait vraiment marre à la fin quand on savait qu'on partait, mais les avions non... c'est pas le truc... Et puis ce n'est pas ce qui fait le plus de bruit. Ce n'est pas le truc auquel on s'arrête. **Et que pensez-vous de l'environnement du quartier ? Ici on est au calme, on est bien. Les entreprises à côté ne vous dérangent pas ?** C'est tôt le matin, mais fenêtres fermées on n'entend rien. À partir de 18 h il n'y a plus personne, donc on ne peut pas*

dire qu'ils nous dérangent beaucoup. C'est plus le fait de voir venir des gros camions, des camions de matériaux et de trucs comme ça, mais ils ne sont pas plus embêtants que ça ».

D'autres exemples permettent de renforcer les analyses concernant Lyon – Bron. La situation se présente ainsi pour le n°164 [Lyon – Bron ; Vénissieux ; Sans activité (chômage) ; Fils – mère (ndlr, assimilé à une famille monoparentale dans le *Tableau 6*) ; Logé gratuitement ; Maison avec jardin ; Interne] « [ndlr, Je finis par aborder la question de l'aéroport de Bron] *Ah... oui on est pas loin. Est-ce que vous voyez des avions ? Est-ce que vous les entendez ? Des avions, on en voit. Mais on les entend pas. Avant j'entendais les avions et les hélicoptères, mais là, ils sont assez hauts quand même. Des fois ils volent un peu bas, mais ça, je sais que c'est pour surveiller. Mais pour les voir ou les entendre faut prendre la nationale 7. [Ndlr, inaudible, ils parlent en même temps]. Le train qu'est juste à côté, avec le double vitrage on l'entend quasiment pas. Puis on est habitué. Les gens qui vont venir habiter ils m'ont demandé si ça gênait pas le TGV. Et j'ai dit que je faisais même pas attention. On est vite habitué... Avec tout le bruit des voitures. Y a plus de bruit le long du boulevard... même la nuit ».*

Comme cela avait déjà été aperçu avec le n°174, s'agissant du bruit d'objets aériens, ce sont le souvent les hélicoptères qui viennent à l'esprit des enquêtés, ainsi dans le cas du n°136 [Lyon – Bron ; Lyon 3^{ème} ; 30-39 ans ; CPIS ; Couple ; Locatif privé ; Petit collectif ; Externe] : « **Ok. Bon et toujours sur l'environnement pas d'autre problèmes... d'odeurs ou visuels par exemple ? Non, non pas de problème. Et une autre question un peu en parallèle. L'enquête s'intéresse aussi aux nuisances qui pourraient être provoquées quand il y a un aéroport pas trop loin dans la commune... Là, en l'occurrence c'est pas à côté mais je sais pas s'il y a des avions qui passent dans le coin. On a entendu des hélicoptères oui, mais pas d'avion. Mais il est arrivé qu'on entende des hélicoptères. Alors c'est possible que ça soit à cause de l'hôpital... On s'est toujours demandé d'où ils venaient ça nous est arrivé le soir d'en entendre. Fenêtres fermées vous les entendez ? Oui, on les entend oui. Ok et c'est fréquent ? Non... Non, quand même pas c'est arrivé peut-être cinq fois. C'est pas une grosse gêne? Non pas du tout. Et pour les avions ? Non, je crois pas... Non, ça me dit rien... Et dans un précédent logement ? Non, non plus. Ok, ça marche je crois qu'on a un peu fait le tour... A moins que vous ayez quelque chose à ajouter ? Euh... non, je crois qu'on a tout dit ! Oui ! ».**

De la même manière pour le n°148⁵⁷ [Lyon – Bron ; Lyon 3^{ème} ; 30-39 ans ; Employé ; Famille ; Locatif social ; Petit collectif ; Interne] : « **D'accord et sinon dans le quartier y'a pas de gêne que ce soit... sonore, qualité de l'air ou sécurité par exemple ?** Elle : *Ah si y'a quelque chose qui gêne. On est à côté des hôpitaux mère-enfant donc on a les hélicoptères. On a les hélicoptères qui volent bas, le Samu qui passe à toute allure. Ils n'allument pas leur sirène la nuit, mais voilà en pleine journée... Le soir le matin ouais ils passent juste là. Dans la rue là?* Elle : *Ouais donc on les entend pas mal. Et ça vous gêne...* Elle : *Ça moi ça m'a gêné, surtout l'hélicoptère parce qu'il vole bas. Parce qu'on est vraiment à 15 minutes de l'hôpital. Mais vous vous y habituez?* Elle : *Oui à force on s'y habitue.* Lui : *Et puis quand tu habites à côté, tu te rends compte qu'il y en a beaucoup !* Elle : *C'est vrai qu'il y en a beaucoup. Et c'est quelque chose qu'on vous a pas dit quand vous avez emménagé ?* Elle : *Non.* Lui : *non, non. Bon je savais qu'il y avait un hôpital à côté, mais j'ai pas pensé aux hélicoptères ! Oui il fallait y penser !* Lui : *Oui j'y ai pas pensé. Après voilà c'est pas dramatique on va dire.* Elle : *Non, mais on s'y habitue. Honnêtement, moi les nuisances sonores qui me gênaient vraiment c'était les jeunes dehors.* Lui : *Après voilà ,y'a ceux à côté aussi qui font la fête de temps en temps.* Elle : *Ah oui parce qu'à côté c'est quoi déjà, c'est un centre... Des compagnons du.. C'est écrit dessus, du devoir. Et ouais c'est des jeunes et ils font beaucoup la fête. Ah oui dans l'école?* Elle : *Oui c'est ça, ils apprennent à faire un métier, je crois, et en fait ils font beaucoup la fête c'est que des garçons en plus.* Lui : *C'est les métiers du bâtiment.* Elle : *Ouais c'est ça I...* [ndlr, elle l'appelle par son prénom]. *Mais en fait, ils sont gênants, mais pff.. Ça reste bon enfant c'est pas...* Lui : *Ouais voilà c'est bon enfant, ils font la fête on les entend, mais c'est pas... ils sont pas à crier voilà ils discutent, ils boivent des bières, ils parlent fort, mais après voilà. Rien qui vous ferait déménager ou quoi, pas de gêne terrible.* Elle : *Non, non.* Lui : *sonore ? non ».*

Tout ceci ne signifie pas bien entendu que les problèmes liés aux bruits n'aient pas ailleurs été signalés par les enquêtés, ainsi du n°158 [Lyon – Bron ; Villeurbanne ; 30-39 ans ; CPIS ; Couple ; Locatif privé ; Petit collectif ; Interne] : **Vous êtes restés longtemps quand même. Ouais ! 3 ans c'est pas mal, dans notre parcours résidentiel c'est quand même... Ouais c'est le plus longtemps qu'Aix-en-Provence. Il était comment en superficie cet appartement ? Alors c'était un 42 m², il était au 4^e étage, dans une résidence de 2010, avec ascenseur, nickel. Plutôt prestation haut de gamme quoi... enfin haut de gamme, ça se voyait que dans les finitions c'était propre. C'était un T2, donc y'avait une chambre séparée. Une grande**

⁵⁷ Dans le cas de cette entretien, les deux parents ont participé, ils interviennent successivement et seront signalés par les indications : Elle ou Lui.

salle de bain, des grandes chiottes, normes handicapées partout donc... On avait un petit salon très réduit avec une kitchenette, et un balcon qui donnait plein sud en forme rectangulaire, qui était assez généreux, mais qui donnait sur la voie ferrée... Et donc c'était en angle d'immeuble, donc il donnait sur la voie ferrée côté sud, et côté ouest il donnait sur une clinique en fait qui faisait office de par-bruit de la voie ferrée. Donc, nous la chambre était derrière donc ça permettait d'atténuer le bruit, mais quand on était dans le salon c'était juste pas possible quoi. **Et du coup quand vous l'avez choisi ce logement-là, vous saviez que c'était aussi bruyant ?** Euh... non on s'en rendait pas compte, parce que quand tu le visites une fois... Alors on a dû le visiter un après-midi, c'est la période la moins circulée, y'a moins de trains, c'est pas les heures de pointe donc y'a moins de trains et moins de voitures sur le boulevard. Et en fait c'est pas le bruit des voitures qui posait problème parce que, le soir y'a des voitures et... [ndlr. A ce moment l'alarme incendie retentit dans tout le bâtiment et nous sommes obligés de sortir. Nous reprenons l'entretien une vingtaine de minutes plus tard, dans le hall du bâtiment cette fois, sur un canapé]. **Donc tu me disais, par rapport au bruit, que vous vous en étiez pas rendu compte ?** Ouais sur le moment on s'est pas rendu compte, surtout des trains. Et en fait, au fur et à mesure... quand un train de fret passe notamment ça fait beaucoup de bruit, on était en virage en plus donc ça crissait un peu. Et là pour le coup, c'était assez... c'était assez dur surtout l'été où il fait chaud à Lyon, il faut ouvrir la fenêtre... Et du coup, c'est juste trop bruyant quoi, c'est pas possible ».

Le cas du n°145 [Lyon – Bron ; Rilleux-la-Pape ; 40-49 ans ; Profession intermédiaire ; Famille ; Propriétaire ; Maison de ville ; Interne] est aussi emblématique de l'incidence des nuisances sonores, abordées à plusieurs reprises lors de l'entretien, mais ce sont les nuisances liées à la circulation automobile qui constituent le problème crucial : « **Et sinon au niveau de l'environnement soit sonore... qualité de l'air ou... sécurité vous m'avez dit, mais...** Alors c'est sûr que le point noir de cette maison vous l'entendez c'est la circulation. Ici on la ressent pas trop, mais toutes nos chambres donnent sur la rue. On peut pas ouvrir les fenêtres la nuit c'est beaucoup trop c'est insupportable. Lorsqu'on a acheté bah... les propriétaires en avaient conscience donc toutes les fenêtres sont au top niveau c'est que du triple vitrage les murs sont épais quand on ferme les fenêtres on entend... Y'a un petit fond un filet, mais ça nous pose pas de problème par rapport au sommeil quoi. **Y'a du passage la nuit ?** Oui y'a du passage, y'a des gens qui roulent vite, y'a des moteurs mal réglés.. Y'a des camions, donc y'a énormément de passage et ça je pense que c'est un vrai problème après bha... L'effet suivant au-delà du bruit bha c'est la pollution j'ai prévu cette après-midi de nettoyer tout ça là toutes ces parties noires. C'est des dépôts de pollution. Voilà, je pense que clairement... De ce côté-là ça va

encore, mais côté rue c'est vite dégueulasse, mais bon y'a tellement de véhicules qui passent que.. Parce que c'est un axe important pour aller vers Lyon et y'a des gros camions des 38 tonnes qui passent. En permanence ça circule? Je sais pas ce qui est prévu par rapport à cette route-là, mais c'est impressionnant quoi. Sur une route étroite où y'a pas de trottoir. Moi je vois les enfants quand ils vont sur Saint-Charles y'a énormément d'enfant les matins à 8 h 30 ou à 16 h quand ils quittent. Et franchement, avec les camions, les enfants ils sont juste à côté sur des trottoirs d'un mètre de large je me dis qu'un jour il va se passer quelque chose parce que c'est hyper dangereux. Alors je pense que la ville en a conscience maintenant, on fait quoi on interdit aux véhicules de passer? Parce qu'il y a pas de possibilités autres. Parce que j'ai regardé je me suis même renseigné auprès de la mairie, mais y'a pas d'autres possibilités ou il faut engager des travaux importants, exproprier des personnes donc ça prend forcément du temps. Mais je sais qu'ils en ont conscience parce que j'en ai discuté avec des personnes qui travaillent sur le sujet. Et puis, ils sont obligés de travailler là-dessus parce que.... lorsqu'ils présentent le projet de rénovation de Rilleux à côté du cinéma... **Et le bruit quand vous avez visité ça ne vous a pas non plus... Bah ! c'est toujours... À Nantes on avait acheté aussi à côté d'une voie passante. Donc on avait un peu l'habitude entre guillemets. Mais en général les maisons à côté des voies passantes elles sont moins chères c'est comme ça. Donc... mais à partir du moment où on a pu faire l'expérience des fenêtres, etc. Tout de suite on a été rassuré quoi. Alors c'est sûr quand on a emménagé la première nuit on a essayé parce que c'était en plein été on a essayé d'ouvrir les fenêtres bah c'était impossible. Enfin pour moi ce n'est pas possible. Donc bah... c'est comme ça hein ! [...]. Ok... **Bon et sinon pour le bruit c'est juste à cause de la route y' pas d'autres... Ah non, non c'est juste ça, sinon ça serait super calme hein ! C'est la circulation permanente, mais ici ça va, on la supporte. Mais c'est la circulation et on se dit que la pollution quand même... Ça doit pas être joli, joli quand même. Je me dis que... à vivre au quotidien les poumons le nez tout ça, je suis pas sûr que ça soit très, très ... ou le cerveau je sais pas je suis pas médecin, mais je me dis quand on voit les traces sur les maisons je pense qu'on doit en subir les conséquences aussi. **Toujours mieux que dans le centre !** Oui après c'est sur la colline donc les nuages sont chassés plus vite que dans le creux de Lyon donc on est quand même plus... L'air est probablement plus sain ici ».****

Les perceptions des nuisances sonores liées à la plateforme aéroport de Lyon – Bron résultent des spécificités de cette plateforme, du nombre de mouvements (atterrissages et décollages s'y déroulant) et des caractéristiques techniques des avions (des avions d'affaires moins bruyants que la flotte de moyens et gros porteurs qui utilisent les grands aéroports internationaux)

généralisant un impact sonore faiblement perturbant. Lorsque le sujet de l'aéroport est abordé, il débouche systématiquement sur la faiblesse des nuisances ou sur le caractère relatif de celles-ci en comparaison d'autres sources de bruit.

Les analyses concernant l'aéroport Marseille – Provence ne peuvent s'appuyer sur la même diversité des témoignages, compte tenu de la faiblesse du corpus. Néanmoins, l'une des enquêtées peut être rattachée à la figure n°1, la n°181 [Marseille – Provence ; Marignane ; 50-59 ans ; Sans activité (chômage) ; Famille monoparentale ; Propriétaire ; Petit collectif ; Interne] : « **Mais sinon vous allez plus vers Berre et tout ça ?** *Sur la plage à Marignane oui, sur l'Étang de Berre oui. On n'est pas loin de l'Étang de Berre et l'Étang du Bolmon qui est une zone sauvage protégée et une zone ornicole (ndlr, l'enquêtée voulait dire ornithologique) sublissime, à un kilomètre et demi d'ici ; donc on va se baigner, on y va se promener, marcher. Oui c'est bien loin de l'image qu'on peut avoir de Marignane avec l'aéroport et tout ça. Ah oui ! Pas du tout hein ! Non, non. Mais pour revenir à l'aéroport, on a tous sur Marignane aucune nuisance sonore de l'aéroport. La commune de Saint-Victoret eux, ils sont en plein sur les lignes d'atterrissage et de décollage, donc le bruit est très intense là-bas. Nous pas du tout. Et on a cet avantage, enfin moi qui voyage assez souvent, on est en 10 minutes de l'aéroport pour aller prendre l'avion. Donc que le positif ? Oui, que du positif ».*

Ces divers exemples permettent de comprendre les raisons qui ont conduit à rattacher un nombre très important d'enquêtés à la figure n°1, celle correspondant à une population qui ne ressent pas de gênes particulières résultant de la proximité de la plateforme aéroportuaire. Ceci ne signifie pas bien évidemment, que ces enquêtés ne puissent être perturbés par des nuisances sonores, celles-ci pouvant provenir du voisinage, de la circulation automobile (fréquemment), du trafic ferré (plus rarement) et dans le cas des enquêtés résidant à proximité de l'hôpital, des rotations d'hélicoptères.

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

Cette figure cherche à caractériser un profil différent d'enquêtés. Il s'agit de personnes signalant qu'elles sont concernées par les nuisances sonores aéroportuaires, mais une fois ce constat établi, elles considèrent, soit qu'il est possible d'en limiter les effets (par l'amélioration de l'isolation phonique en particulier), soit que par effet d'habitude, la nuisance tend à s'atténuer.

	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	- Locatif privé	- Petit collectif	- Retraité	- Indif-férenciée	- Indif-férenciée	- Zone-tampon	- Indif-férenciée	- Indif-férencié
Enquêté(e)s correspondant à la Figure n°2, pour l'étude n°1	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.								
Enquêté(e)s correspondant à la Figure n°2, pour l'étude n°2	Lyon-Bron : N°166, N°167, N°168, N°169, N°171, N°176, N°177, N°178, Marseille-Provence : N°184								

Tableau 9 : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°2. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017-2018.

Plusieurs enquêtés autour de Lyon – Bron sont rattachés à cette figure n°2, ils résident dans les communes suivantes : Bron (n°169 et n°176), Saint-Priest (n°167 et n°171), Vénissieux (n°166 et n°168) et Vaulx-en-Velin (n°177 et n°178), dans le cas de Marseille – Provence, il s'agit du n°184 (Marseille, dans le village de l'Estaque). Les propos tenus permettent de justifier cette affectation à la Figure 2. Le n°171 (Lyon – Bron ; Saint-Priest ; 60 ans et + ; Retraité ; Ménage d'1 personne ; Locatif social ; Grand collectif ; Interne) développe ainsi sur certains désagréments produits par les avions : « **Ici, c'est pas le cas, les parties communes sont bien entretenues ?** Pour l'instant, ça va. Les gens... je pense que chacun se sent un peu plus responsables de ce qu'il se passe dans le quartier. Y a des gens qui sont depuis le début, depuis la construction. Alors eux trouvent que le quartier s'est dégradé. **De quelle manière ?** Je sais pas... Il trouve qu'avant c'était plus calme. Qu'est-ce que j'entends dire ? Qu'avant c'était plus calme, qu'il y avait pas... Je sais pas trop parce que moi depuis que je suis là franchement... même l'après-midi ou la nuit. J'ai tellement appris à ne pas entendre le bruit que même les voitures ne me gênent pas. Peut-être il y a les avions. **Ça vous gêne ?** Moi pas trop parce que c'est un bruit comme un autre. Mais y a eu des choses de faites avec la municipalité par contre. Ils ont essayé de voir avec l'aéroport s'ils pouvaient pas diminuer les nuisances de bruit. Je crois que c'est sur les Marendières ou sur Manissieux, je sais plus. Ce qui fait le plus de bruit, c'est les petits avions. C'est ça qui fait du bruit. Bron est le premier aéroport commercial de France⁵⁸. **Et les voisins se sont plaints déjà ?** Y a des gens qui se sont plaints à la mairie, etc. Ils ont essayé de faire des trucs pour... Mais après, c'est le passage comme ça et comme ça. **Il y a de plus en plus d'avions ?** Oui je pense. Je pense qu'ils avaient essayé de jouer sur le fait qu'il y a des baptêmes⁵⁹. [ndlr : Nous sommes interrompus par l'arrivée d'un de ses amis] Voilà mon ami XXX. Et y a des choses qui sont

⁵⁸ Information qui reste à vérifier, Paris – Le Bourget étant également un grand aéroport d'affaires.

⁵⁹ Ce point également serait à vérifier, les baptêmes de l'air n'étant pas nécessairement associés à l'aéroport Lyon – Bron.

*impossibles à dévier. Les petits avions, les petits baptêmes je trouve qu'ils pourraient éviter de tourner au-dessus des maisons. Mais après c'est pas évident au niveau des aéroports, ils ont des contraintes. Bron par exemple ne peut pas passer par là ou par là. Mon dernier mari avait pris des cours de pilotage sur Corbas et y avait des endroits où il avait pas le droit. C'est très réglementé quand même. Y a aussi des questions de hauteur. Y a des fois des avions on pourrait voir le pilote presque. Je pense que ce genre de choses, on peut éviter. **Donc vous ça vous dérange pas.** Non, ça me dérange pas. Cette nuit j'ai entendu un avion qui a fait du bruit. Ça m'a pas réveillé, je dormais pas. Si j'entends, c'est que je dors pas... Franchement, je pense que les gens trouvent qu'il y a des choses qui se sont dégradées, avant peut-être qu'ils se connaissent mieux que ça, au niveau des habitants... Moi je suis arrivée en septembre et mes voisines, ça fait pas longtemps qu'elles sont là. Une se plaint du bruit des gens qu'il y a au-dessus de sa tête. Moi au-dessus de ma tête j'entends pas de bruit, celle d'à côté non plus, j'entends rien du tout pourtant elle a trois filles. Dans l'allée, c'est bien, très bien »⁶⁰. L'enquêtée n°176 [Lyon – Bron ; Bron ; 30-39 ans ; Artisan-commerçant ; Couple ; Propriétaire ; Petit collectif ; Interne] développe également son point de vue sur la question : « **J'ai une toute dernière question pour vous. Ce questionnaire vous a été envoyé parce que vous habitez dans un périmètre autour de l'aéroport de Bron. Vous voyez des avions de chez vous ?** Oui je vois passer des avions, mais pas plus que ça. C'est pas bruyant. **Vous étiez au courant ?** Oui on savait. **On vous avait prévenu ?** Non, c'est mon mari, je pense... je sais plus pourquoi. C'est pas le promoteur. C'est nous qui le savions avant. **C'est pas quelque chose qui vous pose problème.** Non. Puis on savait que c'était à côté parce que mon mari fait souvent des Jonage / Lyon – Bron donc c'est sûrement par rapport à mon mari et son travail ». L'enquêtée n°177 [Lyon – Bron ; Vaulx-en-Velin ; 50-59 ans ; Sans activité (chômage) ; Ménage d'1 personne ; Locatif social ; Petit collectif ; Externe] va plus loin dans le mécontentement, puis relativise ses propos : « *Après je n'aime pas spécialement Vaulx, franchement... Vous voyez en plus on entend les hélicoptères, les avions. **C'est très bruyant l'aéroport à côté ?** Ben franchement je pensais que j'aurai du mal à supporter, mais en fait non ça va. J'ai plus de mal si les voisins font du bruit, car là les avions ils passent et c'est fini. Donc... mais oui j'ai eu le super coup de cœur pour cet appart, j'ai été contente quand je l'ai eu ! Voilà. [...]* **Pour revenir à l'enquête, que pensez-vous de l'isolation sonore ? Est-ce que les avions vous dérangent la nuit ?** J'entends rien ! En même temps, je*

⁶⁰ Sur un plan strictement méthodologique, il a été décidé pour ce rapport, de suivre le choix qui avait été fait pour le précédent. Les extraits des entretiens sont assez longs et laissent transparaître le déroulement parfois chaotique des entretiens. Il nous semble plus pertinent de procéder ainsi, plutôt que de ne conserver des extraits courts correspondant stricto-sensu aux thématiques de l'étude.

prends des somnifères, mais je n'entends rien. Et en journée ? Non, non. Si je veux être tranquille, je ferme toutes les fenêtres. Franchement, il n'y a pas de bruit. Moi je ne mets pas le chauffage ! Je suis chauffée au-dessus, en dessous, à côté ». Les critiques du n°178 [Lyon – Bron ; Vaulx-en-Velin ; 20-29 ans ; Employé ; Ménage d'1 personne ; Propriétaire ; Petit collectif ; Interne] sont également très modérées et sont beaucoup plus fortes sur les nuisances sonores liées à la mauvaise isolation, alors qu'il s'agit d'un immeuble neuf avec des appartements vendus sur plan et livrés en fin 2017, dans ce type de cas, la garantie décennale devrait directement être opérante : « **Et au niveau sonore, vous disiez entendre beaucoup les voisins, mais est-ce que vous entendez l'extérieur aussi ? Quand je suis dehors ? Oui et dedans aussi.** Alors quand je suis dedans et que je ferme tout je n'entends rien du tout. Quand je suis dehors, il y a une cour en bas donc j'entends les enfants, j'entends les voisins. Après tout ce qui est de la rue franchement non. J'entends les sirènes, les klaxons, mais c'est tout. J'entends un coq aussi ! Après ça résonne vachement, comme ça fait un « U », si ceux d'en face mettent la musique un peu forte j'entends tout. **D'accord donc c'est avant tout le voisinage, il n'y a pas d'avions ? Ah si ! Je crois qu'on fait partie du couloir de Saint-Exupéry. On en a minimum un par jour. Et ça vous dérange ? Non vraiment ça ne me dérange pas. La journée ça ne me dérange pas, et le soir j'entends, mais c'est raisonnable. Vous entendiez depuis chez vos parents aussi ? Chez mes parents j'entendais beaucoup plus et parfois ça faisait trembler les murs. Alors est-ce que c'est parce que les maisons sont anciennes ? Chez mes parents c'étaient plus fort et j'avais l'impression que je les voyais de plus bas. Alors est-ce qu'on était plus proche ? Je ne sais pas. Et à propos du bruit des voisins, en avez-vous parlé avec eux ? Voudriez-vous faire des travaux d'isolation ?** Quand on a fait la réunion par rapport aux réserves on en a parlé, car certains disent que c'est abusé comme il n'y a pas d'insonorisation. En fait, c'est simple, on a du lino et j'entends énormément mon voisin du dessus, car sous le lino il y a seulement la dalle en béton. Il n'y a pas d'isolation phonique, et selon le constructeur le lino fait office d'isolation phonique. Je suis allé jusqu'à lui demander s'il n'avait pas mis du carrelage. Il y a énormément de choses, aux toilettes j'entends mon voisin être aux toilettes. Quand je suis dans ma chambre, je pense que tous les T2 sont alignés et disposés de la même manière, et bien je l'entends aussi dans sa salle de bain, sa machine à laver, etc. Certains de mes voisins m'ont dit habiter avant dans des logements anciens et ne pas avoir ce problème ! Ce n'est pas normal. Ils vont essayer d'avoir des recours et vont contacter les entreprises qui ont fait l'isolation, mais c'est difficile d'obtenir une réponse. Après, ils pourraient faire venir quelqu'un pour mesurer le bruit et si lui juge que c'est au-dessus de la norme ils peuvent faire des interventions, mais bon une fois

que c'est construit je ne sais pas ce qu'ils peuvent faire ». Le n°168 [Lyon – Bron ; Vénissieux ; 40-49 ans ; Profession intermédiaire ; Famille ; Propriétaire ; Petit collectif ; Externe] évoque quant à lui une gêne très limitée, ce qui conduit à le rattacher à la figure n°2, même s'il serait possible de trouver des similitudes avec des enquêtés rattachés à la figure n°1 : « **J'ai une dernière question pour vous : vous avez été sélectionné entre guillemets pour répondre à un premier questionnaire par rapport à la proximité de votre logement avec l'aéroport de Bron. Est-ce que vous êtes gêné par l'aéroport ? L'aéroport de Bron ou de Saint-Exupéry ? De Bron. Le petit aérodrome ? Ah non, ça me gêne pas parce que là où je travaille je suis juste à côté de l'aérodrome de Corbas. Et ici vous voyez les avions ? Ah oui. Vous les entendez ? Sans plus. On voit les hélicoptères un peu. Moi ça me sert de base de travail pour ma fille. D'accord. Vous avez pas de gêne de côté-là ? Non franchement pour ça on est bien. Oui j'ai écouté un hélicoptère en arrivant tout à l'heure, mais c'est courant en ville de toute façon. C'est normal, c'est légitime, c'est leur travail. C'est les pompiers et la gendarmerie. On est bien content quand on en a besoin. Quand ils caillaient les pompiers, ok, mais par contre quand vos parents sont malades, n'appellez pas. Ça marche dans les deux sens** ».

Les nuisances de Lyon – Bron sont aussi signalées, mais très relativisées par l'enquêté n°167 [Lyon – Bron ; Saint-Priest ; 60 ans et + ; Retraité ; Couple ; Propriétaire ; Petit collectif ; Interne] : « **En fait, dans cette enquête, on s'intéresse aussi à la proximité avec l'aéroport pour savoir si les gens sont gênés ou pas par la présence de l'aéroport. J'ai vu en arrivant qu'on voyait quelques avions de Bron... L'aéroport de Bron, y a pas énormément de trafic... Y a jamais eu de nuisances. Et quand vous avez cherché ici... vous êtes passé par une agence immobilière ? Oui. Et ils ont rien mentionné à ce propos. Non du tout. Puis l'aéroport de Bron, je le connais. Je connais la région maintenant. Je cherchais même à habiter à Bron, je cherchais aussi à Bron donc ça me gênait pas. Puis non, y a pas... c'est pas un trafic énorme. C'est des petits avions. Ça fait déjà beaucoup moins de nuisances que les autres. J'ai vu un avion qui atterrissait en sortant du bus, mais ils sont vraiment loin. Mais même si y en a de temps en temps... y en a peu, c'est vraiment très peu gênant. Je vous remercie pour votre accueil** ». On notera avec intérêt que Lyon – Bron est une nouvelle fois assimilé à un petit aéroport, avec peu de trafic et de faibles nuisances. L'enquêté n°166 [Lyon – Bron ; Vénissieux ; 50-59 ans ; Employé ; Ménage d'1 personne ; Locatif privé ; Petit collectif ; Externe] va dans le même sens : « (ndlr : J'évoque l'aéroport de Bron pour terminer) **Est-ce que vous voyez les avions ? Est-ce que vous les entendez ? Oui l'aérodrome vous voulez dire. Ma copine qui habite au bout... son homme pilote à**

l'aérodrome. Il est dans un club parce que ça coute cher l'avion. Il est dans un club et de temps en temps il vole. Mais non franchement ici, je crois pas qu'ils passent beaucoup. Des fois j'en vois qui passent, mais plus là-bas... Je pense qu'ils doivent passer à Bron, Saint-Priest. Mais là, je vois pas trop parce qu'en plus là y a des pylônes... C'est quand même haut. Donc par rapport à la mosquée et tout, je pense. Non les avions, on entend, mais c'est léger. Ça gêne pas ».

La seule enquêtée de Marseille référant à la figure n°2, la n°184 [Marseille – Provence : Marseille ; 50-59 ans ; Sans activité (chômage) ; Famille monoparentale ; Propriétaire ; Maison avec jardin ; Externe] aborde de manière plus approfondie les nuisances sonores aéroportuaires (son fils participe parfois à l'entretien, l'enquêtée sera donc indiquée comme Elle et son fils, comme Lui) : « Elle : Ici on a – bah tiens c'est marrant, ça fait une heure que t'es là... mais normalement t'as les avions qui passent là. Lui : Parce que Marignane c'est juste derrière là ? Elle : Marignane c'est juste derrière donc t'as tous les avions – mais je suis étonnée là, t'as vu XXX ? Lui : Oui, mais il n'y a pas de train aujourd'hui en plus c'est bizarre... Elle : Ah ben il y a grève peut-être. Lui : Mais y a pas la grève des avions aussi ! Elle : Bah ! Non je ne pense pas, mais c'est bizarre. Parce que d'habitude il y a les avions, on est obligé de parler quoi, on ne s'entend plus. **Ah oui quand même.** Elle : Ah bah oui ! Ils passent juste là tu vois, ils atterrissent derrière. **Et ils passent à l'atterrissage ou au décollage ?** Elle : Ah les deux, atterrissage et décollage. Mais tu vois je suis étonnée parce que ça fait une heure qu'on parle et je n'en ai pas encore entendu un seul. Ça ne saurait tarder. Oui puis ce matin je n'en ai pas vu non plus. Lui : Si j'en ai vu un moi, t'es pas attentive. Moi j'aime bien les compter. **Oui donc ce n'est pas un gros point noir dans votre vie ici ?** Elle : Ah beh... des fois c'est chiant, quand tu discutes ; tu vois là comme c'est agréable de discuter. Si tu as trois avions qui passent, ça te fout tout en l'air. Bon, après ça ne t'empêche pas de discuter quoi, t'attend qu'il passe. Mais ça fait un gros bruit quand même tu vois, ça fait un gros bruit les avions hein ! Oui parce qu'en plus ils sont bas là quand ils passent au-dessus. Ah oui. Ils font beaucoup de bruit. **Et vous vous y habituez au bout d'un moment ? Par exemple la fois où vous êtes restées plus longtemps ici** (ndlr : les enquêtés ont habité plusieurs années cette maison avant de partir vivre dans la Creuse en la mettant en location, avant de revenir y résider) ? Elle : Je ne sais pas... On s'habitue chéri au bruit ? Lui : Bah moi quand on est revenu de Creuse ça me dérangeait, maintenant je ne les entends même plus. **Oui donc c'est un peu un bruit de fond quoi ?** Elle : Non ce n'est pas un bruit de fond justement. C'est à un moment donné « brbrbrbrbr », t'as un gros bruit qui arrive quoi et c'est l'avion qui passe. Lui : Et après ça s'arrête hein. Elle : Tu vois ce n'est

pas un bruit de fond, c'est bien parce que sinon je n'aimerais pas. C'est pas comme Lafarge tu vois, petit bruit de fond, mais là on est samedi, ça ne marche pas. Mais ça oui c'est un bruit de fond, puis la poussière. Là c'est une journée particulièrement calme hin, j'en reviens pas. Et il n'y a pas d'odeurs ? Je ne sais pas, comme vous parlez de poussière, ou même les avions. Les égouts un peu, hein XXX (ndlr : elle s'adresse à son fils) ? Les égouts un peu de temps en temps. Les égouts parce qu'ils ont mis le tout à l'égout. Mais nous on s'en fout on a de la glycine ça sent bon. [...] Elle : Mais là je te dis je suis étonnée, ça fait une heure qu'on parle, pas un seul avion, c'est rare. Je ne sais pas pourquoi ils ne passent pas aujourd'hui les avions ! Après il y a peut-être des heures tu vois, je n'ai jamais fait trop gaffe. Mais c'est sûr qu'entre 2 et 3, il n'y a pas d'avions. Il y a grève ou je ne sais pas, ils sont tous au sol. Je ne sais pas quoi te dire ».

Par-delà l'aspect quelque peu théâtral des propos ci-dessus, transparait un e discours sur la perception des nuisances occasionnées par la plateformes Marseille - Provence. Celles-ci existent, sont identifiées, mais sont clairement relativisées.

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

La saisonnalité de la gêne peut résulter de l'inégale intensité du trafic aérien, d'événements particuliers (le Salon de l'aéronautique et de l'espace du Bourget pour les enquêtés qui étaient proches de la plateforme Paris – CDG) ou de la mise en œuvre de travaux spécifiques sur une plateforme occasionnant un détournement momentané du trafic, comme cela avait été observé dans le cas de Paris – Orly. Aucun des enquêtés de Lyon – Bron n'a fait référence à l'un de ces trois types de facteurs. Ils ne peuvent par conséquent être rattachés à la figure n°3. Par contre, une des enquêtées de Marseille – Provence évoque le sujet.

	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	- Propriétaire	- Maison avec jardin	- CPIS ou PI	- Indiférenciée	- Indiférencié	- Zone-tampon	- Paris-Orly	- Indiférencié
Enquêté(e)s correspondant à la Figure n°3, pour l'étude n°1	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.								
Enquêté(e)s correspondant à la Figure n°3, pour l'étude n°2	Lyon-Bron : Marseille-Provence : N°183								

Tableau 10 : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°3. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017-2018.

L'enquêtée n°183 [Marseille – Provence ; Gignac-la-Nerthe ; 50-59 ans ; CPIS ; Famille monoparentale ; Locatif privé ; Maison avec jardin ; Interne] indique les éléments suivants : « **OK. Et donc vous n'avez pas vécu à Saint-Victoret alors ?** Non je travaille à Saint-Victoret. Ça, c'est le collège Jacques Prévert à Saint-Victoret. **D'accord. Et ça n'était pas intéressant de vivre à Saint-Victoret ?** *On n'a pas trouvé non plus parce que c'est assez cher aussi. Je sais pas si c'est pas plus cher que Gignac ; paradoxalement parce qu'il y a des avions qui vous passent sur la tête encore plus qu'ici. Et oui c'est cher aussi. Et on voulait pas être en appartement, on cherchait plutôt une maison, et du coup voilà c'était pas forcément facile aussi de trouver des petites villas. Parce que voilà j'avais vu des appartements sur Marignane ou le côté qui est collé à Marignane il y a beaucoup de cités et c'est pas ce qu'on cherchait. Et là les avions vous n'en avez pas du tout ici ?* Alors ici on en a, on entend aussi quand même. Mais ça reste quand même correct, voilà, parce qu'après on s'habitue aussi. Mais non ça reste...Voilà. Étant donné qu'ici, les pistes, c'est quand les avions atterrissent. Nous en fait, ils arrivent, ils font le tour sur Marseille et ils arrivent pour atterrir de ce côté. Et quand ils décollent, ils décollent sur l'étang de Berre, donc les moteurs à fond c'est sur l'étang de Berre. Nous forcément, quand ils arrivent pour atterrir, les moteurs sont presque silencieux. Donc voilà, c'est très rare...après je dis pas ça dépend des saisons parce que voilà l'été on va avoir plus les fenêtres ouvertes, oui forcément. Mais en tout cas, c'est pas une nuisance, voilà, pas du tout. **Et par rapport à Marignane, du coup, où vous avez vécu aussi, vous les entendiez plus ou moins ?** Non, pareil. En plus, on était dans l'axe, on n'habitait pas loin, on devait être à 1km de la rue là...c'était un quartier résidentiel aussi, j'étais vraiment à côté du collège. Mais non, non ça reste... C'est pas dans le bon sens, par ici ils atterrissent et par là-bas ils font beaucoup plus de bruit. L'été oui, parce que t'as les fenêtres ouvertes, t'es beaucoup plus dehors donc même si les moteurs sont presque coupés pour atterrir bon, on entend quoi. Mais c'est pas une nuisance. **C'était pas une des choses qui faisait que vous choisissiez plus ou un moins un certain quartier.** Ah non, non pas du tout. Il y a que Saint-Victoret, mais quand on a cherché j'avouerais que bon moi j'arrivais ici, je connaissais pas du tout. Et le truc de l'aéroport c'est pas forcément le machin auquel je pensais en fait. Mais c'est après par contre parce que je travaille à Saint-Victoret au collège et que là vraiment on a les avions sous le nez qui nous passe. Et des fois en cours, l'été quand les fenêtres sont ouvertes, tu dois t'arrêter de parler, parce qu'on ne t'entend pas. Voilà. **Et vous en parlez un peu avec des gens qui habitent là-bas ?** Non pas vraiment, parce que je crois les gens s'habituent en fait. **Oui comme on peut penser des gens qui habitent à côté des chemins de fer.** Oui je pense. Et puis après c'est vrai que si les fenêtres sont fermées...

Nous c'est vrai on le voit l'été ; il fait très chaud, c'est pas climatisé donc tout est ouvert donc quand il y a un avion oui on est obligés de se taire. Mais sinon, oui je pense que les gens après ils s'habituent ». Il est toutefois possible de noter que l'enquêtée ne fait pas tant allusion à une plus forte intensité de trafic qu'à une différence dans le mode de vie. Le fait de vivre davantage à l'extérieur l'été, entraîne une plus forte sensibilité aux nuisances sonores. Ceci peut faire écho aux différences de sensibilité aux bruits des avions signalées lors de la première étude, entre les enquêtés résidant en maison avec jardin et ceux vivant en appartement. Les premiers avaient à plusieurs reprises (davantage dans le cas de Paris – Orly), indiqué qu'ils ne pouvaient pas suffisamment profiter du jardin du fait du passage des avions. L'enquêtée n°182, mais également l'enquêtée n°184 dont le discours a été précédemment analysé, se situent sur cette ligne. Les propos de l'enquêtée n°182 ne signalent pas de formes de mobilisation ni de mécontentement des populations voisines de la plateforme de Marseille – Provence (soit une position correspondant à la figure n°6), ce qui ne peut toutefois nous mener à conclure que cela n'existe pas. De même, ne sont pas évoquées de demandes d'aides spécifiques (isolation phonique), ce qui aurait renvoyé à la figure n°5.

16.5. Figure 4 : Une stratégie d'évitement

Par-là avait été identifié un type de comportement qui visait, soit à prendre en compte les nuisances liées aux plateformes aéroportuaires lors de la mobilité résidentielle étudiée, autrement dit des personnes s'étant informées de façon précise, ayant testé différents logements lors de leur phase de prospection et ayant considéré que ce critère devait être pris en compte. Mais, il peut également s'agir de personnes prenant acte de certaines nuisances, indiquent explicitement, qu'ils feront attention à cette dimension lors d'une prochaine mobilité résidentielle. Autrement dit, il s'agit d'éviter certaines communes, voire certains secteurs d'une commune, comme ceci avait été montré lors de l'étude précédente dans le cas d'enquêtés résidant à Montmorency (Val d'Oise). Dans le cas présent, trois enquêtés peuvent rattachés à cette Figure 4, mais deux d'entre eux ont précédemment été évoqués et des extraits de leurs entretiens ont été cités (les n°151* et n°163*). Rappelons que l'enquêtée n°151* [Lyon - Bron ; Lyon 3^{ème} ; 30-39 ans ; CPIS ; Famille ; Propriétaire ; Maison avec jardin ; Interne] ne signale pas de nuisances en relation avec Lyon – Bron, mais de celles observées à Nantes, en lien avec la plateforme Nantes – Atlantique. Il en va de même pour l'enquêtée n°163* [Lyon - Bron ; Villeurbanne ; 50-59 ans ; CPIS ; Ménage d'une personne ; Propriétaire ; Grand collectif ; Externe]. Dans ce cas, la gêne signalée correspond à la

plateforme Paris – CDG, pour un lieu de résidence antérieure à Eaubonne (Val d’Oise). Ceci explique qu’il ait été décidé d’ajouter un astérisque au n°151 et au n°163, des stratégies d’évitement ayant été signalées lors de l’enquête autour de Lyon – Bron, mais ne concernant pas cette plateforme.

	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	- 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, pour l’étude n°1	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.								
Enquêté(e)s correspondant à la Figure n°4, pour l’étude n°2	Lyon-Bron : N°151*, N°163* Marseille-Provence : N°182								

Tableau 11 : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°4. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017-2018.

Il n’en va pas de même pour l’enquêté n°182 [Marseille – Provence ; Ensues-la-Redonne ; 50-59 ans ; CPIS ; Ménage d’1 personne ; Propriétaire ; Maison avec jardin ; Externe]. Celle-ci indique : « **Ok. Et dernière question, parce qu’on ne l’a pas abordée, mais là l’étude elle se passe notamment auprès des résidents des zones proches de la zone aéroportuaire de Marignane, est-ce que vous avez été à un moment donné, dans l’une de vos maisons, gênée par ça, ou c’était plutôt positif, comme vous dites que vous voudriez vivre pas trop loin d’un aéroport ? Bah... Il ne faut pas être sur les lignes d’atterrissage ou de décollage quoi... Là, ce qui est le cas. Je m’étais renseignée aussi sur la qualité de l’air et on n’est pas trop impacté là par tout ce qui est les usines de Fos – bon certainement qu’il y a des retombées de pollution, mais la qualité de l’air ici est assez bonne quand même. C’est sûr que je ne voudrais pas – être proche d’un aéroport ça veut dire, mais – subir les bruits, être impactées par les nuisances sonores, les nuisances de pollution, etc., je les prends très, très en compte, bien sûr. Même les nuisances visuelles, je ne supporterai pas d’avoir les cheminées d’usines dans mon champ de vision ou quelque chose. Donc bien sûr que mon rêve d’avoir une vue mer, je l’ai un petit peu là-haut sur le balcon, on voit quand même une assez jolie vue mer. Ou mon rêve d’avoir une vue sur la Sainte-Victoire, bon, on ne peut pas non plus, je ne dis pas non plus que j’habite la maison de mes rêves, mais c’est une maison qui offre quand même une sorte d’équilibre de mon cahier des charges, si je puis dire** ». L’intensité des nuisances sonores ayant été prise en compte lors de la dernière mobilité résidentielle, il est possible de considérer qu’une stratégie d’évitement a été mise en œuvre. Il est probable que si nous avions pu bénéficier d’un nombre plus conséquent d’enquêtés résidant à proximité de la plateforme Marseille – Provence, de tels discours auraient été plus fréquemment observés. Il est par exemple possible de regretter qu’aucun entretien n’ait pu être mené sur la commune de Saint-Victoret, fréquemment signalée comme fortement impactée. L’exploitation des questionnaires avait montré (voir Tableau 5) que cette commune était perçue comme négative (7 citations négatives contre 3 citations positives), les raisons explicitées renvoyaient à 5 reprises à des nuisances liées à l’aéroport. Ceci doit être interprété

comme une stratégie d'évitement. Les espaces de prospection apparaissent comme différenciés. Certains sont perçus comme à atteindre en raison de leur cadre spécifique, d'autres à éviter. Parmi, ces derniers figurent certaines communes possédant des quartiers de la politique de la ville, d'autres sont associés aux nuisances spécifiques résultant de la plateforme aéroportuaires. Dans le cas de Lyon – Bron, il avait été montré qu'aucune commune n'était à éviter en raison des nuisances aéroportuaires, cela ne renvoie qu'à Saint-Victoret dans le cas de Marseille – Provence. Le croisement d'une approche liant questionnaires et entretiens prend ici tout son sens.

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

Dans le cas des trois plateformes de Paris – CDG, Paris – Orly et Toulouse – Blagnac, un certain nombre d'enquêtés (voir **Tableau 12**) avaient insisté sur la question de l'isolation phonique en regard des nuisances sonores aéroportuaires, en précisant qu'ils auraient souhaité bénéficié d'aides mais ne se situaient pas dans les périmètres. Plusieurs d'entre eux expliquaient avoir fait les démarches en ce sens. Rien de tel n'est apparu sur les deux nouvelles plateformes étudiées. Dans le cas de Lyon – Bron la question de l'isolation phonique a certes été signalée à plusieurs reprises, mais le plus souvent pour dire qu'elle était de bonne qualité. Il en a été ainsi de l'enquêté n°145 [Lyon – Bron ; Rilleux-la-Pape ; 40-49 ans ; Profession intermédiaire ; Famille ; Propriétaire ; Maison de ville ; Interne] confronté à l'intensité du trafic automobile. *A contrario*, l'enquêtée n°178 [Lyon – Bron ; Vaulx-en-Velin ; 20-29 ans ; Employé ; Ménage d'1 personne ; Propriétaire ; Petit collectif ; Interne] a pointé les problèmes de nuisances sonores de voisinage, en raison d'une isolation défectueuse dans un bâtiment neuf.

S'il est possible de comprendre que le lien ne s'établisse pas entre les nuisances sonores aéroportuaires et la nécessité d'une amélioration de l'isolation phonique dans le cas de Lyon – Bron, cela peut davantage surprendre dans celui de Marseille – Provence qui présente des similitudes avec les trois premières plateformes étudiées. L'enquêtée n°183 [Marseille – Provence ; Gignac-la-Nerthe ; 50-59 ans ; CPIS ; Famille monoparentale ; Locatif privé ; Maison avec jardin ; Interne] précédemment citée et rattachée à la figure n°4, a certes indiqué que les nuisances sonores étaient fortes à Saint-Victoret, là où elle travaille, rendant impossible de parler quand il fait beau et que les fenêtres sont ouvertes, ce qui en creux tendrait à montrer que dans les autres situations les conditions sonores à l'intérieur de son établissement scolaire sont satisfaisantes.

	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	- Indifférenciée	- Indifférencié	- PGS	- Indifférenciée	- Indifférencié
Enquêté (e) correspondant à la Figure n°5, pour l'étude n°1	Toulouse – Blagnac : N°13, N°21, N°25. Paris – Orly : N°67, N°90. Paris – CDG : N°114, N°118, N°130.								
Enquêté (e) correspondant à la Figure n°5, pour l'étude n°2	Lyon-Bron : Marseille-Provence :								

Tableau 12 : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°5. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017-2018.

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

De façon surprenante, il était apparu que peu d'enquêtés s'étaient engagés dans des actions collectives visant à réduire l'impact des nuisances sonores aéroportuaires sur le lieu de résidence. Deux seulement, localisés près de Paris – Orly avaient été identifiés. Dans le cas des plateformes aéroportuaires de Lyon – Bron et Marseille – Provence, il nous est impossible d'associer un enquêté à cette figure n°6, ce qui ne signifie pas que celle-ci conserve une pertinence. Il avait été envisagé lors de l'étude précédente que le faible nombre pouvait trouver une explication dans l'implantation résidentielle récente des enquêtés, mais cette hypothèse aurait pu prendre du sens, si des écarts de comportement avaient été observés entre ceux ayant effectué des mobilités internes (potentiellement plus concernés car connaissant le territoire) et ceux venant de l'extérieur et le découvrant depuis peu. Rien de tel ne peut être affirmé en l'état. Les deux seuls enquêtés qui avaient signalé des formes d'engagement l'avaient fait en raison du mécontentement suscité par les modifications des zones survolées en conséquence des travaux en cours sur la plateforme de Paris – Orly. Si des associations de riverains ayant pour objet de limiter les nuisances aéroportuaires existent dans le cas de Lyon – Bron ou dans celui de Marseille – Provence, les entretiens réalisés ne nous permettent pas de le savoir. Aucun enquêté n'a signalé un engagement personnel en ce sens, ni fait part de personnes impliquées au sein de son réseau de connaissances. L'étude n'ayant pas eu pour objet de recenser ces associations, ni dans le cas où elles existeraient, de les contacter pour réaliser des entretiens, nous ne pouvons que conclure à l'absence apparente de pertinence de cette figure n°6 dans le cas de ces deux dernières plateformes.

	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	- Indiférenciée	- Propriétaire	- Maison avec jardin	- Indiférenciée	- Indiférenciée	- Indiférencié	- PGS	- Paris – CDG - Paris - Orly	- Indiférencié
Enquêté (e) correspondant à la Figure n°6, pour l'étude n°1	<u>Paris – Orly</u> : N°65 et N°132.								
Enquêté (e) correspondant à la Figure n°6, pour l'étude n°2	<u>Lyon-Bron</u> : <u>Marseille-Provence</u> :								

Tableau 13 : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°6. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017-2018.

16.8. Figure 7 : Avions et aéroports : une fascination

Cette figure n°7 n'avait pas été imaginée initialement, mais s'était progressivement dégagée des entretiens, en particulier de ceux réalisés autour de la plateforme Toulouse- Blagnac. Elle correspond à une perception positive des plateformes aéroportuaires, et ce, même en dépit de certaines nuisances subies. Plusieurs facteurs avaient été identifiés comme susceptibles d'y contribuer : le fait de fréquenter régulièrement les plateformes aéroportuaires et d'associer celles-ci à une activité professionnelle ou aux voyages, l'intérêt personnel porté à l'aéronautique, en raison de son activité professionnelle (voir en particulier, les actifs travaillant chez Airbus dans le cas de Toulouse), ou encore à une esthétique de l'aviation (ceux qui prennent plaisir à les regarder). Comme le montre le *Tableau 13*, cette figure n°7 avait fortement été associée à la plateforme de Toulouse – Blagnac, certains enquêtés soulignant le caractère indispensable, voire identitaire de l'aéronautique (et de l'espace) pour cette métropole régionale.

	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	- C	- Locatif privé - Propriété	- Grand collectif	- Indiférenciée	- Indiférenciée	- Indiférencié	- Zone-tampon	- Principalement Toulouse-Blagnac	- Mobilité professionnelle
Enquêté (e) correspondant à la Figure n°7, pour l'étude n°1	<u>Toulouse – Blagnac</u> : 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. <u>Paris – Orly</u> : N°73, N°88. <u>Paris – CDG</u> : N°106, N°124 et N°133.								
Enquêté (e) correspondant à la Figure n°7, pour l'étude n°2	<u>Lyon-Bron</u> : <u>Marseille-Provence</u> :								

Tableau 14 : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°7. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017-2018.

Rien d'aussi marqué n'est apparu lors de la seconde étude, même si l'enquêté n°175 [Lyon – Bron ; Lyon 8^{ème} ; 30-39 ans ; CPIS ; Couple ; Propriétaire ; Grand collectif ; Externe], rattaché à la figure n°1 cité précédemment avait témoigné d'un intérêt pour les avions et l'esthétique de leurs déplacements. D'une autre façon, l'enquêtée n°181 [Marseille – Provence ; Marignane ; 50-59 ans ; Sans activité (chômage) ; Famille monoparentale ; Propriétaire ; Petit collectif ; Interne], également rattachée à la figure n°1, en raison de l'absence de gênes liées aux plateformes aéroportuaires, avait signalé l'avantage que représente pour elle le fait d'être localisée à une dizaine de minutes de l'aéroport Marseille – Provence. Si l'on excepte ces deux cas, pour lesquels une hésitation pouvait apparaître, aucun autre enquêté ne se rattachait clairement à la figure n°7.

17. Quelle place attribuer aux nuisances sonores aéroportuaires, en fonction des statuts d'occupation et des types de logement ?

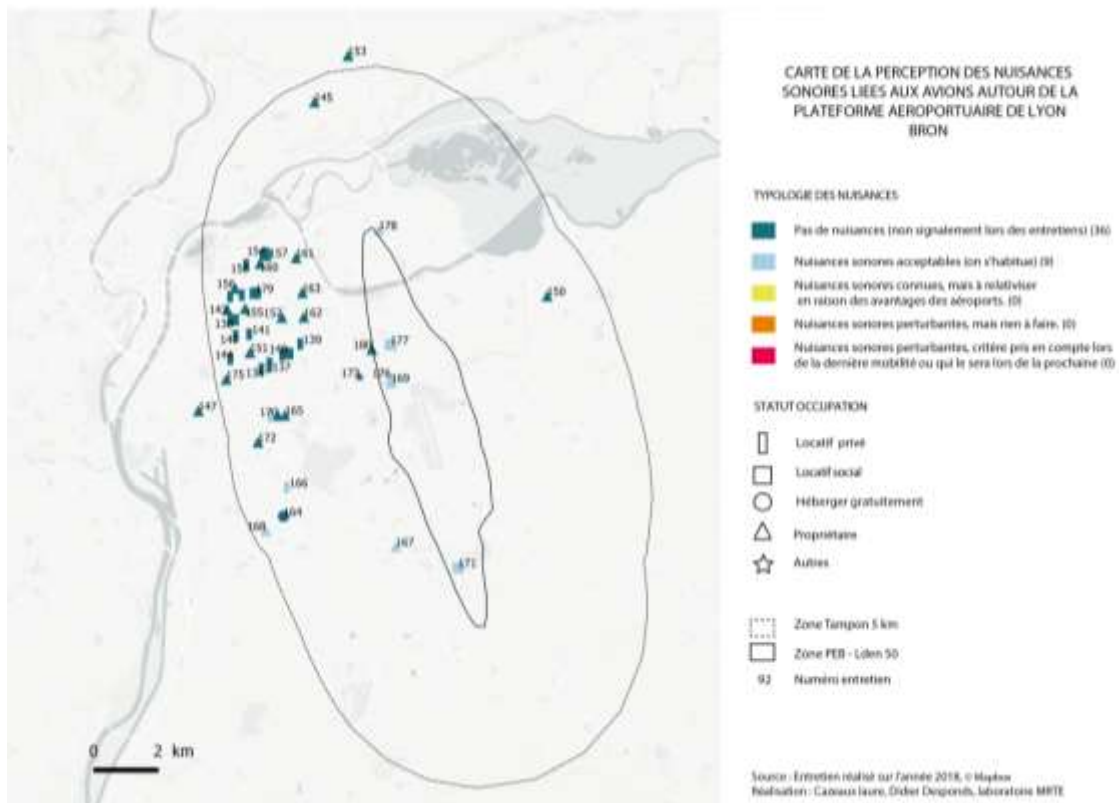
Afin de traiter le matériel qualitatif des entretiens réalisés autour de la plateforme de Lyon – Bron et Marseille – Provence, un travail d'exploitation en quatre étapes a été mis en œuvre. Il s'est agi, lors de la première étape, de lire de manière attentive chacun des entretiens et d'identifier les informations relatives aux facteurs des mobilités résidentielles (tout particulièrement de la dernière, celle pour laquelle nous disposons par ailleurs des informations provenant des questionnaires), puis de les transcrire dans un tableau de synthèse (*Annexe 2*). 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 ; 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 (*Carte 40* et *Carte 41*), puis avec les statuts d'occupation (*Carte 42* et *Carte 43*), 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 disposions. Une quatrième étape va être mise en œuvre, comme cela avait été fait dans le cas de l'étude précédente, mais ne pourra se traduire sous format papier, il s'agit de la réalisation d'une carte interactive. Des extraits des propos⁶¹ tenus par les enquêtés seront accessibles par une carte interactive en cliquant sur les points présents sur la carte.

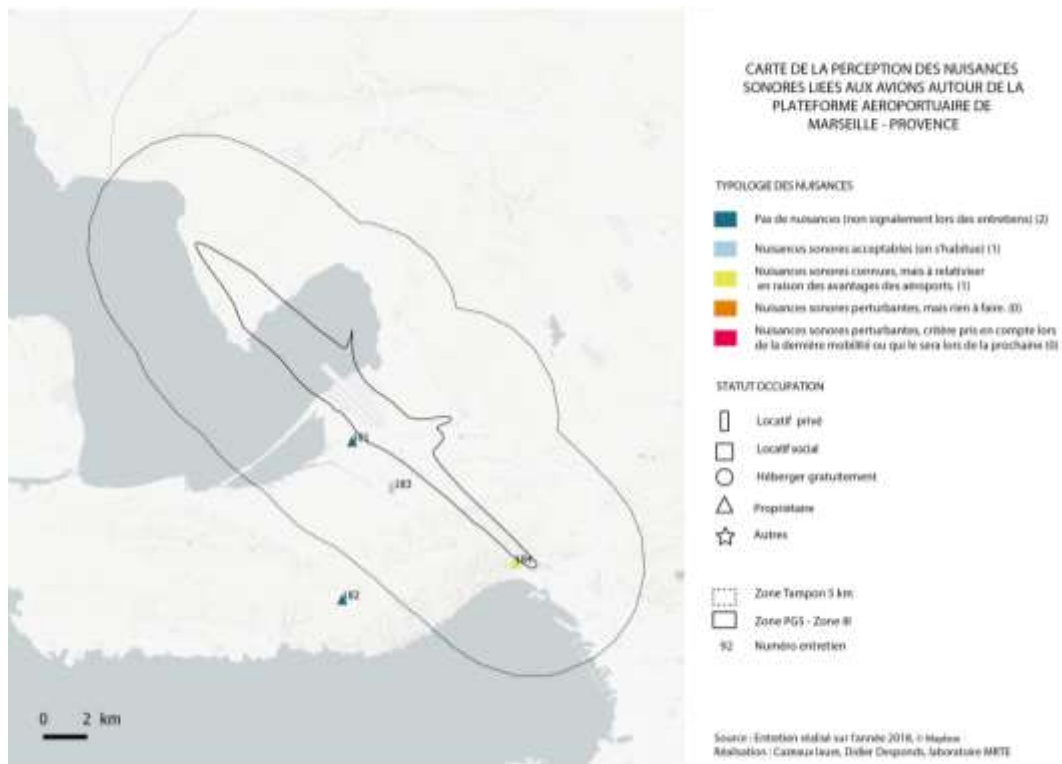
Il est nécessaire de bien noter que la cartographie des perceptions qui a ici été réalisée résulte d'une lecture des entretiens, d'une interprétation des propos qui y sont tenus et non d'un positionnement sur une échelle de la part des enquêtés. Même si les entretiens ont fait l'objet d'une analyse précise et croisée de la part des membres de l'équipe MRTE impliqués dans cette étude afin de limiter les biais interprétatifs, les résultats obtenus seraient toujours susceptibles d'une discussion. Les enquêtés étant identifiés par leur numéro d'ordre, du n°136 au n°180 dans le cas de la plateforme Lyon – Bron et du n°181 au n°184 dans le cas de la plateforme Marseille – Provence, il est toujours possible de reprendre les entretiens intégralement fournis dans le Volume 2 de l'étude, afin de mieux comprendre la manière dont les propos ont été analysés. De fait, les cartes qui suivent résultent d'une simplification d'une information complexe, un discours développé dans le cadre d'un entretien en face-à-face laissant fréquemment apparaître des nuances, voire dans certains cas des contradictions.

Comme indiqué plus haut, la *Carte 40* et la *Carte 41*, visent à établir un lien possible entre les niveaux de perception des nuisances sonores, les localisations géographiques par rapport aux plateformes (proximité du PEB dans le cas de Lyon – Bron et du PGS dans celui de Marseille – Provence) et les statuts d'occupation des enquêtés. Ces variables avaient joué un rôle dans le cas des plateformes de Paris – CDG, Paris – Orly et Toulouse – Blagnac. Dans le cas présent, les résultats sont moins probants. Ceci résulte d'un côté (Lyon – Bron), de l'uniformité des réponses, même s'il est possible de constater que les quelques enquêtés localisés dans le PEB ou directement à proximité de celui-ci, signalent qu'ils entendent le bruit des avions, même si ceci ne les dérange pas (soit la catégorie B de notre grille), pour tous les autres, c'est l'absence d'incidence de la plateforme qui ressort (soit la catégorie A).

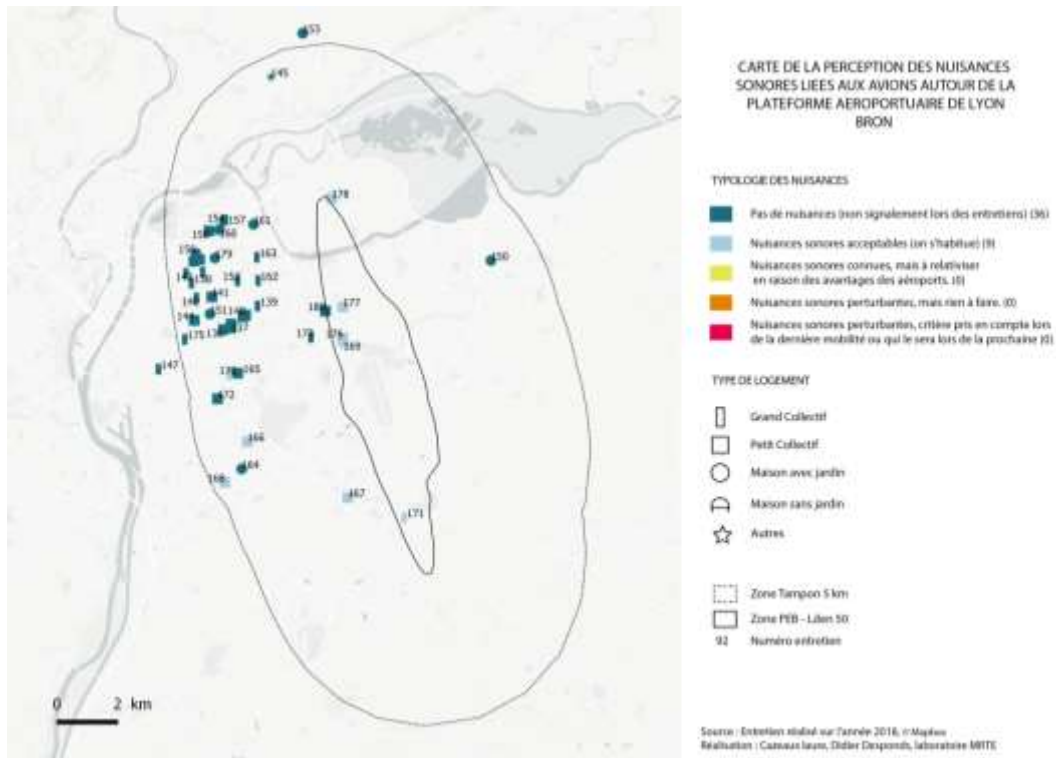
⁶¹ Compte tenu des outils à disposition, des contraintes existent en termes de taille des fichiers textes pouvant être joints. Il n'est donc pas possible en l'état, de fournir des extraits trop volumineux.



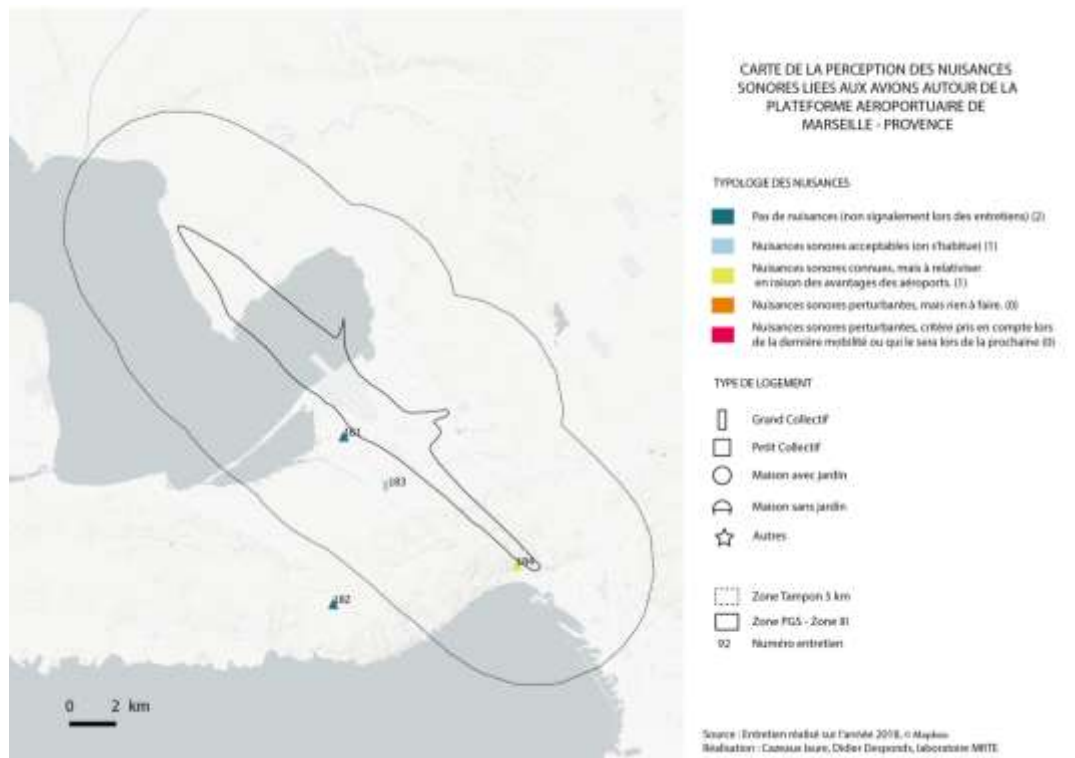
Carte 40 : Perception du niveau de nuisance sonores des plateformes aéroportuaires, selon les statuts d'occupation des ménages, pour la plateforme aéroportuaire de Lyon- Bron. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2018.



Carte 41 : Perception du niveau de nuisance sonores des plateformes aéroportuaires, selon les statuts d'occupation des ménages, pour la plateforme aéroportuaire de Marseille – Provence. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2018.



Carte 42 : Perception du niveau de nuisance sonore des plateformes aéroportuaires, selon les types de logement, pour la plateforme aéroportuaire de Lyon- Bron. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2018.



Carte 43 : Perception du niveau de nuisance sonore des plateformes aéroportuaires, selon les types de logement, pour la plateforme aéroportuaire de Marseille - Provence. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2018.

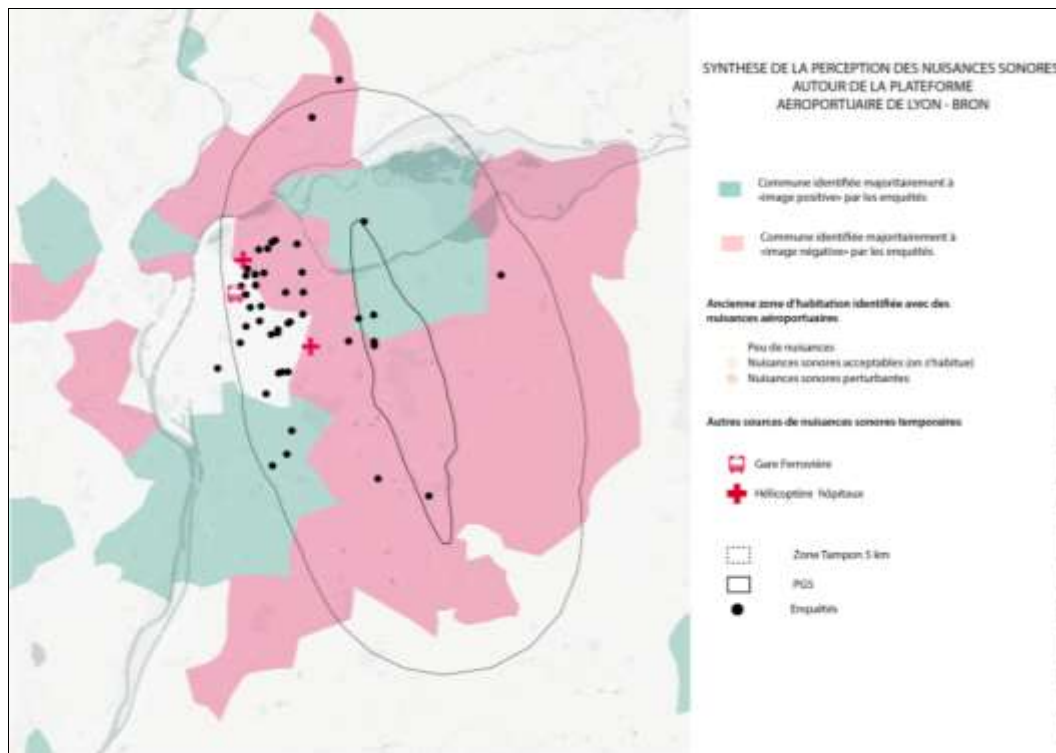
Les deux cartes réalisées concernant Lyon – Bron permettent de voir la plus grande sensibilité des enquêtés résidant à proximité du PEB aux nuisances aéroportuaires, sans que ceci n’atteignent des niveaux élevés, comme nous avons eu l’occasion de le montrer de différentes façons dans les développements précédents. S’agissant de la plateforme Marseille – Provence, il a été décidé de suivre la même logique d’exploitation des informations, même si le nombre trop faible d’enquêtés invalide la possibilité de tirer des conclusions pertinentes. Les deux cartes permettent néanmoins de localiser les 4 enquêtées, trois résidant à proximité des limites du PGS⁶².

18. Les différenciations suivant les plateformes

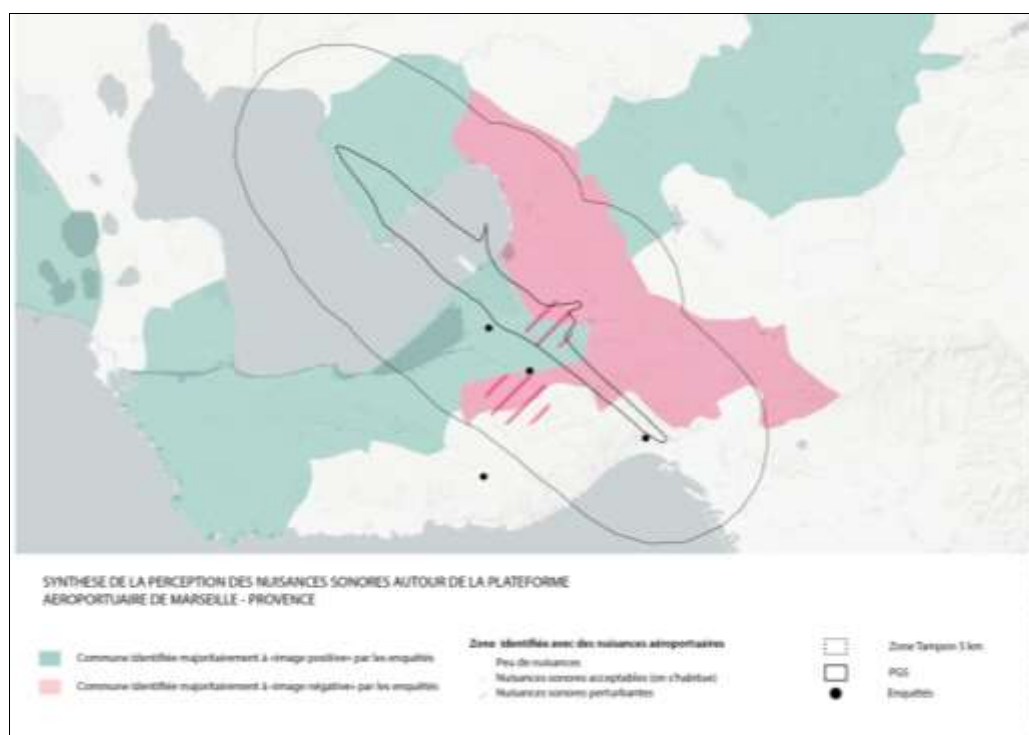
Afin de présenter une image synthétique des différents résultats obtenus lors de cette étude, qu’ils proviennent des questionnaires ou des entretiens (perception des images des territoires, soit généralement, celles de communes ; évaluation des nuisances sonores provenant des plateformes aéroportuaires, mais également d’autres sources possibles, ainsi des hôpitaux ou des gares), ont été réalisées la *Carte 44* pour Lyon – Bron et la *Carte 45* pour Marseille – Provence. Les personnes enquêtées lors des entretiens sont localisées sur ces cartes de synthèse. Le mode de représentation adoptée est similaire à celui mis en œuvre lors de l’étude précédente. Dans le cas de Lyon – Bron, une inégale perception des territoires peut se dégager, les connotations les plus négatives référant aux communes concernées par la Politique de la ville (Vénissieux, mais plus encore Vaulx-en-Velin), par contre, il n’est pas possible d’associer à l’aéroport Lyon – Bron la moindre zone de nuisances spécifiques. Ceci ne signifie pas qu’elle n’existe pas, mais bien qu’elle ne s’est pas dégagée de notre travail d’investigation. Les sources sonores perturbantes ont été associées aux circulations automobile ou ferrée, aux hélicoptères rejoignant l’hôpital ou encore aux problèmes de voisinage (les cartes de synthèse ne constituent pas l’outil approprié pour représenter ces derniers). S’agissant de Marseille – Provence, des zones de nuisances liées à l’aéroport ont par contre été signalées, elles concernent plutôt le secteur sud-est (soit la commune de Saint-Victoret). La présence de l’étang de Berre au nord-ouest de Marignane sur lequel s’étend une

⁶² Il peut paraître surprenant, compte tenu de la méthodologie mise en œuvre que certains enquêtés résident hors de la zone-tampon de 5 kilomètres autour du PEB de Lyon – Bron ou du PGS de Marseille – Provence. A ceci une explication, la sélection des adresses par la Poste a été effectuée par l’intermédiaire des Iris, or leurs surfaces pouvaient n’être que partiellement incluses dans la zone-tampon.

grande partie du PGS contribue à limiter l'impact des nuisances sonores sur les populations du secteur étudié.



Carte 44 : Synthèse de la perception des nuisances sonores autour de la plateforme aéroportuaire de Lyon - Bron. Source : D'après les informations quantitatives et qualitatives recueillies dans le cadre de l'étude MRTE-



Carte 45 : Synthèse de la perception des nuisances sonores autour de la plateforme aéroportuaire de Marseille - Provence. Source : D'après les informations quantitatives et qualitatives recueillies dans le cadre de l'étude MRTE-ACNUSA, 2017-2018.

Conclusion générale

Reprenant la méthodologie développée dans l'étude première⁶³ plusieurs hypothèses avaient initialement été formulées. Elles ont contribué à guider cette étude, il est par conséquent nécessaire de revenir sur celles-ci lors de la conclusion. Nous allons ici reprendre les conclusions auxquelles nous étions parvenus en indiquant les éléments nouveaux apportant par l'étude sur Lyon – Bron et Marseille – Provence. Les confortent-ils, les nuancent-ils ou les infirment-ils sur certains points ?

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 étions 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. Les questionnaires avaient permis de mettre en évidence les communes désirées et celles qui le sont moins. Ceci pouvait contribuer à la mise œuvre par les enquêtés de stratégies d'évitement (voir la figure n°4), s'inscrivant grandement dans la dépendance de leur « 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). Si, de la même manière, il a été constaté dans l'étude n°2, que des communes étaient identifiées de façon très contrastée par les enquêtés, les plateformes aéroportuaires ne sont pas ressorties comme des objets territoriaux débouchant sur des stratégies d'évitement. La qualité des écoles, l'environnement social, le calme du quartier constituent des critères fréquemment signalés comme pris en compte dans la stratégie d'implantation résidentielle. L'aéroport Lyon – Bron apparaît dans ce domaine comme un « non-objet ». Il ne suscite ni rejet, ni inquiétude, ni attraction particulière, à tel point qu'il serait possible de se demander à l'analyse des questionnaires, comme à la lecture des entretiens s'il existe vraiment...

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. Il avait été montré que la position

⁶³ Ceci répondait aux attentes du commanditaire, l'ACNUSA, l'étude portant sur Lyon – Bron et Marseille – Provence s'inscrivant dans le cadre d'un avenant à l'étude initiale sur les trois plateformes de Paris – Roissy, Paris – Orly et Toulouse – Blagnac.

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'était donc pas possible de considérer ces espaces comme unilatéralement répulsifs pour les catégories aisées (les cas de Tournefeuille ou de Montmorency, communes au profil social aisé avaient démontré le contraire).

L'apport de l'étude n°2 n'est pas probant dans ce domaine. Si des différenciations sociales apparaissent dans les zones proches des deux plateformes aéroportuaires étudiées, il a été difficile de tirer parti du *corpus* obtenu pour croiser les choix résidentiels effectués par les ménages avec les variables de position sociale ou de statut d'occupation, en raison de l'homogénéité des perceptions des nuisances sonores dans le cas de Lyon – Bron et du nombre trop faible d'entretiens réalisés dans le cas de Marseille – Provence. Les résultats sur ce point ne peuvent par conséquent, ni confirmer, ni infirmer ceux précédemment obtenus. Néanmoins, l'analyse des entretiens permet d'identifier des stratégies mises en œuvre par les ménages aisés quant à la valorisation patrimoniale de leur bien, comme le montre par exemple, les propos transcrits dans le Volume 2, de l'enquêtée n°162 [Lyon – Bron ; Villeurbanne ; 30-39 ans ; CPIS ; Propriétaire ; Grand collectif ; Interne], de l'enquêté n°175 [Lyon – Bron ; Lyon 8^{ème} ; 30-39 ans ; CPIS ; Couple ; Propriétaire ; Grand collectif ; Externe] ou encore, même si sa situation sociale n'est pas aussi favorable, de l'enquêtée n°181 [Marseille – Provence ; Marignane ; 50-59 ans ; Sans activité (chômage) ; Famille monoparentale ; Propriétaire ; Petit collectif ; Interne].

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 parcours de vie. Il avait été montré que les besoins spécifiques des enfants avaient fréquemment été pris en compte dans le cas des mobilités résidentielles. Il pouvait 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 de l'étude n°1 avaient 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. Sur ce point, les entretiens réalisés confirment les conclusions auxquelles nous étions parvenus. Les ménages attachent une attention toute particulière au contexte scolaire, tout comme aux facilités de déplacement lorsqu'il s'agit de collégiens ou de lycéens. Plusieurs entretiens mettent explicitement l'accent sur ces aspects, le n°143 [Lyon – Bron ; Lyon 3^{ème} ; 50-59 ans ; CPIS ; Famille monoparentale ; Propriétaire ; Grand collectif ; Externe], le n°174 [Lyon – Bron ; Lyon 8^{ème} ; 30-39 ans ; CPIS ; Famille monoparentale ; Propriétaire ; Maison avec jardin ; Interne], ou encore le n°183 [Marseille – Provence ; Gignac-la-Nerthe ; 50-59 ans ; CPIS ; Famille monoparentale ; Locatif privé ; Maison avec jardin ; Interne]. Ces aspects concernant les stratégies résidentielles au sens large et les éléments contribuant aux arbitrages des ménages ont été abordés lors de l'exploitation des questionnaires, mais n'ont pas fait l'objet de développements plus approfondis dans le chapitre de ce volume consacré à l'exploitation des entretiens, l'accent étant volontairement mis sur la perception des plateformes aéroportuaires. Nonobstant, la matière recueillie dans les 49 entretiens de la seconde étude, cumulée au 135 entretiens de la première étude offre un éclairage sur la manière dont les individus et les ménages élaborent leurs choix et s'inscrivent dans un système socio-résidentiel. L'objectif de l'étude visait à appréhender le poids pris par la présence des plateformes aéroportuaires et les nuisances versus avantages qu'elles génèrent, mais les résultats obtenus vont au-delà et permettent d'élargir la thématique. Il en va ainsi de la relation au vieillissement. Cet aspect non abordé lors de la phase questionnaire, l'a été dans de nombreux entretiens. Elle prenait la forme d'une question sur les projets des enquêtés, la manière dont ils se projettent dans le temps, dont ils anticipent des transformations des structures familiales, des relations à l'activité ou encore des contraintes croissantes liées aux déplacements. Les résultats obtenus n'ont dans ce cas jamais fait apparaître la question des nuisances aéroportuaires, elle n'en est pas moins riche d'enseignements à exploiter de façon plus approfondie.

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. Comme lors de l'étude précédente, les entretiens ont offert un éclairage sur les liens que les enquêtés tissent avec leur territoire, les relations avec le voisinage, comme la manière dont sont utilisés les aménités accessibles à proximité, dans le quartier de résidence. Ceci concerne non seulement le mode d'habiter actuel au nouveau lieu de résidence, mais également la phase prospective. Des enquêtés signalent ainsi les raisons qui ont pu les inciter à ne pas opter pour telle ou telle localisation résidentielle (absence de commerces, mauvaise desserte par les transports, qualité des écoles perçue comme non suffisante, etc.). A partir des questionnaires, mais aussi pour partie des entretiens se dessine par ailleurs une carte des lieux susceptibles d'être propices à la résidence et ceux qui ne le sont pas. Certaines communes (ou quartiers de celles-ci) bénéficient d'une image positive et d'autres d'une image négative. Comme lors de l'étude précédente, les images négatives sont fréquemment associées à la concentration de l'habitat social, aux grands ensembles et à des formes de délinquance. Dans le cas de Paris – Orly étaient ainsi ressorties les communes de Grigny ou de Villeneuve-Saint-Georges, dans celui de Toulouse-Blagnac, le quartier du Mirail et dans celui de Lyon – Bron, il s'agit de Vénissieux et plus encore de Vaulx-en-Velin. Ces perceptions opèrent de façon plus importante pour ceux qui disposent d'un « capital spatial » plus élevé, leur permettant d'opérer des choix. Il est important de pointer que ces perceptions associées à certains territoires contribuent de façon beaucoup plus importante aux choix résidentiel que les nuisances liées aux plateformes aéroportuaires. Ceci est d'autant plus clairement vérifié dans le cas de l'agglomération lyonnaise où l'aéroport Lyon – Bron semble ignoré par la plupart des enquêtés, même ceux résidant à proximité. D'une autre manière, il serait possible de dire que les problèmes liés au voisinage, aux inquiétudes qui en résultent, sont plus déstabilisantes pour le mode d'habiter que l'élévation des nuisances sonores qui paraissent plus aisées à contrôler et à limiter. Par ailleurs, s'agissant de ces dernières, en particulier dans le cas de Lyon – Bron, c'est d'abord à la circulation automobile que les enquêtés pensent quand il s'agit d'aborder la question des nuisances sonores. De-là, il ne s'agirait pas de conclure qu'il s'agit que ces dernières constituent une non-question. Cette étude réalisée sur deux terrains concernés par les plateformes aéroportuaires générant des nuisances sonores d'intensité différente (sur ce point, il est possible de regretter le faible nombre d'entretiens en face-à-face réalisés à proximité de Marseille – Provence) a seulement montré que les ménages venant d'effectuer des mobilités résidentielles récentes, n'avaient pas considéré ces nuisances comme un élément déterminant lors de leur choix d'implantation. Sans être occulté, cet aspect semble donc devoir être relativisé. Le choix initial de positionner l'étude sur l'analyse des stratégies résidentielles et

non des relations aux aéroports semble pertinent. Il a ainsi été possible d'identifier tous les facteurs qui entrent en compte lorsque s'opère un changement de résidence, sans surpondérer *a priori* l'incidence (négative *versus* positive) des plateformes aéroportuaires.

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. Cet aspect avait été confirmé par les propos tenus par un grand nombre d'enquêtés lors de l'étude précédente. Les nuisances sonores liées aux plateformes aéroportuaires paraissaient fréquemment relativisées, si elles étaient mises en comparaison d'autres sources de nuisances (en particulier le trafic routier, les bruits du voisinage, ...). Par ailleurs, des aménagements spécifiques semblaient en mesure d'en réduire l'impact. Ces enquêtés se retrouvaient associés à la figure n°2, voire pour ceux qui exprimaient le souhait de disposer de davantage d'aides, à la figure n°5. Lors de l'étude concernant Lyon – Bron et Marseille – Provence, les résultats sont moins clairs. Si l'exploitation des questionnaires (voir *Tableau 4* pour Lyon – Bron et *Tableau 5* pour Marseille – Provence) a fait apparaître l'impact possible de la présence des plateformes aéroportuaires dans le choix d'implantation résidentielle, les entretiens n'ont que marginalement fournis des éléments complémentaires utiles sur la façon d'en minimiser l'impact. Ceci provient grandement du déséquilibre dans le nombre d'entretiens réalisés autour de chacune des deux plateformes (45 autour de Lyon – Bron, la moins perturbante des deux et 4 autour de Marseille – Provence). Il est à noter qu'aucun enquêté n'a pas été rattaché à la figure n°5, soit celle correspondant aux personnes sollicitant des aides supplémentaires pour faire face aux nuisances.

Il avait été constaté lors de l'étude précédente, en particulier avec des exemples concernant la plateforme de Paris – Orly que les nuisances étaient considérées comme d'autant plus perturbantes qu'elles venaient rompre avec un environnement par ailleurs tranquille (cf. le cas des enquêtés confrontés aux conséquences des travaux sur les pistes de Paris – Orly et rattachés à la figure n°3). Si l'on excepte un cas (le n°183 de Marseille – Provence), aucun enquêté n'a pu y être associé, et encore l'argumentaire développé serait sujet à discussion, la gêne identifiée concernant davantage le lieu de travail que le lieu de résidence. Néanmoins, cela a permis de confirmer que la gêne occasionnée résulte pour partie de la façon de vivre. Toutes choses égales par ailleurs, les ménages ayant une maison avec jardin pâtissent davantage des nuisances sonores aéroportuaires que ceux résidant en appartement et les mêmes niveaux de nuisances ont un impact plus important en été quand toutes les fenêtres sont ouvertes qu'en hiver lorsqu'elles sont fermées. Ceci atteste également de l'efficacité des isolations phoniques mises en œuvre dans les lieux impactés.

Lors de l'étude précédente, nous avons fait part de notre surprise devant le faible nombre d'enquêtés engagés dans des actions collectives contre les nuisances aéroportuaires (deux résidant près de Paris – Orly avaient ainsi pu être identifiés et rattachés à la figure n°6). Une explication avait été proposée, liant cette faible mobilisation à l'installation résidentielle récente. Dans le cas de Lyon – Bron et Marseille – Provence, les choses sont encore plus simples, aucun enquêté n'a abordé le sujet. Si ceci ne surprend guère s'agissant de Lyon – Bron, plateforme aéroportuaire unanimement considérée comme ayant un faible impact sonore, il n'en va pas nécessairement de même pour Marseille – Provence. Dans ce cas, les résultats obtenus sont peut-être une conséquence de la faiblesse du nombre d'enquêtés, lui-même résultant du faible vivier d'enquêtables, lui-même consécutif au moins grand nombre d'adresses acquises pour envoyer les questionnaires. Il est toutefois possible d'émettre le regret de n'avoir pu obtenir d'entretiens sur la commune de Saint-Victoret, celle qui apparaît comme la plus fortement impactée.

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. Dans le cas des plateformes de Paris – CDG, Paris – Orly et Toulouse – Blagnac, les propos tenus sur les aéroports et les nuisances aéroportuaires avaient fréquemment été nuancés, certains enquêtés (rattachés à la figure n°7) insistant même sur les aspects positifs liés aux aéroports, qu'il s'agisse des atouts économiques ou des facilités de déplacement qu'ils permettent. Ces connotations positives étaient apparues particulièrement fortes pour les enquêtés résidant à proximité de Toulouse – Blagnac, l'aéroport étant associé aux activités aéronautiques et spatiales, éléments déterminants du dynamisme économique de l'agglomération toulousaine, voire même de son identité. Rien d'aussi marqué n'est ressorti de l'étude complémentaire. Lyon – Bron est un aéroport d'affaires, il ne génère que peu de nuisances, n'a qu'un impact économique limité et n'est pas fréquenté par les personnes enquêtées. Comme il a été indiqué plus haut, il est parfois possible, à la lecture des entretiens, de douter de l'existence même de cette plateforme aéroportuaire. Le constat n'est pas exactement le même s'agissant de Marseille – Provence, l'utilisation de la plateforme ayant été évoquée par des enquêtés, néanmoins il n'aurait pas été pertinent de les rattacher à la figure n°7.

Au final, les hypothèses initialement formulées ont grandement été validées par les différentes phases de l'étude réalisée. 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. L'étude complémentaire réalisée autour de Lyon – Bron et Marseille – Provence n'a pas bouleversé les conclusions auxquelles nous étions préalablement parvenues. Elles permettent toutefois d'attester du caractère faiblement impactant d'une plateforme du type de Lyon – Bron. S'agissant de Marseille – Provence, une comparaison plus poussée avec Toulouse – Blagnac, voire Paris – Orly aurait sans doute été envisageable si nous avions bénéficié de davantage d'entretiens pour alimenter nos analyses. Rappelons-le, nous avons pu nous appuyer sur 52 entretiens dans le cas de Toulouse – Blagnac, de 40 dans celui de Paris – Orly et de seulement 4 dans celui de Marseille – Provence. Ces écarts ne résultent cependant pas d'une maladresse méthodologique ou d'un moindre investissement de la part de l'équipe autour de cette zone, mais d'abord des spécificités des implantations géographiques de ces différentes plateformes. Toulouse – Blagnac comme Paris – Orly sont localisées à proximité de zones urbaines denses offrant mécaniquement un vivier de personnes à enquêter plus élevé, quand Marseille – Provence jouxte l'étang de Berre (voir *Carte 3* ou *Carte 28*). La zone-tampon ayant servi à identifier le territoire à enquêter couvrait ainsi une zone non habitée et par ailleurs des zones pavillonnaires encore relativement peu denses. Sur ce point, nous avons donc été confrontés à une situation présentant des similitudes avec l'aéroport Lyon – Saint-Exupéry, implanté dans une zone rurale faiblement densifiée.

Il n'en demeure pas moins que la méthodologie mise en place lors de la seconde étude a permis d'apporter des explications complémentaires à celles précédemment développées et ce d'autant que le matériel à disposition (en particulier les questionnaires) a fait l'objet d'une exploitation différente et par certains aspects plus approfondie.

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^{ème} 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 ségréгатives 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
- 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. (2017) : « Identifier les 'quartiers sensibles' dans les villes françaises : une quête sans cesse recommencée. De la directive HVS de 1977 à la nouvelle géographie prioritaire de 2014 », *Revue Itinéraires, Littératures Textes, Cultures*. <https://itinéraires.revues.org/3521>
- 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. (2013) : « Déménager lors d'une opération de rénovation urbaine : entre opportunité et déchirement. Le cas de la Croix-Petit à Cergy », in Harismendy P. et Gaudin S. (dir.) : *Vivre la rénovation urbaine. Les nouveaux modes d'habiter*, Saint-Brieuc. pp. 91-108.
- 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.
- Desponds D. (2008) : « Contribution des démarches prospectives différenciées au renforcement des logiques ségréguatives », in *Espaces en transactions* Séchet R., Garat I. et Zeneidi D. (dir.), PUR, Rennes. pp. 47-66.
- 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/sepb_discussion_paper.pdf, 78 p.
- Donzelot J. (2004) : « La ville à trois vitesses », *Revue Esprit*, n°303, p. 14-39

- 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
- 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, 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).
- 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>

- Métropole de Lyon (2015) : Contrat de ville, métropole de Lyon (2015-2020), 151 p. : https://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/institution/20150702_gl_contrat-ville.pdf
- 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*, Innsbruck, 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
- 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.

Annexe 1 : Questionnaire



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

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, déchéation, 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"/>
Écoles, 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 n°1 _____

Raison n°2 _____

Raison n°3 _____

Raison n°4 _____

Raison n°5 _____

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

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

Raison n°1 _____

Raison n°2 _____

Raison n°3 _____

Raison n°4 _____

Raison n°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 voie 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 _____

Annexe 2 : Guide d'entretien en face-à-face

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 précédente ? 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, votre 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'enquêteur.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 : Profil anonymisé des personnes ayant participé aux entretiens en face-à-face

N°	SITE	COMMUNE ACTUELLE	ZONE	COMMUNE ANTERIEURE	PCS	AGE	STRUCTURE MENAGE	STATUT OCC ACT	TYPE LOG ACT	MOB INT / EXT	GRILLE NUISANCE
136	LYON - BRON	LYON 3 ^{ème}		LYON 2 ^{ème}	CPIS	30-39 ans	Couple	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Externe	A
137	LYON - BRON	LYON 3 ^{ème}		COURNONTERRAL (34)	Sans activité (chômage)	20-29 ans	Ménage d'1 personne	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Externe	A
138	LYON - BRON	LYON 3 ^{ème}		LYON 3 ^{ème}	Profession intermédiaire	30-39 ans	Famille	LOCATIF SOCIAL	GRAND COLLECTIF	Interne	A
139	LYON - BRON	LYON 3 ^{ème}		BREST	Sans activité (chômage lors mobilité)	20-29 ans	Ménage d'1 personne	LOCATIF PRIVE	GRAND COLLECTIF	Externe	A
140	LYON - BRON	LYON 3 ^{ème}		BRON	CPIS	40-49 ans	Famille monoparentale	LOCATIF PRIVE	GRAND COLLECTIF	Interne	A
141	LYON - BRON	LYON 3 ^{ème}		LYON 3 ^{ème}	Ouvrier	20-29 ans	Couple	LOCATIF PRIVE	PETTIT COLLECTIF	Interne	A
142	LYON - BRON	LYON 3 ^{ème}		SAINT-GENIS-POUILLY (01)	Sans activité (chômage et étudiant)	30-39 ans	Ménage d'1 personne	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Externe	A
143	LYON - BRON	LYON 3 ^{ème}		BOURG-EN-BRESSE	CPIS	50-59 ans	Famille monoparentale	PROPRIETAIRE	GRAND COLLECTIF	Externe	A
144	LYON - BRON	LYON 3 ^{ème}		VILLEURBANNE	Profession intermédiaire	20-29 ans	Ménage d'1 personne	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Externe	A
145	LYON - BRON	RILLEUX-LA-PAPE		CHASSIEU	Profession intermédiaire	40-49 ans	Famille	PROPRIETAIRE	MAISON DE VILLE	Interne	A
146	LYON - BRON	LYON 3 ^{ème}		NARBONNE	CPIS	50-59 ans	Famille	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Externe	A
147	LYON - BRON	LYON 3 ^{ème}		LYON 4 ^{ème}	Retraités	60 ans et +	Couple	PROPRIETAIRE	GRAND COLLECTIF	Externe	A
148	LYON - BRON	LYON 3 ^{ème}		VILLEURBANNE	Employée	30-39 ans	Famille	LOCATIF SOCIAL	PETIT COLLECTIF	Interne	A
149	LYON - BRON	LYON 3 ^{ème}		PLUVIGNER (56)	CPIS	30-39 ans	Famille	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	Externe	A

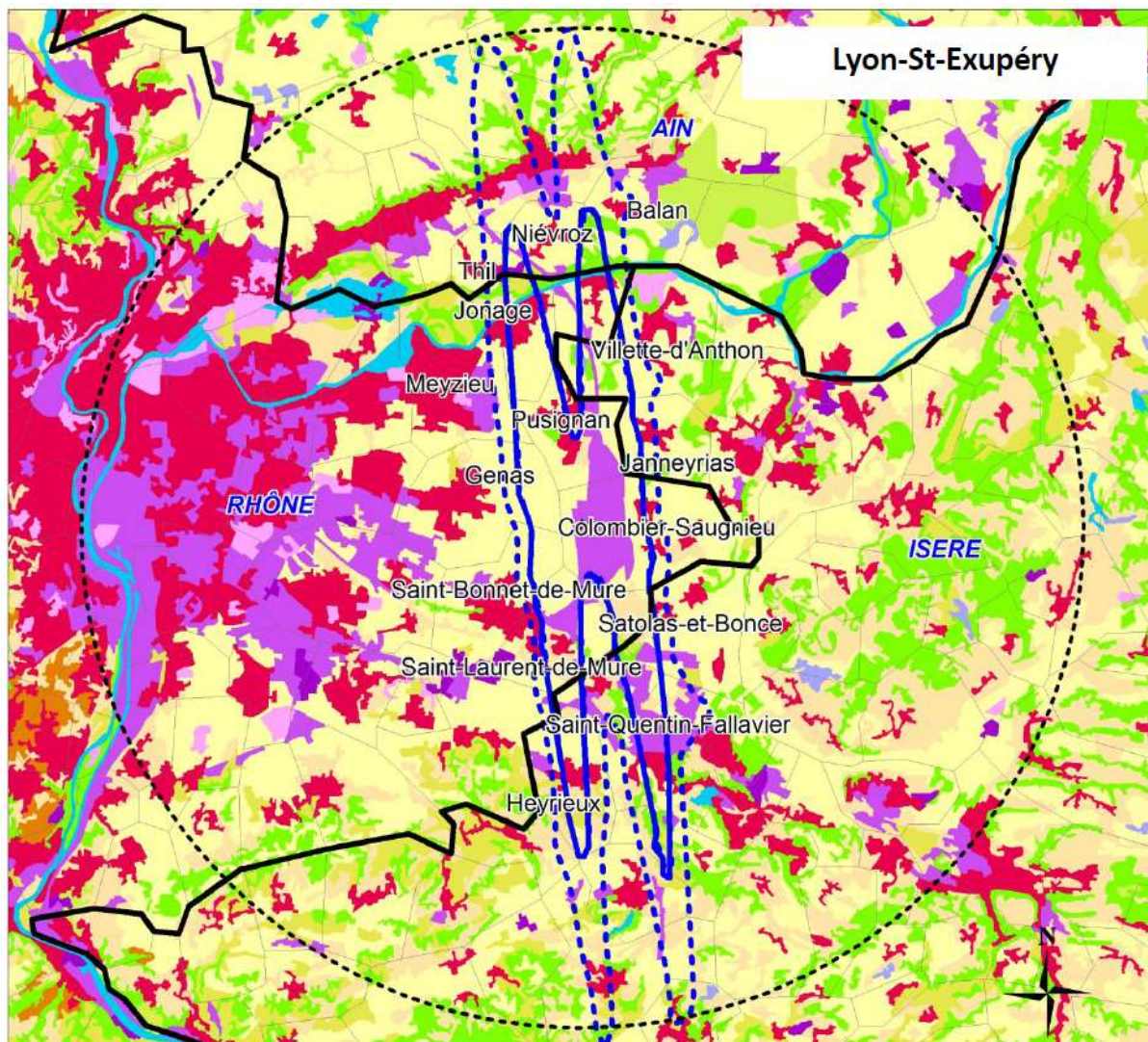
N°	SITE	COMMUNE ACTUELLE	ZONE	COMMUNE ANTERIEURE	PCS	AGE	STRUCTURE MENAGE	STATUT OCC ACT	TYPE LOG ACT	MOB INT / EXT	GRILLE NUISANCE
150	LYON - BRON	MEYZIEU		LINGOLSHEIM (67)	Retraité	60 ans et +	Ménage d'1 personne	PROPRIETAIRE	MAISON AVEC JARDIN	Externe	A
151	LYON - BRON	LYON 3 ^{ème}		LYON 3 ^{ème}	CPIS	30-39 ans	Famille	PROPRIETAIRE	MAISON AVEC JARDIN	INTERNE	A*
152	LYON - BRON	VILLEURBANNE		VILLEURBANNE	Retraîtée	60 ans et +	Ménage d'1 personne	PROPRIETAIRE	GRAND COLLECTIF	INTERNE	A
153	LYON - BRON	RILLIEUX-LA-PAPE		RILLIEUX-LA-PAPE	Professions intermédiaires	40-49 ans	Famille	PROPRIETAIRE	MAISON AVEC JARDIN	EXTERNE	A
154	LYON - BRON	VILLEUBANNE		SAINT-GENIS-LAVAL	Employée	50-59 ans	Ménage d'1 personne	LOCATIF SOCIAL	GRAND COLLECTIF	EXTERNE	A
155	LYON - BRON	VILLEURBANNE		LYON 9 ^{ème}	CPIS	20-29 ans	Ménage d'1 personne	PROPRIETAIRE	GRAND COLLECTIF	EXTERNE	A
156	LYON - BRON	VILLEURBANNE		LYON 4 ^{ème}	CPIS	30-39 ans	Famille	PROPRIETAIRE	MAISON AVEC JARDIN	EXTERNE	A
157	LYON - BRON	VILLEURBANNE		VALENCE	CPIS	30-39 ans	Ménage d'1 personne	LOCATIF PRIVE	GRAND COLLECTIF	EXTERNE	A
158	LYON - BRON	VILLEURBANNE		LYON 6 ^{ème}	CPIS	30-39 ans	Couple	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	INTERNE	A
159	LYON - BRON	VILLEURBANNE		CALUIRE-ET-CUIRE	Employée	20-29 ans	Couple	LOCATIF PRIVE	GRAND COLLECTIF	EXTERNE	A
160	LYON - BRON	VILLEURBANNE		VILLEURBANNE	Profession intermédiaire	40-49 ans	Famille	PROPRIETAIRE	MAISON AVEC JARDIN	INTERNE	A
161	LYON - BRON	VILLEURBANNE		BULLY (69)	CPIS	40-49 ans	Couple	PROPRIETAIRE	MAISON AVEC JARDIN	EXTERNE	A
162	LYON - BRON	VILLEURBANNE		LYON 6 ^{ème}	CPIS	30-39 ans	Famille	PROPRIETAIRE	GRAND COLLECTIF	INTERNE	A
163	LYON - BRON	VILLEURBANNE		EAUBONNE (nuisance Paris-CDG)	CPIS	50-59 ans	Ménage d'1 personne	PROPRIETAIRE	GRAND COLLECTIF	EXTERNE	A*
164	LYON - BRON	VENISSIEUX		VENISSIEUX	Sans activité (lors de la mobilité)	40-49 ans	Ménage fils-mère	LOGE GRATUITEMENT	MAISON AVEC JARDIN	INTERNE	A
165	LYON - BRON	LYON 8 ^{ème}		SAINT-PRIEST	Retraités	60 ans et +	Couple	PROPRIETAIRE	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
166	LYON - BRON	VENISSIEUX		LYON 7 ^{ème}	Employée	50-59 ans	Ménage d'1 personne	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	EXTERNE	B
167	LYON - BRON	SAINT-PRIEST		LYON 8 ^{ème}	Retraité	60 ans et +	Couple	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	INTERNE	B
168	LYON - BRON	VENISSIEUX		FEYZIN	Profession intermédiaire	40-49 ans	Famille	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	EXTERNE	B
169	LYON - BRON	BRON		MEYZIEU	CPIS	40-49 ans	Famille	PROPRIETAIRE	MAISON AVEC JARDIN	INTERNE	B
170	LYON - BRON	LYON 8 ^{ème}		SAINT-GERVAIS (95)	CPIS	20-29 ans	Couple	LOCATIF PRIVE	GRAND COLLECTIF	EXTERNE	B
171	LYON - BRON	SANT-PRIEST		SAINT-PRIEST	Retraîtée	60 ans et +	Ménage d'1 personne	LOCATIF SOCIAL	GRAND COLLECTIF	INTERNE	B
172	LYON - BRON	LYON 8 ^{ème}		VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE	CPIS	50-59 ans	Famille monoparentale	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	EXTERNE	A
173	LYON - BRON	BRON		VILLEURBANNE	Sans activité (étudiante)	20-29 ans	Couple	LOCATIF SOCIAL	GRAND COLLECTIF	INTERNE	A
174	LYON - BRON	LYON 8 ^{ème}		LYON 8 ^{ème}	CPIS	30-39 ans	Famille monoparentale	PROPRIETAIRE	MAISON AVEC JARDIN	INTERNE	A
175	LYON - BRON	LYON 8 ^{ème}		LYON 7 ^{ème}	CPIS	30-39 ans	Couple	PROPRIETAIRE	GRAND COLLECTIF	EXTERNE	A
176	LYON - BRON	BRON		CHASSIEU	Artisan-commerçant, chef entreprise	30-39 ans	Couple	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	INTERNE	B
177	LYON - BRON	VAULX-EN-VELIN		FRANCHEVILLE	Sans activité	50-59 ans	Ménage d'1 personne	LOCATIF SOCIAL	PETIT COLLECTIF	EXTERNE	B
178	LYON - BRON	VAULX-EN-VELIN		VAULX-EN-VELIN	Employé	20-29 ans	Ménage d'1 personne	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	INTERNE	B
179	LYON - BRON	VILLEURBANNE		ECULLY	Retraités	60 ans et +	Couple	LOCATIF PRIVE	PETIT COLLECTIF	EXTERNE	A
180	LYON - BRON	VAULX-EN-VELIN		VAULX-EN-VELIN	Employé	20-29 ans	Couple	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	EXTERNE	A

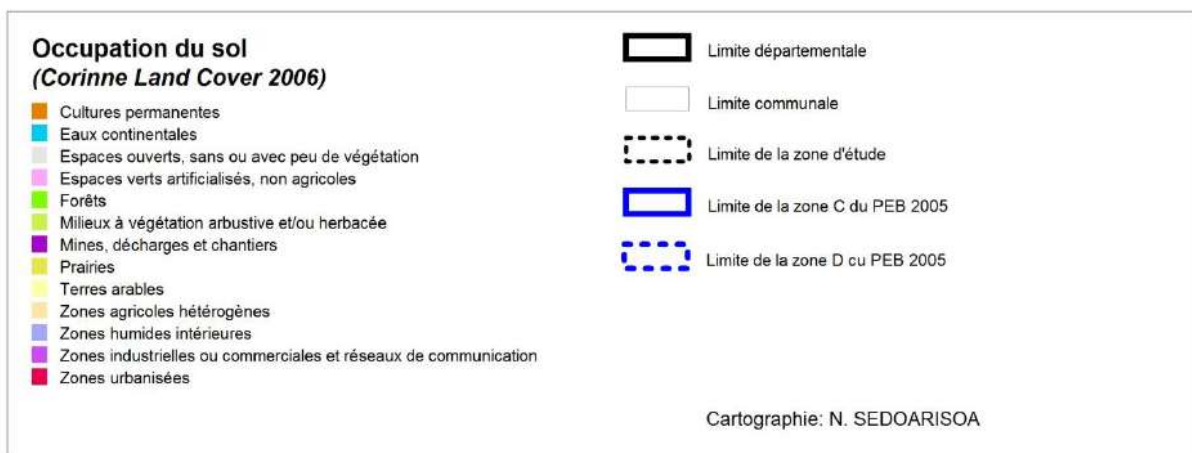
N°	SITE	COMMUNE ACTUELLE	ZONE	COMMUNE ANTERIEURE	PCS	AGE	STRUCTURE MENAGE	STATUT OCC ACT	TYPE LOG ACT	MOB INT / EXT	GRILLE NUISANCE
181	MARSEILLE-PROVENCE	MARIGNANE		MARIGNANE (nuisance St-Vict.)	SANS ACTIVITE (Chômage)	50-59 ans	Famille monoparentale	PROPRIETAIRE	PETIT COLLECTIF	INTERNE	A
182	MARSEILLE-PROVENCE	ENSUES-LA-REDONNE		BOUC-BEL-AIR	CPIS	50-59 ans	Ménage d'1 personne	PROPRIETAIRE	MAISON AVEC JARDIN	EXTERNE	A
183	MARSEILLE-PROVENCE	GIGNAC-LA-NERTHE		GIGNAC-LA-NERTHE	CPIS	50-59 ans	Famille monoparentale	LOCATIF PRIVE	MAISON AVEC JARDIN	INTERNE	C
184	MARSEILLE-PROVENCE	MARSEILLE (L'ESTAQUE)		GUERET (23)	SANS ACTIVITE (chômage)	50-59 ans	Famille monoparentale	PROPRIETAIRE	MAISON AVEC JARDIN	EXTERNE	B
185	MARSEILLE-PROVENCE	EN ATTENTE									
186	MARSEILLE-PROVENCE	EN ATTENTE									

Annexe 3 : Profil anonymisé des personnes ayant participé aux entretiens en face-à-face

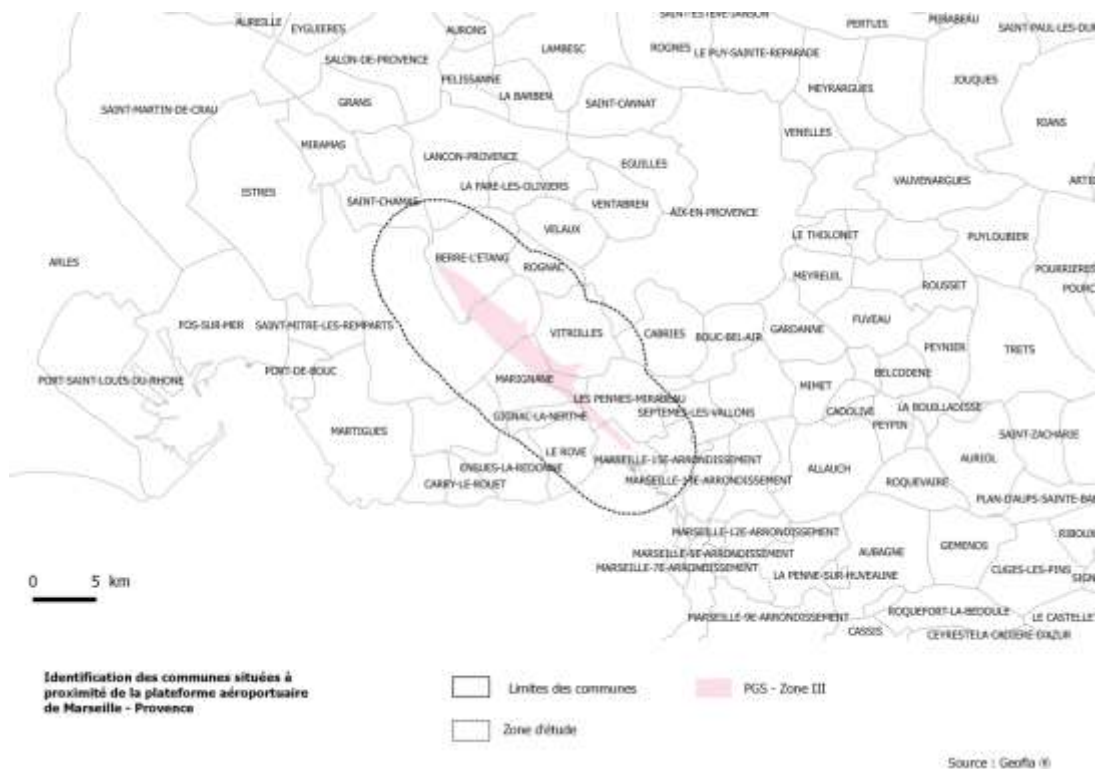
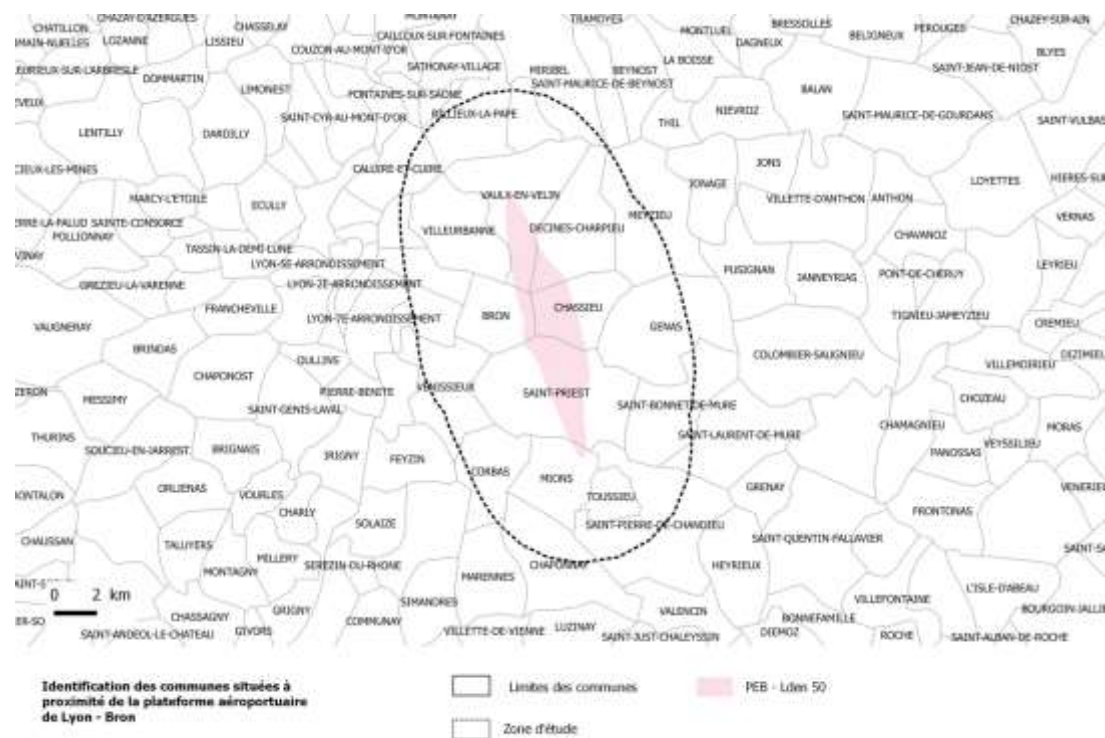
Annexe 4 : Occupation du sol (Corinne Land Cover 2006 plateforme aéroportuaire de Lyon – Bron



Échelle 1: 250 000
 2 0 2 4 6 8 10 12 14 16 km



Annexe 5 : Identification des communes situées à proximités des plateformes aéroportuaires de Lyon-Bron et Marseille – Provence



Annexe 5 : Identification des communes situées à proximités des plateformes aéroportuaires de Lyon-Bron et Marseille – Provence

Table des figures

Carte 1 : Mode d'occupation du sol à proximité de la plateforme aéroportuaire de Lyon – Saint-Exupéry (Sedoarisoa, 2015).....	8
Carte 2 : Mode d'occupation du sol à proximité de la plateforme aéroportuaire de Lyon – Bron.....	9
Carte 3 : Mode d'occupation du sol à proximité de la plateforme de Marseille – Provence...	10
Carte 4 : Population dans les Iris proches de l'aéroport de Lyon – Bron en 2012 et espaces bâtis.	12
Carte 5 : Evolution démographique dans les Iris proches de l'aéroport de Lyon – Bron entre 2006 et 2012.	13
Carte 6 : Population dans les Iris proches de l'aéroport de Marseille - Provence en 2012 et espaces bâtis.	15
Carte 7 : Evolution démographique dans les Iris proches de l'aéroport de Marseille - Provence entre 2006 et 2012.	15
Carte 8 : Taux de croissance démographique dans les Iris proches de l'aéroport de Lyon – Bron de 2006 à 2012.	16
Carte 9 : Taux de croissance démographique dans les Iris proches de l'aéroport de Marseille - Provence de 2006 à 2012.	16
Carte 10 : Territoires de la géographie prioritaire autour de la plateforme de Lyon – Bron en 1996 et 2014.	20
Carte 11 : Taux de ménages à bas revenus à proximité de la plateforme de Lyon – Bron, en 2010.....	21
Carte 12 : Territoires de la géographie prioritaire autour de la plateforme de Marseille - Provence entre 1996 et 2014.	23
Carte 13 : Taux de ménages à bas revenus à proximité de la plateforme de Marseille - Provence, en 2010.	24
Carte 14 : Part des CPIS dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Lyon – Bron, en 2006.	25
Carte 15 : Part des CPIS dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Lyon – Bron, en 2012.	25
Carte 16 : Part des ouvriers dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Lyon – Bron, en 2006.	26
Carte 17 : Part des ouvriers dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Lyon – Bron, en 2012.	26
Carte 18 : Part des CPIS dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Marseille - Provence, en 2006.	29
Carte 19 : Part des CPIS dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Marseille - Provence, en 2012.	29
Carte 20 : Part des ouvriers dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Marseille - Provence, en 2006.	30

Carte 21 : Part des ouvriers dans la population de 15 ans et plus, dans les Iris proches de la plateforme aéroportuaire de Marseille - Provence, en 2012.	30
Carte 22 : Part des ménages propriétaires dans les carreaux proches de Lyon – Bron, en 2010.....	34
Carte 23 : Part de l’habitat collectif dans les carreaux proches de Lyon – Bron, en 2010.	34
Carte 24 : Part des ménages propriétaires dans les carreaux proches de Marseille - Provence, en 2010.....	35
Carte 25 : Part de l’habitat collectif dans les carreaux proches de Marseille - Provence, en 2010.....	35
Carte 26 : Délimitation du bassin d’étude de la plateforme de Lyon – Bron.....	36
Carte 27 : Répartition par Iris du nombre de questionnaires envoyés sur la zone d’étude de Lyon – Bron.....	37
Carte 28 : Délimitation du bassin d’étude de la plateforme de Marseille – Provence.....	39
Carte 29 : Répartition par iris de nombre d'enquête envoyé sur la zone d'étude de Marseille – Provence.....	39
Carte 30 : Mobilité interne des ménages enquêtés autour de la plateforme de Lyon – Bron.....	41
Carte 31 : Mobilité interne des ménages enquêtés autour de la plateforme de Marseille – Provence.....	42
Carte 32 : Provenance géographique des ménages enquêtés autour de la plateforme aéroportuaire de Lyon – Bron.....	43
Carte 33 : Provenance géographique des ménages enquêtés autour de la plateforme aéroportuaire de Marseille – Provence.....	44
Carte 34 : Communes ayant été perçues comme « à image négative » lors de phase de prospection résidentielle des ménages autour de la plateforme aéroportuaire de Lyon - Bron. Source : Questionnaire auprès des ménages mobiles. MRTE-ACNUSA, 2017.....	85
Carte 35 : Communes ayant été perçues comme « à positive » lors de phase de prospection résidentielle des ménages autour de la plateforme aéroportuaire de Lyon - Bron. Source : Questionnaire auprès des ménages mobiles. MRTE-ACNUSA, 2017.....	86
Carte 36 : Communes ayant été perçues comme « à positive ou (et) négative » lors de phase de prospection résidentielle des ménages autour de la plateforme aéroportuaire de Lyon - Bron. Source : Questionnaire auprès des ménages mobiles. MRTE-ACNUSA, 2017.....	87
Carte 37 : Communes ayant été perçues comme « à image négative » lors de phase de prospection résidentielle des ménages autour de la plateforme aéroportuaire de Marseille - Provence. Source : Questionnaire auprès des ménages mobiles. MRTE-ACNUSA, 2017.....	92
Carte 38 : Communes ayant été perçues comme « à image positive » lors de phase de prospection résidentielle des ménages autour de la plateforme aéroportuaire de Marseille - Provence. Source : Questionnaire auprès des ménages mobiles. MRTE-ACNUSA, 2017.....	93
Carte 39 : Communes ayant été perçues comme « à positive ou (et) négative » lors de phase de prospection résidentielle des ménages autour de la plateforme aéroportuaire de Marseille - Provence. Source : Questionnaire auprès des ménages mobiles. MRTE-ACNUSA, 2017.....	95
Carte 41 : Perception du niveau de nuisance sonores des plateformes aéroportuaires, selon les statuts d’occupation des ménages, pour la plateforme aéroportuaire de Lyon- Bron. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2018.....	132

Carte 42 : Perception du niveau de nuisance sonores des plateformes aéroportuaires, selon les statuts d'occupation des ménages, pour la plateforme aéroportuaire de Marseille – Provence. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2018.	132
Carte 43 : Perception du niveau de nuisance sonores des plateformes aéroportuaires, selon les types de logement, pour la plateforme aéroportuaire de Lyon- Bron. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2018.	133
Carte 44 : Perception du niveau de nuisance sonores des plateformes aéroportuaires, selon les types de logement, pour la plateforme aéroportuaire de Marseille - Provence. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2018.	133
Carte 45 : Synthèse de la perception des nuisances sonores autour de la plateforme aéroportuaire de Lyon - Bron. Source : D'après les informations quantitatives et qualitatives recueillies dans le cadre de l'étude MRTE-	135
Carte 46 : Synthèse de la perception des nuisances sonores autour de la plateforme aéroportuaire de Marseille - Provence. Source : D'après les informations quantitatives et qualitatives recueillies dans le cadre de l'étude MRTE-ACNUSA, 2017-2018.	135
Graphique 1 : Structure par sexe des personnes ayant répondu au questionnaire.	47
Graphique 2 : Structure par sexe des personnes ayant fourni leurs coordonnées.	47
Graphique 3 : Structure par catégorie d'âges, pour les personnes ayant répondu au questionnaire.	49
Graphique 4 : Structure par catégorie d'âges pour les personnes ayant fourni leurs coordonnées.	49
Graphique 5 : Nombre de changements de logements depuis 2005, pour les personnes ayant répondu au questionnaire.	50
Graphique 6 : Nombre de changements de logements depuis 2005, pour les personnes ayant fourni leurs coordonnées.	50
Graphique 7 : Comparaison du type de logement (actuel et précédent) pour les personnes ayant répondu au questionnaire.	52
Graphique 8 : Comparaison du type de logement (actuel et précédent) pour les personnes ayant fourni leurs coordonnées.	52
Graphique 9 : Type de logement actuel (à droite), en fonction du type de logement dans lequel résidaient précédemment (à gauche) pour les 290 personnes ayant répondu au questionnaire, dans le cas de Lyon – Bron. Questionnaire auprès des ménages mobiles, MRTE-ACNUSA, 2017.	53
Graphique 10 : Type de logement actuel (à droite), en fonction du type de logement dans lequel résidaient précédemment (à gauche) pour les 58 personnes ayant répondu au questionnaire, dans le cas de Marseille-Provence. Questionnaire auprès des ménages mobiles, MRTE-ACNUSA, 2017.	53
Graphique 11 : Comparaison du statut d'occupation (actuel et précédent) pour les personnes ayant répondu au questionnaire.	55
Graphique 12 : Comparaison du statut d'occupation (actuel et précédent) pour les personnes ayant fourni leurs coordonnées.	55

Graphique 13 : Statut d'occupation actuel (à droite), en fonction du statut d'occupation du logement dans lequel résidaient précédemment (à gauche) pour les 290 personnes ayant répondu au questionnaire, dans le cas de Lyon – Bron. Questionnaire auprès des ménages mobiles. MRTE-ACNUSA, 2017.	56
Graphique 14 : Statut d'occupation actuel (à droite), en fonction du statut d'occupation du logement dans lequel résidaient précédemment (à gauche) pour les 58 personnes ayant répondu au questionnaire, dans le cas de Marseille-Provence. Questionnaire auprès des ménages mobiles. MRTE-ACNUSA, 2017.	56
Graphique 15 : Part des réponses considérées comme « importantes » ou « déterminantes » pour les 4 grands types de raisons, pour les personnes ayant répondu au questionnaire.	58
Graphique 16 : Part des réponses considérées comme « importantes » ou « déterminantes » pour les 4 grands types de raisons, pour les personnes ayant fourni leurs coordonnées.	58
Graphique 17 : Degré d'importance des raisons personnelles ayant contribué à la dernière mobilité résidentielle, pour les personnes ayant répondu au questionnaire.	60
Graphique 18 : Degré d'importance des raisons personnelles ayant contribué à la dernière mobilité résidentielle, pour les personnes ayant fourni leurs coordonnées.	60
Graphique 19 : Degré d'importance des raisons liées au logement ayant contribué à la dernière mobilité résidentielle, pour les personnes ayant répondu au questionnaire.	61
Graphique 20 : Degré d'importance des raisons liées au logement ayant contribué à la dernière mobilité résidentielle, pour les personnes ayant fourni leurs coordonnées.	61
Graphique 21 : Degré d'importance des raisons liées à l'environnement ayant contribué à la dernière mobilité résidentielle, pour les personnes ayant répondu au questionnaire.	63
Graphique 22 : Degré d'importance des raisons liées à l'environnement ayant contribué à la dernière mobilité résidentielle, pour les personnes ayant fourni leurs coordonnées.	63
Graphique 23 : Degré d'importance des raisons liées au quartier de résidence ayant contribué à la dernière mobilité résidentielle, pour les personnes ayant répondu au questionnaire.	64
Graphique 24 : Degré d'importance des raisons liées au quartier de résidence ayant contribué à la dernière mobilité résidentielle, pour les personnes ayant fourni leurs coordonnées.	64
Graphique 25 : Motifs de mécontentement ayant contribué à la mobilité résidentielle, pour toutes les personnes ayant répondu au questionnaire.	66
Graphique 26 : Motifs de mécontentement ayant contribué à la mobilité résidentielle, pour les personnes ayant effectué des mobilités internes.	66
Graphique 27 : Comparaison de la part de chacun des motifs de mécontentement ayant contribué à la mobilité résidentielle, pour l'ensemble des personnes et pour ceux ayant effectué des mobilités internes.	68
Graphique 28 : Type de mécontentement exprimés vis-à-vis du logement actuel. Critère arrivant en n°1.	69
Graphique 29 : Type de mécontentement exprimés vis-à-vis du logement actuel. Critère arrivant en n°2.	70
Graphique 30 : Type de mécontentement exprimés vis-à-vis du logement actuel. Critère arrivant en n°3.	71
Graphique 31 : Appréciation de l'actuel quartier de résidence pour les personnes ayant répondu au questionnaire.	73

Graphique 32 : Appréciation de l'actuel quartier de résidence pour les personnes ayant fourni leurs coordonnées. 73

Tableau 1 : Populations vivant près des deux plateformes aéroportuaires étudiées, de 1999 à 2012. Source Insee, données démographiques infra-communales, RGP de 1999 et nouveaux recensements pour 2006 et 2012.	17
Tableau 2 : Profil social des ménages vivant près des deux aéroports étudiés, de 1999 à 2012. Source : Insee, fichiers ménages à l'échelle infra-communale. RGP de 1999, nouveaux recensements de 2006 et 2012.	31
Tableau 3 : Répartition en valeurs absolues des effectifs des enquêtables et des enquêtés, en fonction de différents critères. Source : Questionnaire sur les ménages mobiles et Entretiens en face-à-face, MRTE-ACNUSA, 2017.	81
Tableau 4 : Répartition en valeurs relatives des effectifs des enquêtables et des enquêtés, en fonction de différents critères. Source : Questionnaire sur les ménages mobiles et Entretiens en face-à-face, MRTE-ACNUSA, 2017.	82
Tableau 5 : Arguments présentés par les enquêtés pour expliquer les communes souhaitées (à image positive) ou à éviter (à image négative) à proximité de la plateforme aéroportuaire Lyon - Bron, lors de leur dernière mobilité résidentielle. Source : questionnaire auprès des ménages mobiles, MRTE-ACNUSA, 2017.	91
Tableau 6 : Arguments présentés par les enquêtés pour expliquer les communes souhaitées (à image positive) ou à éviter (à image négative) à proximité de la plateforme aéroportuaire Marseille - Provence, lors de leur dernière mobilité résidentielle. Source : questionnaire auprès des ménages mobiles, MRTE-ACNUSA, 2017.	98
Tableau 7 : Perception des aéroports et des nuisances aéroportuaires, en fonction des modalités de chacune des variables, en valeurs absolues. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2018.	105
Tableau 8 : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°1. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017-2018.	107
Tableau 9 : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°2. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017-2018.	118
Tableau 10 : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°3. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017-2018.	123
Tableau 11 : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°4. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017-2018.	126
Tableau 12 : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°5. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017-2018.	128
Tableau 13 : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°6. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017-2018.	129
Tableau 14 : Profil des enquêtés correspondant à la Figure n°7. Source : Etude MRTE-ACNUSA, Entretiens auprès des ménages, 2017-2018.	129
Figure 1 : Protocole d'exploitation des entretiens en face-à-face.	100

Table des annexes

Annexe 1: Questionnaire	152
Annexe 2 : Guide d'entretien en face-à-face.....	157
Annexe 3 : Profil anonymisé des personnes ayant participé aux entretiens en face-à-face ...	161
Annexe 4 : Occupation du sol (Corinne Land Cover 2006 plateforme aéroportuaire de Lyon – Bron.....	162
Annexe 5 : Identification des communes situées à proximités des plateformes aéroportuaires de Lyon-Bron et Marseille – Provence	163

Table des matières

CHAPITRE 1 :	2
APPROCHE QUANTITATIVE – LES EVOLUTIONS SOCIO-DEMOGRAPHIQUES AUTOUR DES PLATEFORMES AEROPORTUAIRES	2
Introduction.....	3
1. Principales hypothèse de travail	5
2. Aspect méthodologique : les données mobilisées.....	6
2. Le mode d'occupation du sol autour des deux plateformes aéroportuaires étudiées	7
2.1. La plateforme de Lyon-Bron à proximité d'un espace urbanisé	7
2.2. La plateforme aéroportuaire de Marseille – Provence	9
3. Les dynamiques démographiques récentes des territoires aéroportuaires	10
3.1. Le territoire aéroportuaire de Lyon – Bron	11
3.2. Le territoire aéroportuaire de Marseille – Provence	13
4. Les territoires de la géographie prioritaire à proximité des plateformes aéroportuaires ...	18
4.1. Quelle géographie prioritaire autour de Lyon – Bron ?	18
4.2. Quelle géographie prioritaire autour de Marseille – Provence ?.....	22
5. Les spécialisations sociales des territoires aéroportuaires	24
5.1. La plateforme aéroportuaire de Lyon-Bron	24
5.2. La plateforme aéroportuaire de Marseille	28
6. Les paradoxes des évolutions sociales à proximité des plateformes aéroportuaires	31
7. Typologie de l'habitat et statut d'occupation autour des plateformes aéroportuaires	33
8. Les territoires de diffusion des questionnaires	36
9. Les mobilités résidentielles à proximité des plateformes aéroportuaires	40

10.	Les premiers résultats des questionnaires : comparaison entre les résultats globaux et ceux des personnes acceptant les entretiens en face-à-face.	45
10.1.	Profil des 370 enquêtés ayant répondu au questionnaire et des 181 ayant fourni leurs coordonnées pour un entretien	47
11.	Les premiers résultats des questionnaires : quelle hiérarchie des raisons ayant justifié la mobilité résidentielle ?	65
12.	Les premiers résultats des questionnaires : quel avis sur l'actuel lieu de résidence, du logement au quartier.....	69
CHAPITRE 2 : Approche qualitative : les mobilités résidentielles des ménages à proximité des plateformes aéroportuaires, révélatrices de leur inégale attractivité		
13.	Méthodologie de l'entretien en Face-à-Face.....	76
13.1.	Les difficultés pour obtenir des rendez-vous	77
13.2.	Méthode d'exploitation des entretiens en face-à-face	78
14.	Profil des personnes ayant répondu aux entretiens	80
15.	Les communes à « image positive » ou à « image négative »	83
15.1.	Les images différenciées des communes autour de Lyon – Bron	84
15.2.	Les images différenciées des communes autour de Marseille - Provence	92
16.	Les enquêtés et leurs stratégies résidentielles : analyse des entretiens en face-à-face..	99
16.1.	Croisement des critères et difficultés d'élaboration d'une typologie	99
16.2.	Figure 1 : Un sujet qui ne concerne pas.....	107
16.3.	Figure 2 : Le bruit des avions, un problème à relativiser.....	117
16.4.	Figure 3 : Le bruit des avions, une gêne saisonnière.....	123
16.5.	Figure 4 : Une stratégie d'évitement	125
16.6.	Figure 5 : Le bruit des avions, une demande d'aides	127
16.7.	Figure 6 : Le bruit des avions, indignation et mobilisation.....	128
16.8.	Figure 7 : Avions et aéroports : une fascination	129
17.	Quelle place attribuer aux nuisances sonores aéroportuaires, en fonction des statuts d'occupation et des types de logement ?	130
18.	Les différenciations suivant les plateformes	134
Conclusion générale		136
Bibliographie.....		143
Annexe 1 : Questionnaire		149
Annexe 2 : Guide d'entretien en face-à-face.....		153
Annexe 3 : Profil anonymisé des personnes ayant participé aux entretiens en face-à-face.....		158

Annexe 4 : Occupation du sol (Corinne Land Cover 2006 plateforme aéroportuaire de Lyon – Bron.....	162
Annexe 5 : Identification des communes situées à proximités des plateformes aéroportuaires de Lyon-Bron et Marseille – Provence.....	163
Table des figures	164
Table des annexes	173
Table des matières	173