

**Fiche
relative à l'étude sur
les stratégies de mobilité résidentielle autour de Paris – Charles-de-Gaulle,
Paris – Orly et Toulouse – Blagnac**

L'association Ville et Aéroport avait cofinancé la thèse de Mme Noëlvia Sedoarisoa, étudiante du laboratoire « Mobilité – Réseaux – Territoires – Environnement » (MRTE) de l'université de Cergy – Pontoise, sur les « *Impacts des plateformes aéropor­tua­ires sur les valeurs immobilières autour de Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Orly, Lyon – Saint-Exupéry et Toulouse – Blagnac.* »

Soutenue en septembre 2015, cette thèse avait été auparavant présentée au collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéropor­tua­ires (ACNUSA) qui a souhaité approfondir les analyses en s'interrogeant sur les choix résidentiels des ménages autour des aéroports, et notamment si les nuisances sonores liées aux avions influaient sur leurs décisions d'installation.

L'ACNUSA a lancé un appel à propositions sur une « *Étude sur la stratégie résidentielle des ménages autour des deux principaux aéroports franciliens et de la plateforme de Toulouse – Blagnac* ». L'offre du laboratoire MRTE a été retenue et les travaux se sont déroulés de 2015 à 2017. Le rapport final, remis à l'Autorité fin 2017, est disponible sur son site.

L'étude portait, pour chacun des trois aérodromes, sur un périmètre comprenant le plan de gêne sonore (PGS) ainsi qu'une zone de cinq kilomètres autour de lui. Les mobilités étudiées étaient celles réalisées, au cours de l'année 2015, de la zone tampon vers le PGS, de l'extérieur vers la zone d'étude, et à l'intérieur de la zone d'étude. Il n'a pas été possible de travailler sur les personnes ayant quitté la zone d'étude faute de disposer de leurs nouvelles adresses.

L'étude s'est déroulée, sous la responsabilité scientifique du professeur Didier Desponds, directeur du laboratoire MRTE, en trois phases : exploitation de données statistiques, exploitation d'un questionnaire auprès de ménages ayant effectué récemment une mobilité résidentielle, et entretien en face à face avec une partie d'entre eux.

22 260 questionnaires ont à cette fin été envoyés aux personnes ayant déménagé en 2015. 1 209 réponses sont parvenues. Un entretien en face-à-face, pour approfondir les résultats, a été demandé à 240 personnes en ayant accepté le principe et réparties à raison de 110 autour de Paris – Charles-de-Gaulle (CDG), 80 de Paris – Orly (ORY) et 60 de Toulouse – Blagnac (TLS). Il a finalement été possible de réaliser 135 entretiens avec des riverains (54 à TLS, 41 à CDG et 40 à ORY).

1 Observations générales.

- On observe une croissance démographique significative autour de chacune des trois plateformes aéropor­tua­ires. Elle se fait au même rythme à l'intérieur des PGS et dans la zone tampon de 5 km autour d'eux.
- Le ratio CPIS* / (ouvriers + employés) est plus élevé dans les zones tampon qu'au sein des PGS, confirmant l'hypothèse d'un gradient social, mais les CPIS sont en croissance partout y compris au sein des PGS.

* CPIS : cadres et professions intellectuelles supérieures

- Les motifs de mobilité résidentielle sont très variés (composition de la famille, accession à la propriété, changement dans l'activité professionnelle, qualité du logement, image dégradée de certains quartiers, ...) mais les nuisances sonores aéroportuaires semblent y tenir dans l'ensemble une place relativement marginale.
- La perception des nuisances sonores varie elle aussi selon plusieurs critères (position sociale, type et statut d'occupation du logement, proximité d'une zone de nuisances, ...).

2 Conclusions des travaux

Si les nuisances sonores ne sont que rarement présentées comme déterminantes dans le choix résidentiel, certaines tendances se dégagent néanmoins :

- Sur la totalité des personnes enquêtées et sur les trois plateformes étudiées, la part de ceux qui se disent perturbés par les nuisances sonores n'excède pas 20%. Elle est cependant de 32% pour les enquêtés résidant à l'intérieur des PGS ;
- La perception des nuisances est indépendante de la position sociale des enquêtés : entre 68% et 85% d'entre eux se disent non perturbés par elles ;
- Les jeunes (20 – 29 ans) semblent être les moins gênés par le bruit : 95% d'entre eux se disent non perturbés. Les 30 – 39 ans sont les moins tolérants, avec néanmoins un taux d'acceptation de 72% ;
- Le statut d'occupation a une incidence certaine. Étrangement, ce sont les personnes hébergées gratuitement qui, avec 58% d'acceptation, disent le moins tolérer les nuisances sonores. Les ménages du parc locatif social mentionnent plus rarement les nuisances sonores et mettent en avant d'autres facteurs de gêne (voisinage surtout) ;
- Le type de logement est peu influent : 78% des habitants de maisons individuelles disent ne pas être perturbés (sauf en cas de modification intempestive du niveau de gêne, pour cause de travaux sur les pistes par exemple), et 85% de ceux en grand collectif ;
- Les trois familles recomposées et les trois « autres ménages » sont les moins tolérants aux nuisances sonores, mais la taille de ces échantillons ne les rend pas réellement représentatifs. En revanche, ce taux de perturbation se situe à 25% pour les couples, troisième catégorie la plus sensible.
- Enfin, les nuisances sonores n'ont été prises en compte dans le choix de la mobilité résidentielle que par un peu plus de 10% de la totalité des enquêtés, et par 15% de ceux qui ont effectué une mobilité interne à la zone d'étude (9% de ceux venus de l'extérieur de cette zone). Il n'est par ailleurs pas apparu de différences significatives entre ceux résidant initialement dans la zone d'étude et ceux s'y étant installés récemment (souvent pour ces motifs professionnels).

3 Suites données

Après avoir pris connaissance du rapport de cette étude, le collège a estimé nécessaire, au cours de sa session de décembre 2017, de l'élargir en 2018 à d'autres plateformes moins spécifiques que celles déjà traitées, dont les caractéristiques (aéroports parisiens ou berceau d'Airbus) pouvaient créer des biais. Un complément d'étude a donc été confié au MRTE en lui demandant de poursuivre ses travaux sur Lyon – Bron et sur Marseille – Provence.

Le rapport de cette étude complémentaire et une synthèse seront rendus publics au deuxième semestre de 2019.