

CONFÉRENCE-DÉBAT
"HABITER SOUS LE BRUIT DES AVIONS"
"Éviter, subir, s'adapter. Mobilités résidentielles au défi des injustices spatiales"



PROGRAMME

CONFÉRENCE-DÉBAT

Mardi 24 septembre 2024 – Université de Cergy-Pontoise – Salle Simone Veil

Habiter sous le bruit des avions.

Éviter, subir, s'adapter. Mobilités résidentielles au défi des injustices spatiales

14h00	Accueil café Vente du livre " Habiter sous le bruit des avions "
14h30	Début de la conférence
14h30-14h50	Intervention de M. Didier Desponds , Professeur de géographie urbaine et sociale à l'Université de Cergy-Pontoise, sur son livre « <i>Habiter sous le bruit des avions</i> »
14h50-15h10	Intervention de M. Jean-Pierre Blazy , Président de Ville et Aéroport, Maire de Gonesse : « <i>La baisse du trafic aérien, une réponse aux principaux défis : climatique, santé environnementale et injustices spatiales</i> »
15h10-15h30	Intervention de Mme Catherine Lavandier , Professeure émérite au laboratoire ETIS de CY Cergy Paris Université : « <i>Gêne de long terme due au bruit des avions et son impact sur la santé</i> »
15h30-15h50	Intervention de Mme Ingrid Le Griffon , Ingénieure chercheur en acoustique à l'Onera (centre de recherche français en aérospatial) : « <i>Qualifier et quantifier les différentes manières d'être gênés par le bruit aéroportuaire</i> »
15h50-16h10	Intervention de Mme Noëlvia Sedoarisoa , Ingénieure de Recherche et Expertise au Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB) : « <i>Analyse géospatiale de l'impact du bruit des transports sur les valeurs immobilières</i> »
16h10-17h30	Débat avec la salle
17h30	Fin de la conférence

HABITER SOUS LE BRUIT DES AVIONS.

"Éviter, subir, s'adapter. Mobilités résidentielles au défi des injustices spatiales"

DIDIER DESPONDS

Professeur de géographie urbaine et sociale
Université de Cergy-Pontoise

Résumé de la présentation :

Si les aéroports constituent des atouts indispensables au fonctionnement des grandes agglomérations, ils n'en suscitent pas moins de multiples controverses, devenant d'autant plus vives que s'exacerbent les tensions résultant des effets du changement climatique et de la sensibilité croissante des populations à la qualité de leur cadre de vie.

Ce livre s'appuie sur une étude approfondie conduite auprès de ménages ayant effectué une mobilité résidentielle récente autour de cinq plateformes aéroportuaires françaises. En ayant mis en œuvre une méthode mixte (à la fois quantitative et qualitative), elle vise à évaluer les facteurs ayant conduit au changement de lieu de résidence. Quels sont les principaux motifs ayant contribué aux arbitrages des ménages ? De quelle manière, en particulier lors de la phase de prospection résidentielle, les nuisances associées aux plateformes aéroportuaires ont-elles été prises en compte ? Pour les habitants, ces plateformes présentent-elles plus d'avantages que d'inconvénients ? Ces perceptions diffèrent-elles selon la position sociale, voire la situation générationnelle ? Telles sont certaines des questions auxquelles cet ouvrage cherche à répondre.

Par-delà les résultats obtenus, se dessinent de nombreuses pistes émergentes permettant davantage rendre compatibles les contraintes liées au trafic aérien avec les aspirations à l'amélioration de leur contexte résidentiel de la part des habitants des territoires aéroportuaires et par-là même à réduire les injustices environnementales auxquelles ils sont confrontés.

Brève biographie :

Didier Desponds est professeur de géographie urbaine et sociale à CY Cergy Paris Université. Ses recherches portent sur les stratégies résidentielles, sur les processus de spécialisation socio-spatiale et sur les micro-conflits urbains. Il conduit ses recherches en s'appuyant sur des méthodes mixtes (quantitatives et qualitatives).

LA BAISSÉ DU TRAFIC AÉRIEN, UNE RÉPONSE AUX PRINCIPAUX DÉFIS : climatique, santé environnementale et injustices spatiales

JEAN-PIERRE BLAZY

Président de Ville et Aéroport

Maire de Gonesse

Résumé de la présentation :

Au lendemain de la pandémie, le jour d'après a ressemblé très rapidement au jour d'avant pour les populations des territoires aéroportuaires durement impactées par le bruit des avions. Les nuisances subies ont repris avec la hausse du trafic aérien plus rapide qu'annoncée. Les riverains des aéroports venaient de connaître comme toute la population les effets douloureux et tragiques de la COVID et ils avaient retrouvé dans le même temps un environnement sans bruit aérien, ni pollution atmosphérique intenses. D'un côté une crise sanitaire totale sans précédent, de l'autre le bonheur retrouvé des années anciennes de saine tranquillité.

Les élus de l'association Ville et Aéroport et de nombreux maires déplorent toujours le refus obstiné des autorités de l'État de prendre en compte les effets des injustices spatiales aggravées par les nuisances aéroportuaires sur des territoires de banlieue déjà fortement paupérisés. En Île-de-France après le territoire d'Orly, celui de Roissy est à son tour touché par les mêmes effets. Depuis la décennie 2010, la croissance annuelle de Gonesse devient négative malgré un solde naturel positif en raison d'un déficit migratoire. En clair les départs d'habitants de la commune sont plus nombreux que les arrivées de nouveaux habitants. L'INSEE enregistre un déficit migratoire apparent aujourd'hui plus fréquent pour les communes de l'ouest de l'agglomération Roissy-Pays-de-France, les plus densément peuplées et les plus exposées au bruit aérien. Les causes multifactorielles n'excluent pas les départs d'habitants fuyant les nuisances. Cette question doit être objectivée et c'est tout l'intérêt de la recherche de l'auteur de ce livre.

Deux réponses et deux exigences sont désormais nécessaires pour réconcilier développement aéroportuaire, qualité environnementale, urgence climatique et protection des populations riveraines. En premier lieu une vision stratégique de l'État qui doit intégrer l'ensemble des problématiques et non pas une politique de gestion au fil de l'air au service des seuls intérêts économiques, avec une volonté politique qui ne se limite pas au faux-semblant du discours officiel. En second lieu la nécessité d'associer réellement les élus des territoires et leurs associations de riverains. De nombreux rapports parlementaires comme de nombreuses propositions de lois formulent des propositions défendues par les élus de Ville et Aéroport, en particulier la création des EPTA (Établissement Public de Territoire Aéroportuaire) ou communautés aéroportuaires comprenant les communes comprises en tout ou partie dans les PGS ayant un réel pouvoir de gestion et de décision.

Brève biographie :

Jean-Pierre Blazy est né à Gonesse, d'une famille gonessienne depuis la seconde moitié du XIXème siècle. Agrégé d'histoire et de géographie, il est maire de Gonesse depuis 1995, député du Val d'Oise de 1997 à 2007, puis de 2012 à 2017. Il préside l'association nationale d'élus Ville et Aéroport depuis sa création en 2000. Il a également présidé le Conseil national du bruit (CNB) de 1997 à 2000.

GÊNE DE LONG TERME DUE AU BRUIT DES AVIONS ET SON IMPACT SUR LA SANTÉ

CATHERINE LAVANDIER

ETIS laboratory, CY Cergy Paris University

Résumé de la présentation :

La gêne de long terme s'intéresse aux effets cumulés sur une année des passages d'avions. Elle est étudiée sur le terrain, lors d'enquêtes via des questionnaires ou des interviews. De nombreuses études montrent que la gêne ne dépend pas simplement de l'exposition des populations au bruit, mais qu'elle dépend également de facteurs dits "non acoustiques". Dans son rapport sur le bruit dans l'environnement pour l'Europe, l'OMS considère que le risque sur la santé commence lorsque 10 % de la population se déclare fortement gênée. Ainsi une exposition moyenne au bruit des avions supérieure à 45 dB risque d'avoir des effets néfastes sur la santé des populations. Cette valeur est encore débattue par les chercheurs avec de nouvelles méthodes d'analyse ou de nouvelles données autour des aéroports français.

Brève biographie :

Catherine Lavandier est professeur émérite au laboratoire ETIS de CY Cergy Paris Université. L'objectif de ses travaux de recherche est de comprendre comment l'être humain perçoit son environnement sonore. L'environnement sonore peut être intérieur (acoustique architecturale) ou extérieur (ambiances sonores urbaines). Le lien entre environnement extérieur et intérieur se traduit dans ses recherches par l'étude de la gêne sonore due aux transports, subie par les riverains d'infrastructures

QUALIFIER ET QUANTIFIER LES DIFFÉRENTES MANIÈRES D'ÊTRE GÊNÉS PAR LE BRUIT AÉROPORTUAIRE

INGRID LEGRIFTON

ONERA

Résumé de la présentation :

Des études de terrain mettent en évidence une grande variabilité de la gêne ressentie dans une même zone d'exposition sonore, démontrant ainsi que le niveau de bruit ne permet pas à lui seul d'expliquer le vécu des riverains. Une étude récente a réuni un large ensemble de disciplines (aéronautique, acoustique, linguistique, psychoacoustique, psychologie sociale et environnementale) afin de définir un cadre commun permettant de concilier les études de terrain et les études en laboratoire sur la gêne due au bruit des avions. Ainsi une enquête menée sur 1250 riverains d'aéroports a permis la qualification précise de la gêne vécue, et l'identification de 6 profils de gêne très différenciés construits sur des facteurs non-acoustiques. Des entretiens qualitatifs et des tests en laboratoire ont permis enfin de valider les profils de riverains et la diversité de leur ressenti dans une même situation d'écoute.

Brève biographie :

Ingrid LeGriffon est ingénieur chercheur en acoustique à l'Onera, le centre de recherche français en aérospatial. Elle est responsable de la thématique Impact acoustique et Environnement. Ses travaux visent non seulement à améliorer la modélisation du bruit global émis par un aéronef (avion, hélicoptère etc.) mais également la recherche d'une meilleure compréhension du lien entre la source de bruit et la réponse de gêne.

ANALYSE GÉOSPATIALE DE L'IMPACT DU BRUIT DES TRANSPORTS SUR LES VALEURS IMMOBILIÈRES EN ÎLE-DE-FRANCE

NOËLVIA SEDOARISOA

Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB)

Résumé de la présentation :

Cette étude vise à évaluer l'impact du bruit des transports, en particulier aériens, sur les valeurs immobilières en Île-de-France. En mobilisant des techniques d'intelligence artificielle et d'analyse géospatiale avancée, nous améliorons la précision des estimations et générons des visualisations détaillées et percutantes. Ces méthodes permettent de dépasser les approches traditionnelles des modèles hédoniques en révélant des tendances et relations spatiales souvent invisibles dans les analyses classiques. L'approche adoptée vise à fournir aux décideurs une évaluation robuste de l'impact du bruit des transports sur le marché immobilier francilien et à proposer des stratégies pour atténuer ces effets tout en soutenant le développement des infrastructures de transport aérien. Un des résultats concrets de cette étude est la création d'un outil interactif de datavisualisation, facilitant l'exploration et l'interprétation des données.

Brève biographie :

Noëlvia Sedoarisoa est Ingénieure de Recherche et Expertise au Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB) et exerce également en tant que consultante indépendante. Ses travaux portent sur la valorisation monétaire des externalités et des éléments intangibles, tels que le bruit, la valeur verte, les émissions de CO₂, ainsi que les effets sanitaires liés à la qualité de l'air intérieur (QAI) et à l'inconfort thermique. Elle s'attache à intégrer ces dimensions dans les analyses socio-économiques des projets afin de mieux informer les prises de décision.

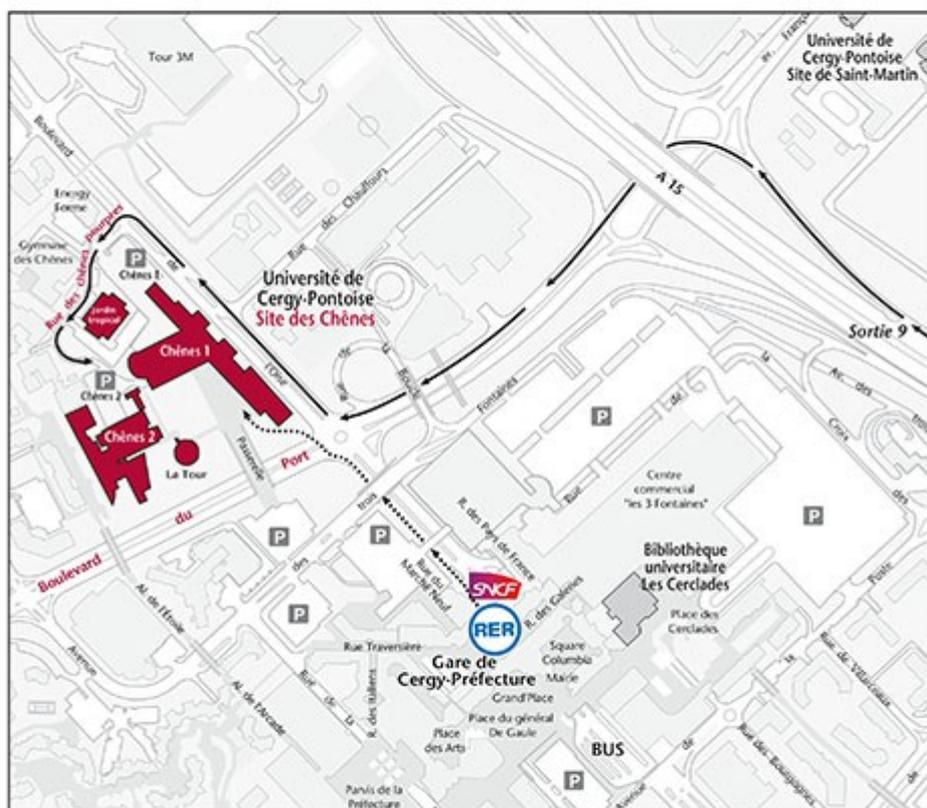
PLAN D'ACCÈS

Accès à CY Cergy Paris Université

Site des Chênes

33, boulevard du Port - 95011 Cergy-Pontoise cedex - 01 34 25 60 00

(l'entrée des parkings est au bout à gauche rue des Chênes pourpres, aux barrières)



Accès en voiture

- Depuis Paris : porte Maillot direction La Défense. A86 suivre Cergy-Pontoise. A15 direction Cergy-Pontoise, sortie 9 (serrer à gauche).
- Depuis Versailles : N184 direction Beauvais jusqu'à Cergy-Pontoise.

Accès en RER

- RER A direction Cergy-le-haut, arrêt Cergy-Préfecture.
- RER C, arrêt Pontoise (prendre ensuite le bus)

Accès en train

Depuis la gare Saint-Lazare ou Nanterre-Université, arrêt Cergy-Préfecture.

Accès en bus

Depuis Pontoise, station Canrobert, lignes 44, 45, 56, 57, arrêt Cergy-Préfecture.