

Enquête sur l'importance de l'aviation civile dans l'économie nationale et son image en termes de sûreté, de sécurité et d'environnement

Rapport

*Point Presse 6 février 2007*

I.	CONTEXTE .....	P3
II.	MÉTHODOLOGIE .....	P5
III.	SYNTHÈSE DES RÉSULTATS .....	P9
IV.	RÉSULTATS DÉTAILLÉS .....	P15
	A. Évocations spontanées et image du transport aérien.....	P16
	B. Pollution et nuisance.....	P27
	C. Sûreté et sécurité .....	P30
	D. Échantillon .....	P37
V.	QUALITATIF .....	P40

## I – CONTEXTE

La Direction des Affaires Stratégiques et Techniques (DAST) de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) a fait réaliser cette enquête dans plusieurs objectifs :

- évaluer la perception des citoyens sur des thèmes relatifs à l'importance économique de l'aviation civile et ses impacts dans l'économie nationale. Cet objectif s'inscrivait dans le cadre d'un séminaire organisé par la DAST le 13 décembre 2006, sur le thème : "Les impacts économiques de l'Aviation Civile : vers des indicateurs d'utilité économique et sociale » ; il s'agissait au travers de cette enquête de compléter les points de vue exprimés par les participants au séminaire ( professionnels, riverains, institutionnels, experts, ..) par celui des citoyens ;
- évaluer en termes d'image les facteurs positifs mais aussi les facteurs négatifs attachés à l'aviation civile ;
- évaluer la perception des citoyens quant à la sûreté, la sécurité et l'impact environnemental du transport aérien.

## II – METHODOLOGIE

La méthodologie mise en place pour cette étude, repose sur deux phases d'étude distinctes mais complémentaires : une phase qualitative exploratoire (réunion de groupe) suivie d'une phase de validation quantitative (enquêtes téléphoniques sur le territoire national)

## 1. PHASE QUALITATIVE

Cette phase, qui a eu lieu le 15/11/2006, en amont des enquêtes quantitatives proprement dites, a permis de faire un diagnostic de la perception et de la terminologie utilisée par les non professionnels quand il s'agit de transport aérien. Cette phase n'avait pas pour objectif d'être un exercice de sémantique mais bien au contraire, d'être très concrète et opérationnelle pour rédiger le questionnaire quantitatif et éviter les écueils d'items mal compris au cours de l'enquête quantitative (enquêtes par téléphone).

Cette phase avait deux axes de recherche :

### - Le contenu,

- o quand on parle de « transport aérien » que comprend –t-on ?
- o quelle image en a t-on ?
- o selon les citoyens dans quels domaines intervient le transport aérien ?
- o et dans l'économie française ? internationale ?
- o quels sont les « plus » ? et les « moins » ?
- o etc...

### - La terminologie,

- o quand on parle de « transport aérien », comment en parle t-on ?
- o quels sont les termes utilisés ?
- o quels sont les mots qui sont compris par tous ?
- o si l'on devait parler à quelqu'un du transport aérien que lui dirait-on ?
- o etc..

## 2. PHASE QUANTITATIVE

Cette étude est établie sur la base de 1 027 questionnaires, réalisés selon la méthode des quotas ce qui permet d'être représentatif de la population française.

Le système de recueil était le CATI (enquête téléphonique assistée par ordinateur).

Les enquêtes sont basées,

- sur la base de fichiers France Telecom,
- sur une couverture nationale (22 régions INSEE)
- sur quotas (recensement INSEE) afin d'être représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus, en termes de,
  - sexe,
  - âge,
  - catégorie socio-professionnelle du chef de ménage
  - zone d'habitat
  - taille de l'agglomération

Le terrain s'est déroulé du 22 novembre au 28 novembre 2006.

La durée du questionnaire était de 15 minutes.

Code	Sexe	Réalisé	
1	Homme	510	50%
2	Femme	517	50%
<b>Total</b>		<b>1027</b>	100%

Code	Age	Réalisé	
1	18-24 ans	121	12%
2	25-34 ans	187	18%
3	35-44 ans	198	19%
4	45-54 ans	185	18%
5	55-64 ans	127	12%
6	65 ans et plus	209	20%
<b>Total</b>		<b>1027</b>	100%

Code	Taille aggro	Réalisé	
1	Moins 2000 hab	252	25%
2	2000 à 9999 hab	264	26%
3	10000 à 49999 hab	270	26%
4	50000 à 200000 hab	152	15%
5	200000 hab et plus	89	9%
<b>Total</b>		<b>1027</b>	100%

Code	CSP chef de ménage	Réalisé	
1	Agriculteur	16	2%
2	Artisan, commerçant, chef d'entreprise	50	5%
3	Cadre sup, profession libérale	96	9%
4	Profession intermédiaire	140	14%
5	Employé	141	14%
6	Ouvrier	194	19%
7	Retraité	300	29%
8	Autre inactif	90	9%
<b>Total</b>		<b>1027</b>	100%

Code	Régions	Réalisé	
11	Île-de-France	191	19%
21	Champagne-Ardenne	23	2%
22	Picardie	32	3%
23	Haute-Normandie	31	3%
24	Centre	41	4%
25	Basse-Normandie	25	2%
26	Bourgogne	27	3%
31	Nord - Pas-de-Calais	70	7%
41	Lorraine	41	4%
42	Alsace	30	3%
43	Franche-Comté	21	2%
52	Pays de la Loire	59	6%
53	Bretagne	50	5%
54	Poitou-Charentes	28	3%
72	Aquitaine	52	5%
73	Midi-Pyrénées	45	4%
74	Limousin	12	1%
82	Rhône-Alpes	101	10%
83	Auvergne	22	2%
91	Languedoc-Roussillon	41	4%
93	PACA	80	8%
94	Corse	5	0%
<b>Total</b>		<b>1027</b>	100%

## III – SYNTHÈSE

## Les évocations spontanées autour du Transport aérien :

Les évocations spontanées autour du "transport aérien" sont très majoritairement positives.

En tout premier sont évoquées les infrastructures et l'organisation du déplacement aérien avec 88% des citations (avion, aéroport, embarquement, bagages, luxe...), puis les bénéfices induits avec 41% (évasion, partir ... gain de temps, ...), le domaine économique avec 11% (Air France, Airbus, les baisses de prix...), seuls 8% évoquent des craintes d'accidents ou d'attentats et 6% les nuisances dues au bruit (3%) ou la pollution (3%).

## Les images associées au voyage aérien :

Pour 9 personnes sur 10, "voyager en avion" c'est

- s'évader, partir loin pour 94% des interviewé(e)s (dont 56% tout à fait d'accord),
- faciliter les déplacements professionnels pour 91% (dont 57% tout à fait d'accord),
- un moyen de transport sûr pour 91% (dont 45% tout à fait d'accord),
- un moyen de transport confortable pour 86% (dont 44% tout à fait d'accord).

Les avis sont nettement plus partagés quant au prix avec 55% qui déclarent que c'est un moyen de transport cher (dont 17% tout à fait d'accord).

## La participation à l'économie nationale :

On relève une méconnaissance certaine du secteur aérien et de son apport économique. Interrogées sur les atouts ou les faiblesses du transport aérien dans l'économie en France, 2/3 des personnes ne répondent pas (particulièrement les non voyageurs), et quand ils se prononcent, les déclarations ne se portent pas sur l'aspect économique strictement (30% évoquent le gain de temps, 17% le coût, 6% l'attente à l'embarquement...).

34% des personnes interrogées situent la participation du transport aérien entre 1% et 5%, 27% entre 5% et 10%, 13% à plus de 10%, mais 24% ne peuvent se prononcer. De la même manière 26% pensent que le transport aérien génère 300 000 à 500 000 emplois mais 41% minimisent son impact sur l'emploi en déclarant entre 100 000 et 300 000 emplois et à l'inverse plus de 300 000 emplois pour 7%. Sur ce thème, 19% ne se prononcent pas. Sur ces 2 points de connaissance, on relève que la part des non réponse est corrélée à l'âge, les plus âgés étant plus nombreux à ne pas se prononcer, ainsi que les femmes.

## Les bénéfices du transport aérien en France :

Les bénéfices perçus du transport aérien portent principalement sur le rayonnement international et l'apport sur l'économie française.

Dans l'ordre, les interviewés sont "tout à fait" ou "plutôt" d'accord sur le fait que le transport aérien en France :

- facilite les relations internationales à 98% (dont 70% tout à fait d'accord)
- facilite le développement du tourisme en France à 95% (dont 64% tout à fait d'accord)
- le savoir-faire français dans le domaine participe au rayonnement de la France à 94% (dont 53% tout à fait d'accord)
- est une branche dynamique de l'économie française à 93% (dont 49% tout à fait d'accord)
- est directement ou indirectement créateur d'emplois à 89% (dont 46% tout à fait d'accord)
- est dépendant des relations politiques et économiques internationales à 88% (dont 46% tout à fait d'accord)
- les grands groupes comme Airbus font de la France et de l'Europe des leaders dans le domaine à 87% (dont 48% tout à fait d'accord)
- participe au développement des régions à 83% (dont 42% tout à fait d'accord)
- est un secteur qui procure de l'activité à beaucoup de PME PMI à 80% (dont 35% tout à fait d'accord)
- Air France-KLM est une des premières compagnies de transport aérien dans le monde à 78% (dont 39% tout à fait d'accord, sur ce thème 15% ne se prononcent pas)
- est un secteur qui dégage des bénéfices à 78% (dont 35% tout à fait d'accord, sur ce thème 12% ne se prononcent pas)
- est devenu accessible à tous grâce à la politique de billets à bas coûts de certaines compagnies aériennes à 76% (dont 32% tout à fait d'accord).

## Les nuisances :

Le transport aérien est considéré comme **porteur de nuisances** pour 78% des personnes interrogées. Toutefois, rappelons que ce point n'est évoqué spontanément que par 6% de la population quand on parle des évocations liées au transport aérien en général. Cette opinion est plus particulièrement le fait des voyageurs avec 80% (73% pour les non-voyageurs).

Le bruit est placé en tête des nuisances occasionnées par le transport aérien, 40% le citent en 1er (50% par ceux qui se disent gênés par le passage des avions), tandis que la pollution locale et le dégagement de CO2 se disputent la 2ième place avec chacun 30% des citations.

	<u>Bruit</u>	<u>Pollution locale</u>	<u>CO2</u>	
Cité en 1er	40%	30%	30%	100%
Cité en 2ième	29%	41%	30%	100%
Cité en 3ième	31%	29%	40%	100%
	100%	100%	100%	

On relèvera cependant que la pollution locale est la 1ère des préoccupations de la population française avec 71% qui placent cette nuisance en 1er ou en 2ième, le bruit arrivant immédiatement après avec 69% et le CO2 avec 60%.

### L'avenir du Transport aérien en France :

Bien que reconnu comme facteur de nuisance, le développement du transport aérien en France est attendu par 9 personnes sur 10, dès lors qu'il serait mieux encadré.

### Les risques aériens :

32% des personnes interrogées déclarent avoir peur, en avion, d'un accident ; ils étaient 39% d'après une enquête similaire menée en août 2005.  
 26% des personnes interrogées déclarent avoir peur, en avion, d'un attentat ou d'un détournement ; ils étaient 27% d'après une enquête similaire menée en août 2005

**Les facteurs de risque accidentogène dus à une défaillance de l'appareil sont quasiment inexistant dans l'opinion publique** : 95% considèrent que l'avion est un mode de transport sûr, (33% "tout à fait" et 61% "plutôt"). Seuls 4% contestent cette opinion.

Cette bonne image en matière de sécurité de ce mode de transport est corrélée au fait que 61% considèrent qu'en 2006, les risques encourus sont moins élevés qu'il y a 10 ans. Dans le même temps, 22% jugent que le risque d'accidents est aussi élevé qu'il y a 10 ans, si ce n'est plus élevé pour 13%.

#### Les dispositifs en matière de sûreté :

**Le contrôle des bagages et des individus sont les 2 niveaux de dispositifs en matière de sûreté retenus par les personnes interrogées.**

Les dernières mesures mises en place sont largement évoquées :

- fouille des bagages : 72%
- fouille des passagers : 64%
- interdiction des bouteilles et tubes en cabine : 34%
- interdictions des objets contondants en cabine : 28%
- portiques et détecteurs de métaux : 25%
- renforcement du contrôle des passeports : 15%
- plan vigipirate : 15%
- caméras de surveillance : 12%
- passeport électronique : 4%

**Si la nécessité de ces contrôles est jugée aujourd'hui nécessaire, pour autant leur efficacité ne fait pas l'unanimité.**

Les mesures de sécurité contre les risques d'attentat sont jugées:

- nécessaires à 97%, dont 81% "oui, tout à fait"
- rassurantes à 92%, dont 51% "oui, tout à fait"
- efficaces à 79%, dont 29% "oui, tout à fait"
- contraignantes à 57%, dont 24% "oui, tout à fait".

L'impact du climat international est assez peu marquer dans la décision de prendre l'avion. 8% des voyageurs aériens ont déclaré avoir déjà annulé un voyage en avion en raison d'événements internationaux et 3% en raison des mesures de sécurité mises en place.

7

### Profil :

71% des personnes enquêtées ont déclaré avoir déjà pris l'avion (68% pour motif privé, 15% pour motif professionnel) dont plus de la moitié, au moins une fois, en 2006.

40% des personnes enquêtées déclarent que des avions passent à proximité de leur lieu d'habitation ; 4% déclarent être « très gênés », 9% « un peu gênés » et 27% : « pas gênés ».

58% des personnes interrogées ont en emploi, 28% sont à la retraite, 1% sont des étudiants et 13% ne travaillent pas.

## IV – RESULTATS DETAILLES

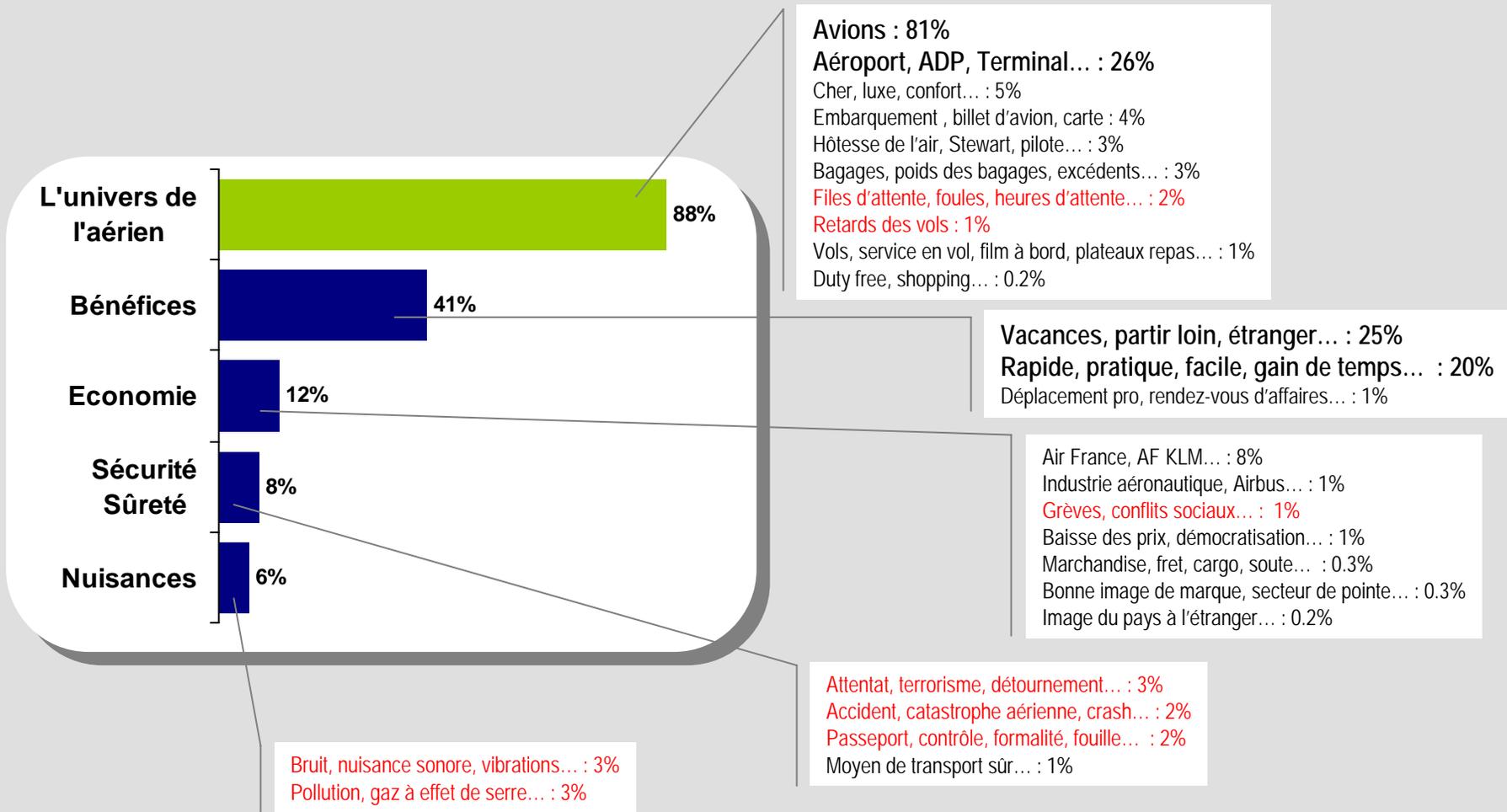
Tous les résultats sont sur la base totale des enquêtés soit 1027 personnes (échantillon national représentatif).

Les notes et les pages « Focus » illustrent les significativités de certains groupes d'interviewés par rapport à la population totale.

La CSP est la CSP du chef de ménage (et non de l'interviewé).

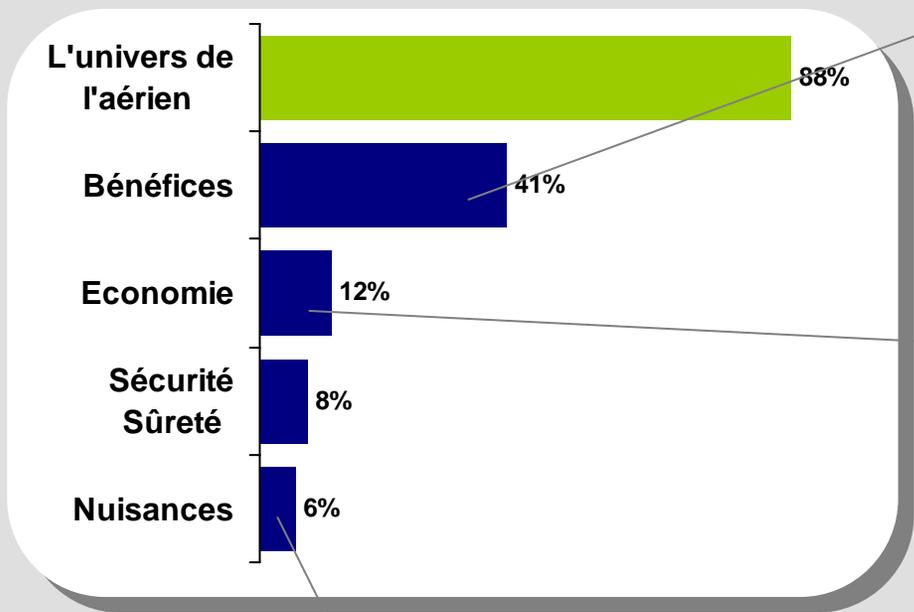
## A – Évocations spontanées et image du transport aérien

Quand vous entendez le mot 'transport aérien', quels sont les 2 ou 3 mots qui vous viennent à l'esprit ? (réponses multiples spontanées)



« en rouge » : évocations négatives spontanées

*Quand vous entendez le mot 'transport aérien', quels sont les 2 ou 3 mots qui vous viennent à l'esprit ? (réponses multiples spontanées)*

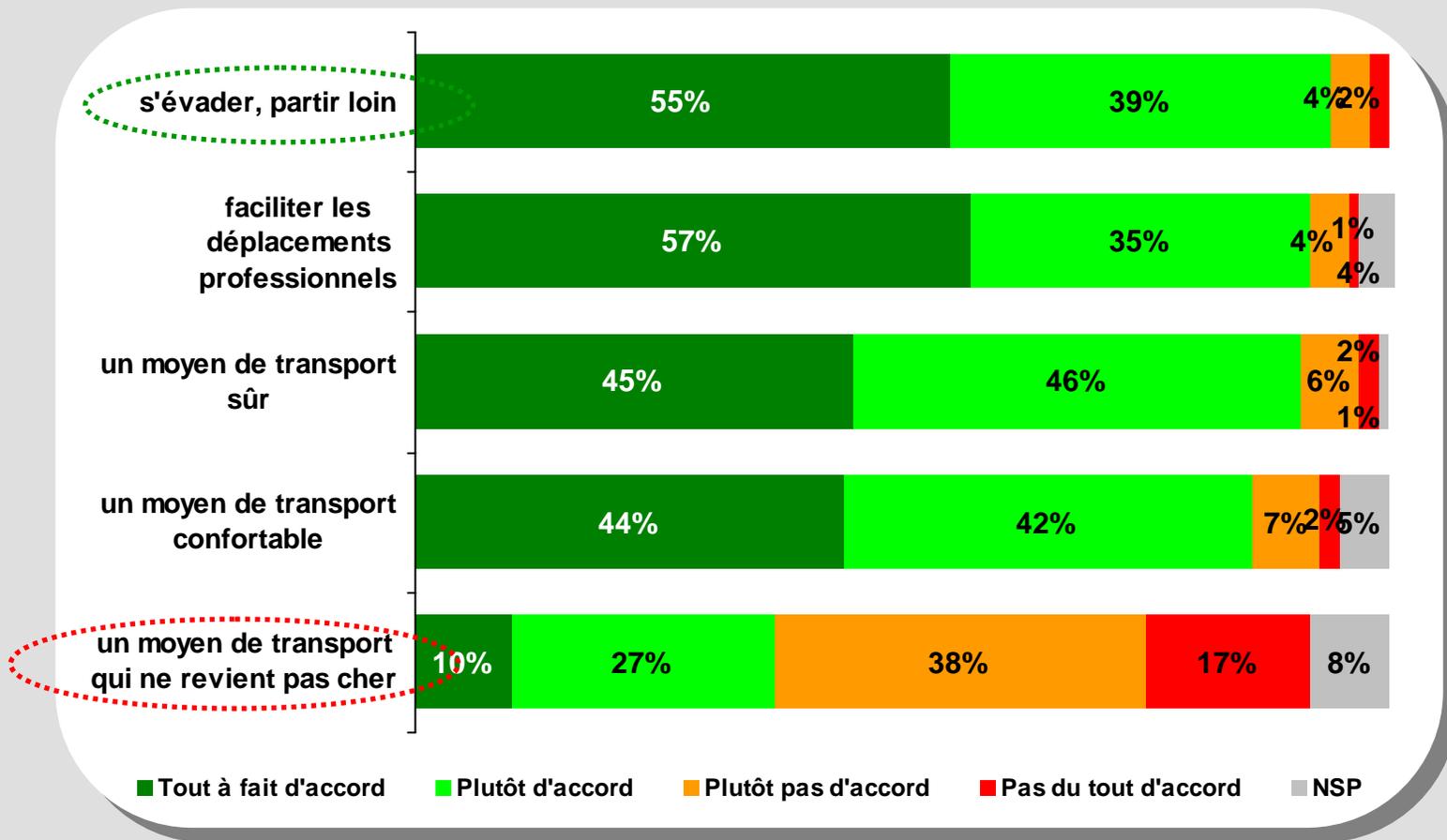


- BENEFCES : évoqué surtout par les voyageurs (46%)  
 - Vacances / partir loin / étranger : évoqué surtout par les voyageurs (29%)

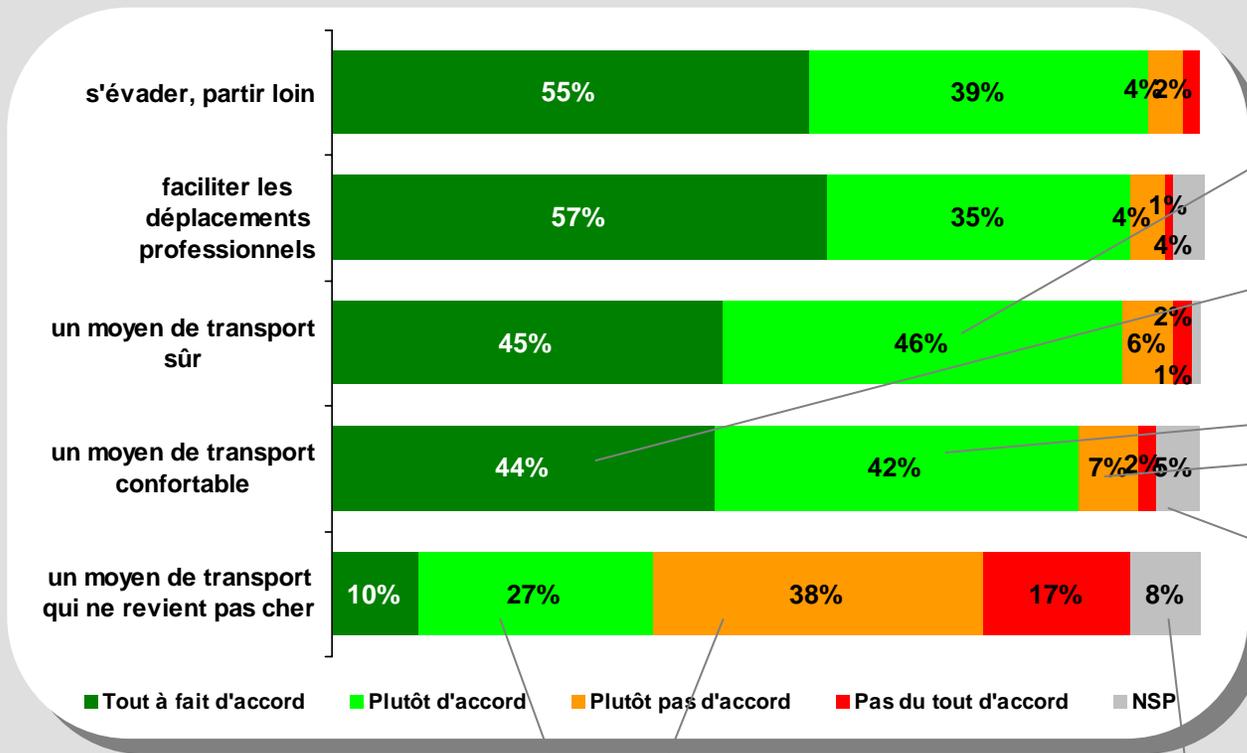
- ECONOMIE : évoqué surtout par les 35-45 ans (18%), et les habitants de la région PACA (26%)  
 - Air France KLM : évoqué surtout par les 35-45 ans (15%), et les habitants de la région PACA (20%)

- NUISANCES : évoqué notamment par les personnes se déclarant gênés par les avions (15%) et les habitants de la région IDF (10%)

*Voyager en avion, c'est...*



Voyager en avion, c'est...



- les voyageurs à titre privé (63%)

- ceux qui n'ont pas peur en avion (47%),  
- les voyageurs à titre privé (48%)  
- les ouvriers (54%)

- les employés (55%)

- les voyageurs à titre privé (20%)  
- les cadres sup (18%)

- les non-voyageurs (17%)

- les personnes travaillant dans des entreprises concernées par le TA (35%)  
- les 65 ans et + (35%)

- les voyageurs à titre privé (42%)  
- les hommes (42%)

- les non-voyageurs (17%)

*De votre point de vue, sur le plan économique, quels sont les... (réponses multiples spontanées)*

### Principaux atouts

Sans réponse : 65%

- Rapidité : 30%
- Pratique, facile, commode : 4%
- Service, confort : 3%
- Sûreté, sécurité : 2%
- Aller loin, partout, longue distance : 2%
- Secteur économique capital : 2%
- Pas trop cher, rentable : 1%
- Autre : 3%

- les non-voyageurs (71%)
- les ouvriers (78%)

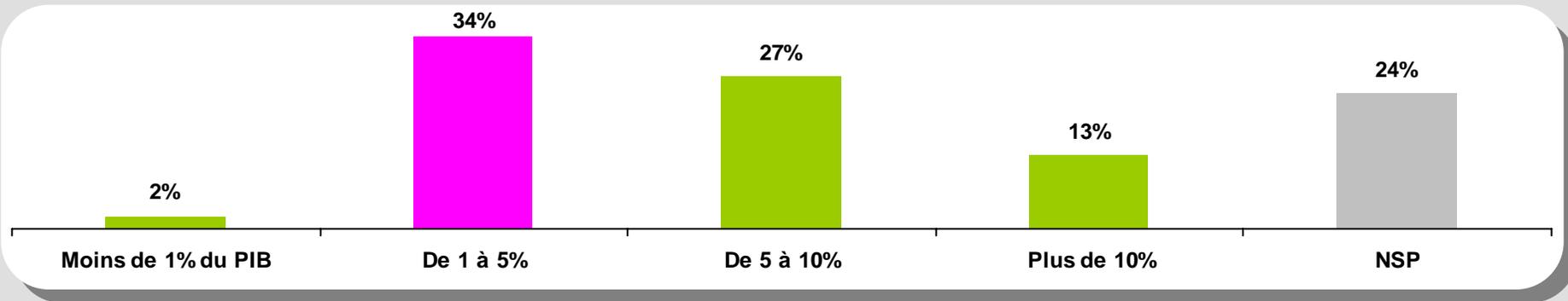
### Principales faiblesses

Sans réponse : 67%

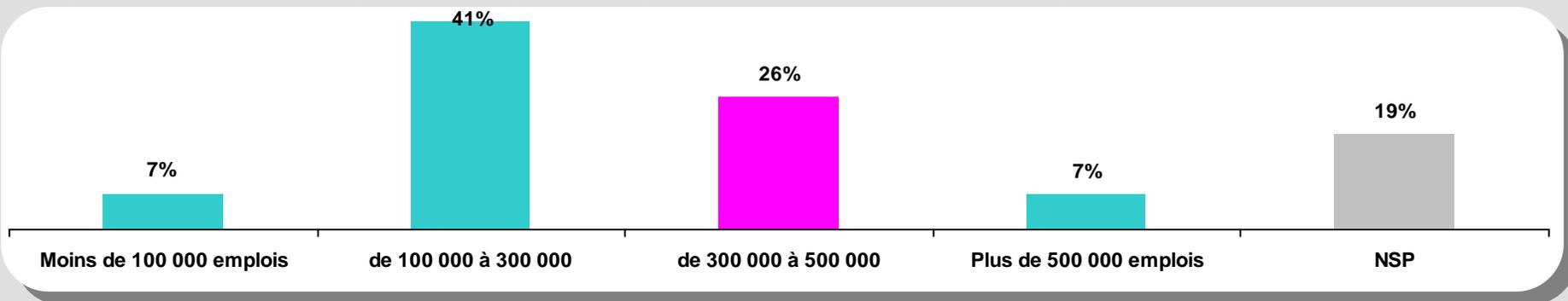
- Cher, le prix : 17%
- Attente embarquement et débarquement trop long : 6%
- Polluant : 3%
- Manque d'aéroport, trop loin : 2%
- Insécurité, accident, terrorisme : 2%
- Retard, pas ponctuel : 2%
- Dépendance énergétique : 1%
- Bruit : 1%
- Conflits sociaux, grèves : 1%
- Surbooking : 1%
- Autre : 2%

- les non-voyageurs (77%)
- entreprises non concernées par le TA (77%)
- les 65 ans et + (75%)
- les ouvriers (78%)
- reste de la France (70%, hors IDF, PACA et RHA)

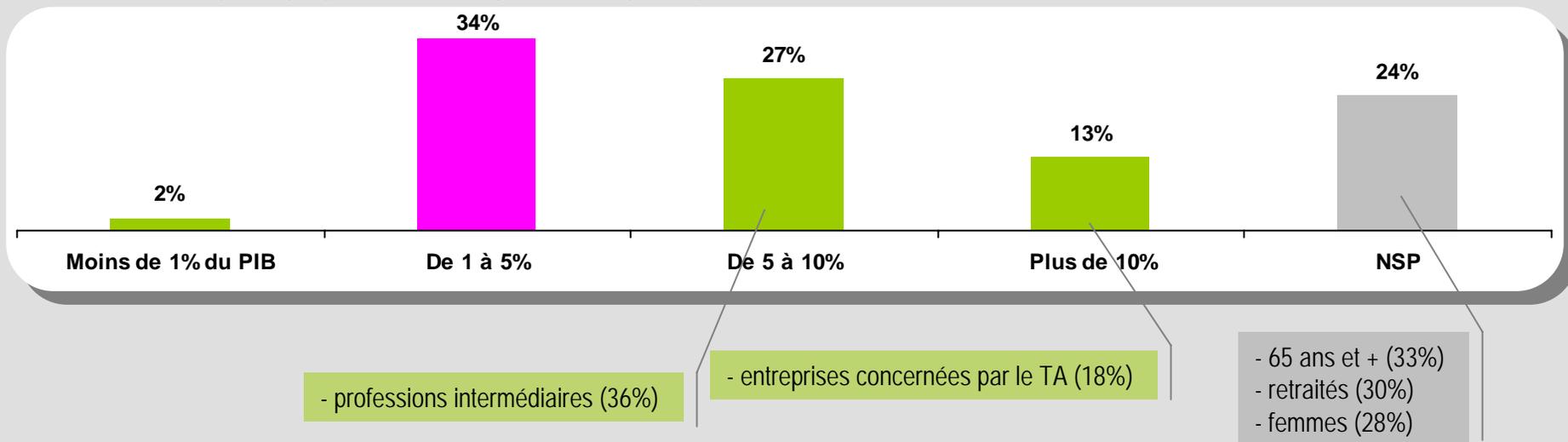
*Selon vous, dans quelle proportion le transport aérien participe t-il à l'économie de la France, est-ce... ?*



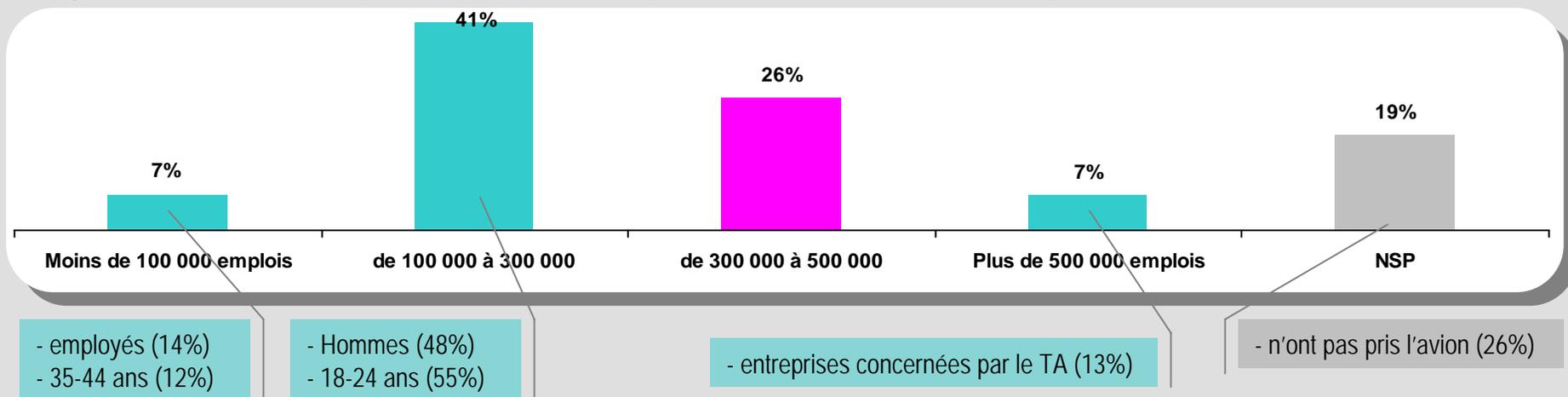
*Et toujours selon vous, le transport aérien représente en France combien d'emplois au total, est-ce... ?*



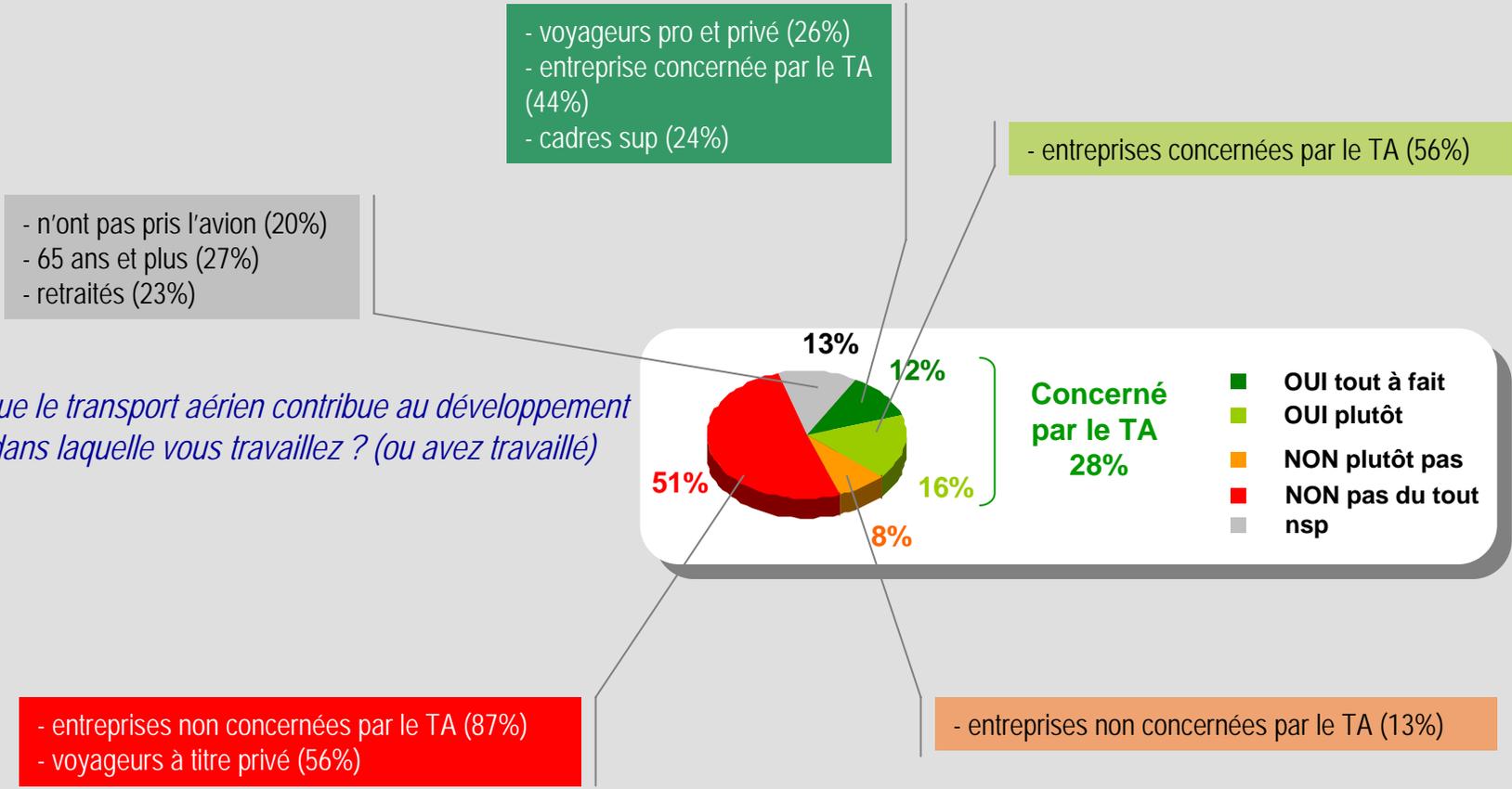
Selon vous, dans quelle proportion le transport aérien participe-t-il à l'économie de la France, est-ce... ?



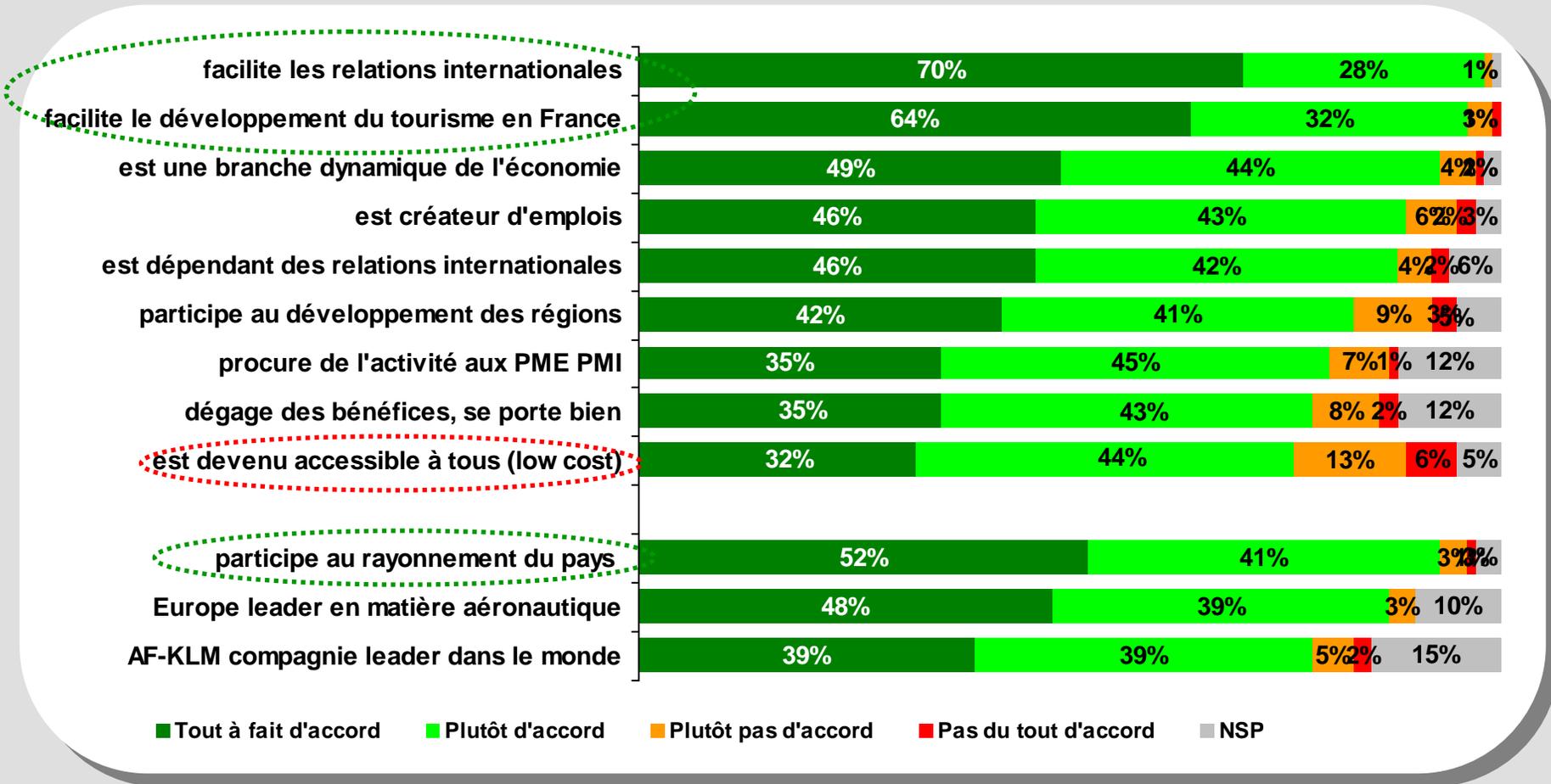
Et toujours selon vous, le transport aérien représente en France combien d'emplois au total, est-ce... ?



*Estimez-vous que le transport aérien contribue au développement de l'entreprise dans laquelle vous travaillez ? (ou avez travaillé)*



Le transport aérien en France...



*Le transport aérien en France...*

**Est une branche dynamique de l'économie :**

**Particulièrement pour ...**

- les hommes (52% tout à fait d'accord),
- 35-44 ans (53% plutôt d'accord)

**Facilite le développement du tourisme en France :**

**Particulièrement pour...**

- entreprises concernées par le TA (69% tout à fait d'accord)

**Participe au développement des régions :**

**Particulièrement pour...**

- ceux qui n'ont pas peur en avion (46% tout à fait d'accord)
- 35-44 ans (47% plutôt d'accord)

**Particulièrement pas pour...**

- à proximité des avions et gânés (17% plutôt pas d'accord)
- 25-34 ans (16% plutôt pas d'accord)
- employés (16% plutôt pas d'accord)

**Est devenu accessible à tous grâce à la politique des billets à bas prix :**

**Particulièrement pour...**

- entreprises concernées par le TA (40% tout à fait d'accord)
- 18-24 ans (50% tout à fait d'accord)
- PACA (55% plutôt d'accord)

**Particulièrement pas pour...**

- entreprises non concernées par le TA (16% plutôt pas d'accord)
- 25-34 ans (20% plutôt pas d'accord)

**Nsp**

- n'a pas pris l'avion (8% nsp)

**Est directement ou indirectement créateur d'emplois :**

**Particulièrement pour...**

- autres inactifs (57% tout à fait d'accord)
- 35-44 ans (49% plutôt d'accord)

**Est un secteur qui dégage des bénéfices, qui se porte bien :**

**Particulièrement pour...**

- 18-24 ans (43% tout à fait d'accord)
- pro intermédiaires (44% tout à fait d'accord)

**Est un secteur qui procure beaucoup d'activité aux PME PMI :**

**Particulièrement pour...**

- entreprises concernées par le TA (39% tout à fait d'accord)
- homme (38% tout à fait d'accord)
- 35-44 ans (52% plutôt d'accord)
- cadres sup (54% plutôt d'accord)

**Nsp...**

- nsp si entreprise concernée par le TA (24 % nsp)

**Facilite les relations internationales :**

**Particulièrement pour...**

- 35-44 ans (35% plutôt d'accord)
- ouvriers (35% plutôt d'accord)

**Est dépendant des relations politiques et économiques internationales :**

**Particulièrement pour...**

- 18-24 ans (55% tout à fait d'accord)
- PACA (55% plutôt d'accord)

**Le savoir-faire français participe au rayonnement du pays :**

**Particulièrement pour...**

- entreprises concernées par le TA (58% tout à fait d'accord)
- 18-24 ans (61% tout à fait d'accord)

**Air France et KLM \* est une des compagnies leader de transport dans le monde :**

**Particulièrement pour...**

- À proximité des avions et gânés (48% tout à fait d'accord)

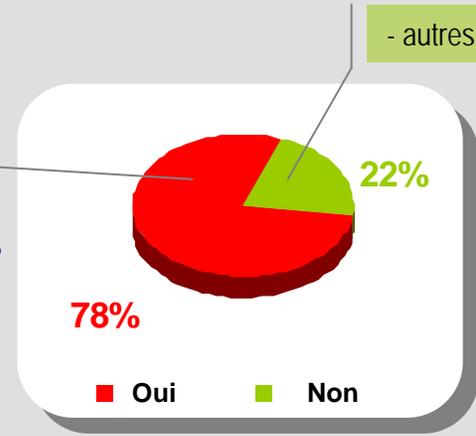
**Nsp...**

- n'ont pas pris l'avion (19% nsp)
- nsp si entreprises concernées par TA (22% nsp)

## B – Pollution et nuisances

8 personnes sur 10 considèrent que le transport aérien est source de pollution ou nuisances. Le bruit : 1er facteur de nuisances, suivi tout de suite après par la pollution de l'air local.

- à proximité des avions et gênés (93%)
- 35-44 ans (85%)
- IDF (84%)

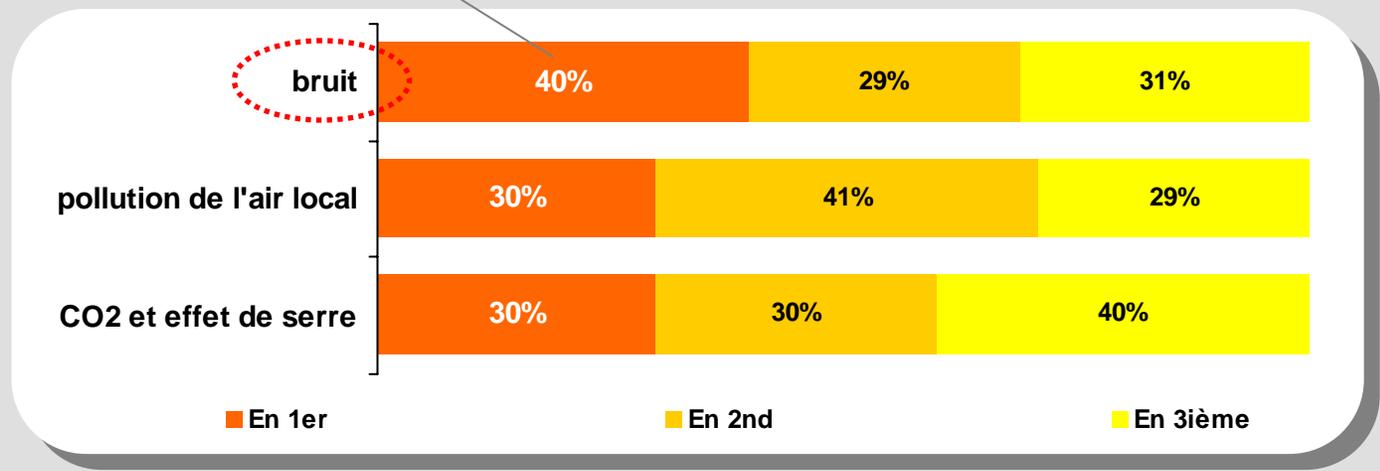


- autres inactifs (33%)

*Selon vous, le transport aérien est-il une source importante de pollution ou de nuisance ?*

- À proximité des avions et survolés(50%)
- IDF (49%)
- employés (48%)
- 35-44 ans (47%)

*Classement des nuisances*



*D'autres personnes nous ont donné leur opinion sur ces nuisances.*

*Sachant que le transport aérien participe pour 2% à l'économie nationale, quelle est l'affirmation avec laquelle vous êtes le plus d'accord ?*

**92% Le transport aérien doit continuer à se développer, mais il faut mieux l'encadrer pour qu'il pollue moins**

4% Le transport aérien est trop polluant, il comporte plus de nuisances que de bénéfices, il faudrait qu'il diminue

3% Le transport aérien est polluant mais c'est compensé par sa contribution au développement économique du pays

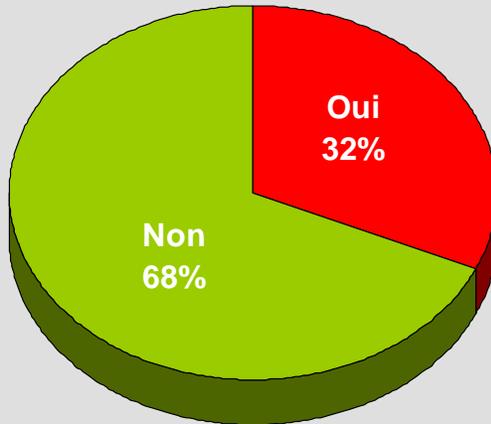
1% ne se prononcent pas

- voyageurs à titre privé (95%)

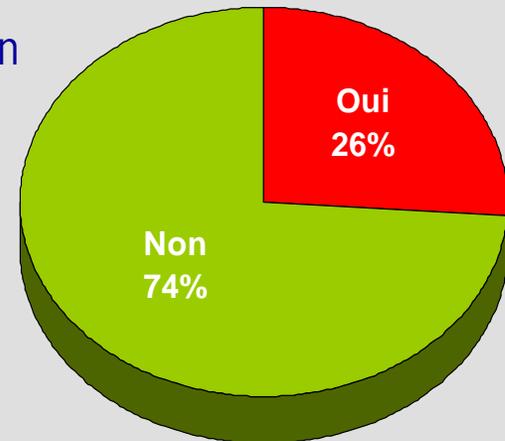
## C – Sûreté et Sécurité

## « Vous arrive-t-il, en avion, d'avoir peur ... ? »

d'un accident ?

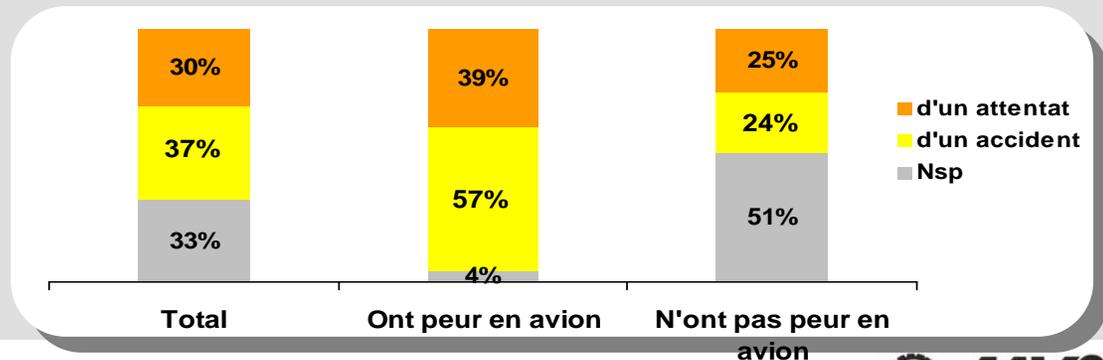


d'un attentat ou d'un détournement ?

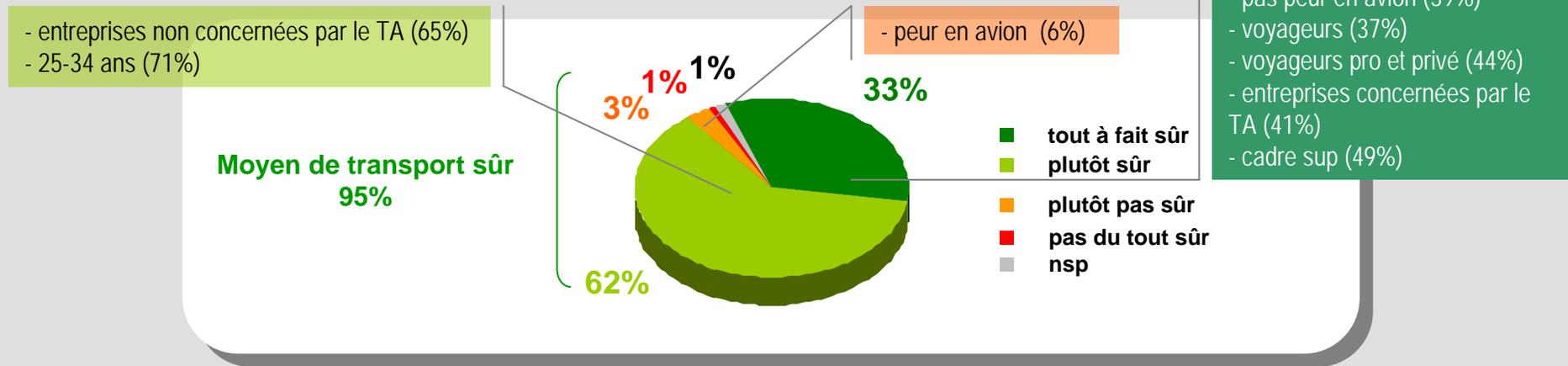


De quoi avez-vous le plus peur, ou de quoi auriez-vous le plus peur ?

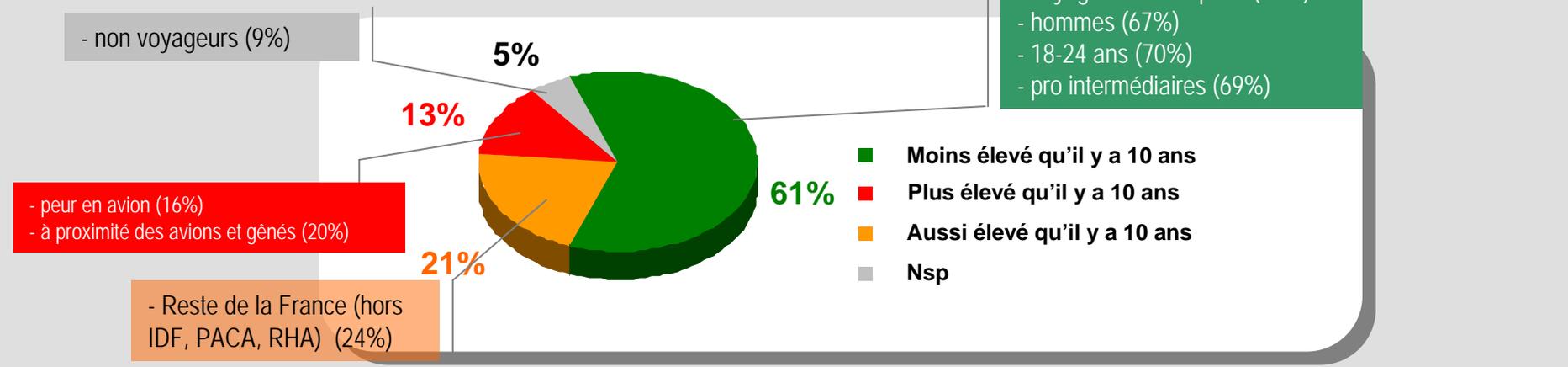
Rappel Août 2005	Oui	Non	Ne prend jamais l'avion	TOTAL
Accident	39%	47%	14%	100%
Attentat	27%	58%	15%	100%



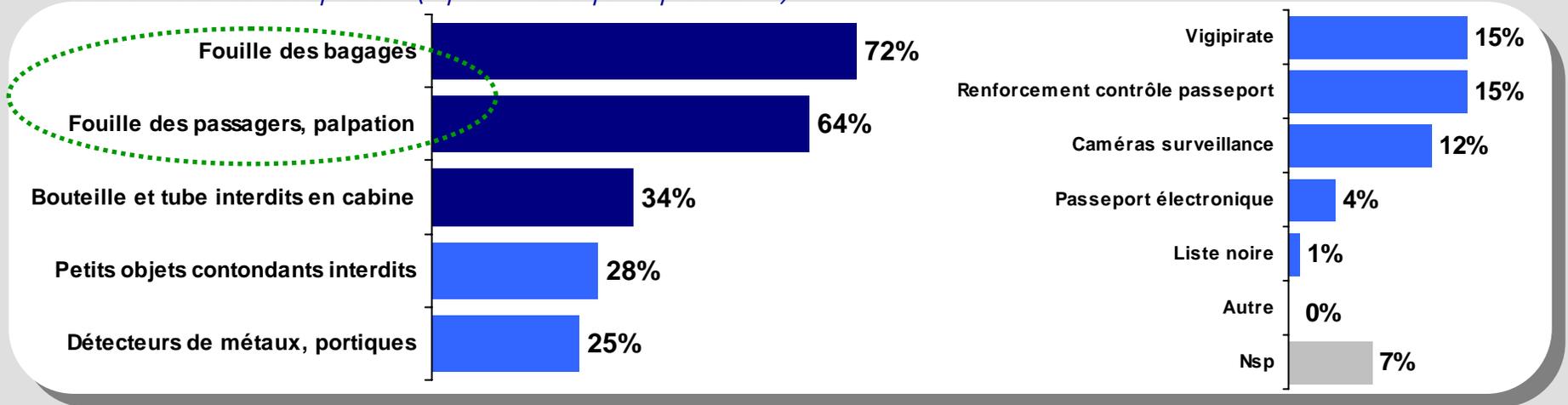
*Du point de vue du risque d'accident aérien, pensez-vous qu'aujourd'hui l'avion est un mode de transport...*



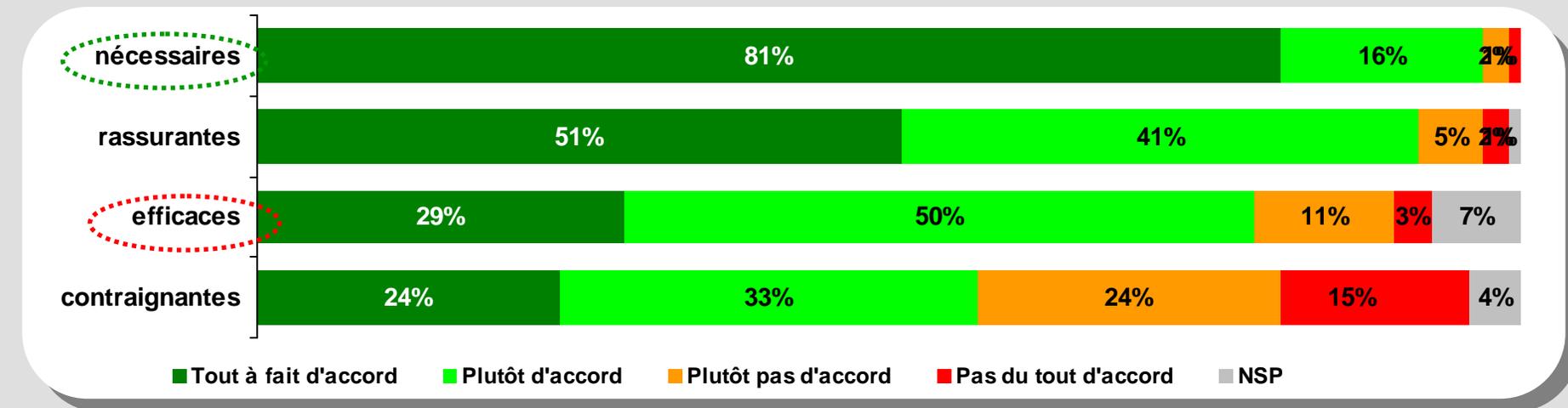
*Selon vous, est-ce que le risque d'accident en avion est aujourd'hui... ?*



Quelles sont les mesures qui ont été mises en place pour la sûreté des personnes contre le risque d'attentat ou de détournement, et dont vous avez entendu parler ? (réponses multiples spontanées)



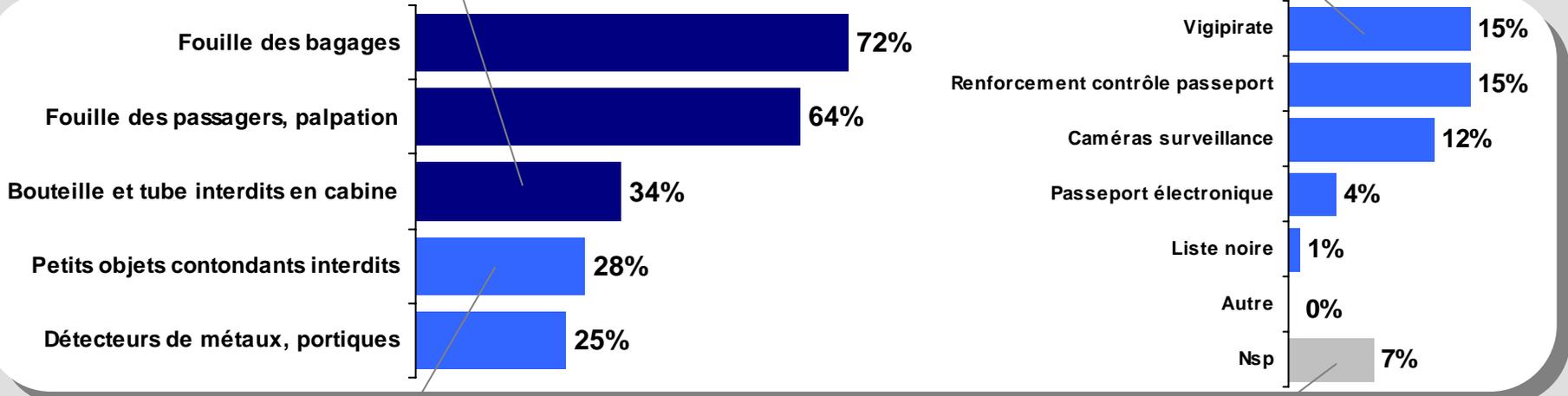
De votre point de vue, les mesures de sûreté contre les risques d'attentat dans les aéroports sont-elles... ?



Quelles sont les mesures qui ont été mises en place pour la sûreté des personnes contre le risque d'attentat ou de détournement, et dont vous avez entendu parler ? (réponses multiples spontanées)

- voyageurs (39%)
- voyageurs à titre privé (39%)
- 18-24 ans (49%)

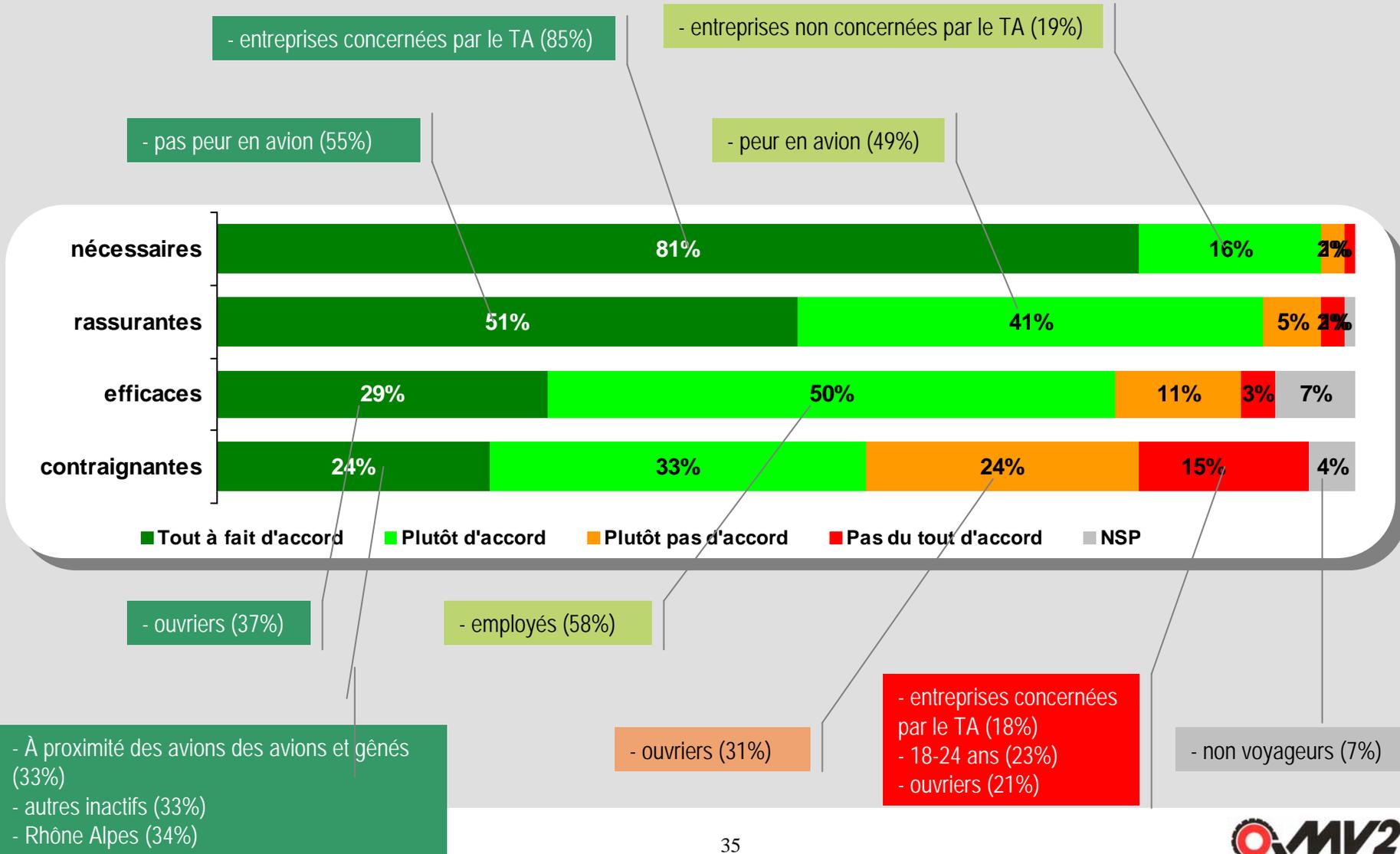
- voyageurs à titre privé (18%)
- hommes (20%)
- 35-44 ans (22%)
- ouvriers (23%)



- voyageurs (31%)
- voyageurs à titre privé (32%)
- 35-44 ans (35%)
- cadres sup (40%)

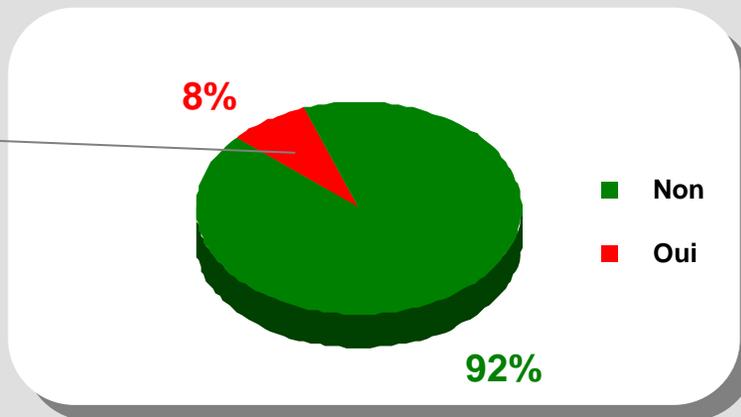
- non voyageurs (11%)
- 65 ans et plus (12%)
- autres inactifs (14%)

De votre point de vue, les mesures de sûreté contre les risques d'attentat dans les aéroports sont-elles... ?

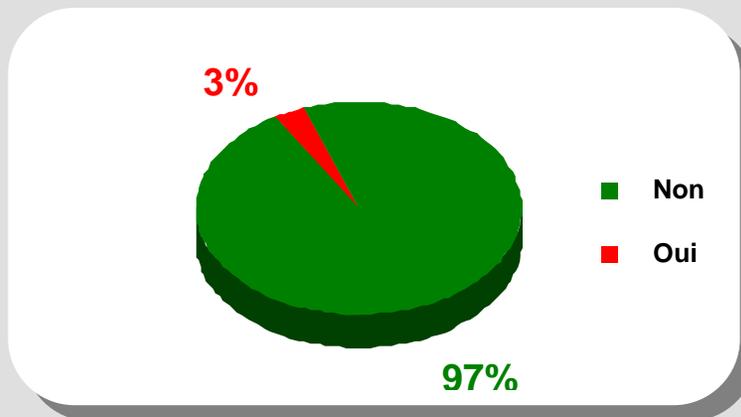


*Est-ce que les événements internationaux vous ont déjà dissuadé de prendre l'avion pour prendre un autre mode de transport ou annuler un voyage en avion ? (base « ont déjà pris l'avion » 725p)*

- peur en avion (13%)

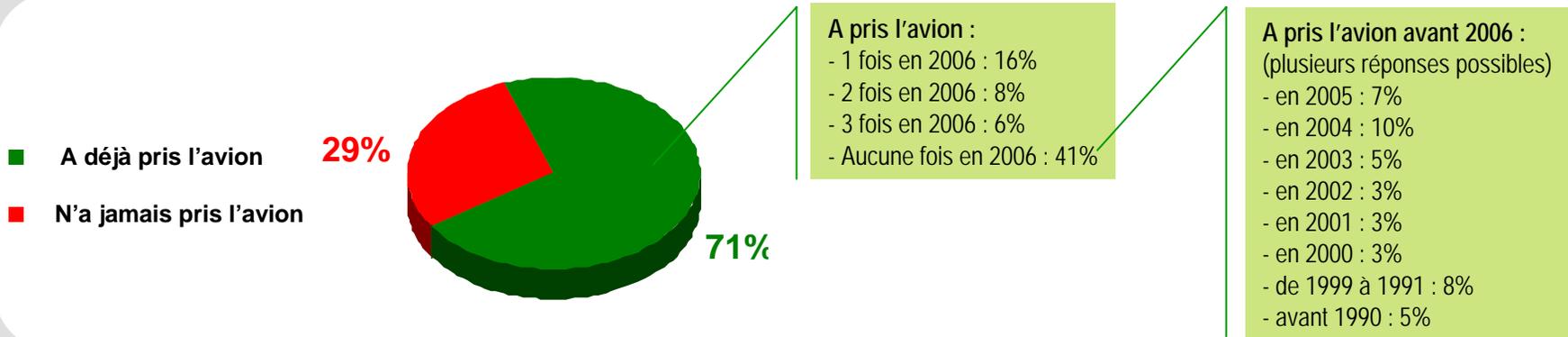


*Est-ce que les mesures en place dans les aéroports vous ont déjà dissuadé de prendre l'avion pour lui préférer un autre mode de transport ? (base « ont déjà pris l'avion » 725p)*



## D – Échantillon

*Avez-vous déjà pris l'avion (pour raison professionnelle ou personnelle) ?*



*Avez-vous déjà pris l'avion pour motif privé ?  
(vacances ou week end)*

**A pris l'avion : 68%**

- 1 fois en 2006 : 17%
- 2 fois en 2006 : 7%
- 3 fois en 2006 : 4%
- aucune fois en 2006 : 40%

**N'a pas pris l'avion : 32%**

**A pris l'avion avant 2006 :**  
(plusieurs réponses possibles)

- en 2005 : 7%
- en 2004 : 10%
- en 2003 : 5%
- en 2002 : 3%
- en 2001 : 3%
- en 2000 : 3%
- de 1999 à 1991 : 8%
- avant 1990 : 5%

*Avez-vous déjà pris l'avion pour motif professionnel ?*

**A pris l'avion : 14%**

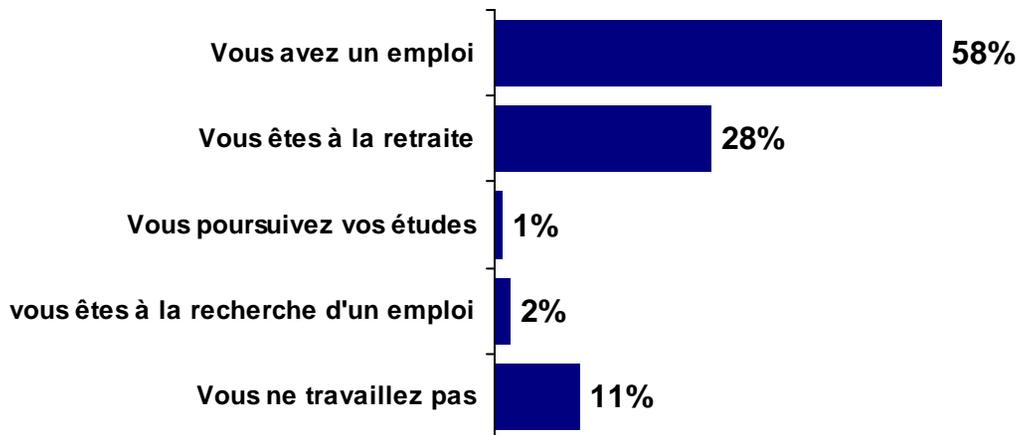
- 1 fois en 2006 : 2%
- 2 fois en 2006 : 1%
- 3 fois en 2006 : 2%
- aucune fois en 2006 : 9%

**N'a pas pris l'avion : 86%**

**A pris l'avion avant 2006 :**  
(plusieurs réponses possibles)

- en 2005 : 1%
- en 2004 : 2%
- en 2003 : 0%
- en 2002 : 0%
- en 2001 : 1%
- en 2000 : 1%
- de 1999 à 1991 : 2%
- avant 1990 : 2%

*Pouvez-vous me dire si vous même...*



*Composition du foyer*

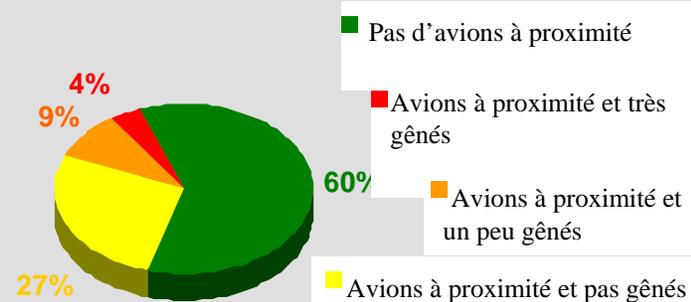
1 personne : 12%  
 Plusieurs personnes : 88%  
 - 2 personnes : 35%  
 - 3 ou 4 personnes : 42%

*Vous même ou quelqu'un de votre foyer ou un proche, travaille t-il dans une compagnie aérienne, un aéroport ou une entreprise qui dépend du transport aérien ?*



*Des avions passent-ils à proximité de votre lieu d'habitation ? Etes-vous gênés au niveau sonore par le passage de ces avions ?*

**Avion à proximité: 40%**



## V – QUALITATIF

Ce document est le résultat de la phase qualitative exploratoire, qui s'est déroulée le mercredi 15 novembre 2006 (19h-21h30) , sous la forme d'une réunion de groupe.

Cette réunion a eu pour objectif principal de cerner l'image et les évocations autour du thème *transport aérien*, afin de finaliser le questionnaire servant à la phase quantitative.

Cette réunion s'est déroulée sur deux approches:

- Évocations spontanées autour de la terminologie utilisée dans le domaine du transport aérien en général et en France en particulier : *transport aérien, le rôle du transport aérien dans l'économie d'un pays, les nuisances, les risques, la sûreté, la sécurité,...*
- Validation de la compréhension des questions et items utilisés dans le questionnaire quantitatif afin de vérifier leur compréhension et pertinence

Le groupe a été constitué de 7 personnes (âgées de 30 à 50 ans), dont:

- 4 hommes et 3 femmes
- 4 voyageurs aériens (2 voyageurs professionnels, 2 loisirs) et 3 non voyageurs aériens.

Les résultats présentés ci après sont une synthèse des principaux enseignements de cette phase préparatoire à la phase quantitative (1000 enquêtes par téléphone réparties sur le territoire national, auprès de la population âgée de 18 ans et +).

## I. Le transport aérien : approche personnelle

1° Les évocations spontanées au sujet du « *transport aérien* », sont d'abord en relation avec :

Le voyage en soi et ses aspects pratiques :

- ❖ La fonctionnalité de l'avion
- ❖ L'agrément
- ❖ L'ouverture à de nouveaux publics

« *Destinations proches ou lointaines* », « *nouvelle réglementation* », « *poids des bagages, voyages, luxe, ...* » « *incontournable pour l'étranger* », « *Aéroport* »

« *démocratisation de l'avion, prix plus compétitifs, low-cost, ...* »

Puis l'économie aéronautique française ou européenne:

« *Fusion Air France et de KLM* », « *Airbus A380* », « *construction aéronautique* »,

2° Les évocations autour de la sécurité ne viennent que tardivement et de façon marginale : elles sont d'abord en liaison avec l'accident, l'allusion aux risques d'attentat reste très marginale

« *crash* », « *détournement* », « *problème lié au low-cost, liste noire des compagnies* » « *Sécurité* », « *référence au film « 11,2001 »* .

3° Les évocations au sujet de « *voyager en avion* »

Sont d'abord évoqués les aspects pratiques et positifs du voyage en avion :

- ❖ En termes de gain de temps
- ❖ De facilité d'accès à des destinations lointaines
- ❖ D'ouverture à d'autres cultures

« *Dès que hors Europe, c'est indispensable.* »

« *Reffet de la culture d'un pays.* »

## II. Les aspects économiques du transport aérien

## Le rôle du transport aérien dans l'économie du pays

Une perception très positive du rôle du transport aérien en tant que source d'emploi, d'activités pour des entreprises en relation avec lui, mais aussi parce qu'il permet de « désenclaver » certaines régions sur le territoire national.

« Procure de l'emploi »  
« Grande part dans l'économie nationale »  
« Désenclavement des régions »

Il est aussi une image de marque pour le pays qui possède une compagnie nationale :

« C'est l'image d'un pays, une image de marque »  
« Avoir une compagnie aérienne, c'est l'image d'un pays qui s'exporte. »  
« C'est un savoir-faire qui s'exporte. »

Ce qui est aussi valable pour la France :

« Image que ça dégage pour le pays, la France c'est le pays qui participe à Airbus. »  
« En France, c'est le reflet de notre technologie »  
« Le low-cost fait bouger les aéroports, les petites villes. »  
« Ca permet de développer les régions. »

### Les points forts évoqués :

- + La qualité du matériel
  - Sécurité
  - Fiabilité
  - Industrie de pointe
- + Le haut niveau de l'industrie aéronautique
- + La sécurité

« Système de sécurité des passagers, les contrôles, c'est rassurant. »

### Les points faibles :

Plus difficiles à évaluer, ils ont trait essentiellement au coût du transport aérien en particulier en situation de monopole sur certaines liaisons.

### III. Le transport aérien et l'écologie

**Les nuisances : Un point non évoqué spontanément.**

Après relance sur ce thème auprès des participants, il est reconnu que « *l'avion, ça pollue* ».

Une pollution due au kérosène et qui serait particulièrement sensible au décollage et à l'atterrissage mais mal définie :

« *La pollution des gaz d'échappement.* »

« *Ca pollue l'air* »

**Autres nuisances évoquées dans un deuxième temps :**

**Le bruit, sensible pour les riverains**

**Le stockage du matériel : que fait-on des avions une fois qu'ils ne sont plus en activité ?**

## IV. Le risque en avion

Le risque en avion : Un point qui n'a quasiment pas été évoqué spontanément.

Une façon de refuser la réalité du risque :

*« Faut pas y penser, faut pas en faire une idée fixe »*

Mais plus généralement, un sentiment pour le moins dans ce groupe, d'un risque limité versus les autres moyens de transport :

*« L'avion, c'est ce qu'il y a de plus sûr au monde. »*

Une certaine confusion accident/attentat ainsi qu'en témoignent les évocations sur « l'accident » qui mélangent à la fois, des faits liés à l'accident et des faits liés à l'attentat :

*« Venezuela, Martinique, Liban, Twin Tours, Egypte... »*

- ❖ Après relance sur ce thème auprès des participants, une difficulté à définir lequel, de l'accident ou de l'attentat est le risque le plus prégnant.
- ❖ Un sentiment, dans ce groupe, que malgré la croissance de la circulation aérienne, le niveau de risque a baissé.
- ❖ Une bonne connaissance des mesures de sécurité mises en place et qui apparaissent légitimes

### Conclusions :

Au final, **une image très positive du transport aérien** au sein de ce groupe, à la fois par son dynamisme économique (pourvoyeur d'emplois, soutien d'activités de sous-traitance), l'image qu'il véhicule en France (industrie aéronautique avec Airbus, une compagnie –Air France- qui véhicule une image forte de la France). Et par la praticité du transport aérien, de plus en plus accessible.

**Les éléments les plus négatifs**, à savoir la pollution mais surtout la sécurité sont peu évoqués spontanément bien que le sentiment du risque accident/attentat de façon très mêlé soit cependant toujours présent, même si l'avion paraît, rationnellement, un des moyens les plus sûrs de se déplacer.