

Synthèse des enseignements du sondage

Sondage bien accueilli

601 réponses sur l'outil en ligne Google Form, dont 377 avec indication volontaire de l'adresse mail du répondant. Ces chiffres, ainsi que les divers commentaires positifs indiqués par les répondants montrent que le sondage a été (très) bien accueilli.

La diffusion s'est faite en partie depuis les contacts de la stagiaire Emma et surtout à partir des contacts de l'association taca (plus de 1000 adresses mails ainsi sollicitées). L'échantillon est donc composé d'une (très) grande majorité de proches ou amis d'activistes du climat (estimée à 70%), et 30% d'autres réponses de personnes hors de ce milieu.

Même si ces pourcentages sont empiriques, il est clair que l'échantillon constitué par ces réponses n'est pas représentatif de la population française, avec une surreprésentation de personnes proches des associations de défense du climat et aussi une surreprésentation des milieux aisés.

Premier constat :

Question1 : On estime que chaque français a parcouru environ 12 000 kilomètres en moyenne en voiture particulière pendant l'année 2017. Selon vous, quel est le kilométrage moyen de chaque français en avion pendant l'année 2017 ? (éventuellement vous pouvez estimer ce chiffre à partir de votre propre utilisation de l'avion au cours de l'année 2018, tous motifs confondus)

Question2 : En 2017, ces déplacements en voiture particulière ont émis environ 72 millions de tonnes de CO₂. Selon vous, les émissions de gaz à effet de serre (en CO₂ équivalent) de ces déplacements en avion représentent quel pourcentage de ce chiffre ?

Les réponses aux 2 premières questions sont majoritairement fausses :

Il est clair que les personnes sondées ne se sont jamais posé ces 2 questions avant d'être interrogées. Comme les questions sont techniques, elles nécessitent un temps de réflexion pour en mesurer correctement la signification. Notre stagiaire a préparé un document expliquant les sources sur lesquelles elle s'appuie pour établir ce qui nous paraît les bonnes réponses:

1. **Pour la question 1**, la bonne réponse est 25%: le nombre de km moyen parcouru en avion par un français représente en gros le quart de ses déplacements en voiture.

Les valeurs moyennes absolues sont de 3 000 km en avion par an pour le français moyen et de 12 000 km en voiture).

70% des français (chiffre à confirmer) n'ont pas pris l'avion l'an dernier, mais ceux qui le prennent l'utilisent beaucoup (et il est probable qu'un petit groupe l'utilise énormément).

D'ailleurs notre échantillon de répondants, selon les données indiquées par chacun sur l'année précédente, avoue une utilisation de l'avion nettement au dessus de la moyenne française:

- Seulement 30% des répondants n'ont pas pris l'avion l'an passé
- Ceux qui l'ont pris ont en moyenne effectué un peu plus de 10 000 km par an pour des motifs personnels, et en comptant en plus les déplacements professionnels, répartis sur tous ces voyageurs en avion, on obtient 14 000 km parcourus dans l'année par utilisateur de l'avion (surprise, 40% des répondants annonçant des voyages professionnels en avion n'ont, en revanche, pas utilisé l'avion pour des motifs perso, quasi la même proportion que l'ensemble des répondants).

- Tous motifs confondus (personnel et professionnel), par répondant moyen du sondage, on obtient le chiffre de 10 000 km en avion par an, très supérieur à celui des statistiques de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile).

Ces chiffres issus du sondage sont fragiles (par exemple, il s'avère qu'un répondant est pilote de ligne!) mais paraissent explicables avec le fait que les personnes consultées appartiennent à la partie aisée de la population, et que en général leur proximité avec la cause climatique ne compense pas un mode de vie utilisant beaucoup l'avion pour raison personnelle et, ou, professionnelle.

2. Question 2 : l'impact climat de l'avion par rapport à celui de la voiture.

La bonne réponse est que l'impact du transport aérien de passagers de la France est environ la moitié de celui des voitures particulières en France. C'est la découverte récente de l'importance de cet ordre de grandeur qui a motivé la réalisation du stage sur l'impact climatique du transport aérien.

Sur les 600 réponses, seules 40 sont justes sur ces 2 questions. Quelques spécialistes pointus et quelques bons pronostiqueurs ont bien répondu. Mais l'immense majorité s'est trompée et souvent dans les grandes largeurs. Il apparait aussi qu'être activiste du climat ne change pas grand chose à cette méconnaissance.

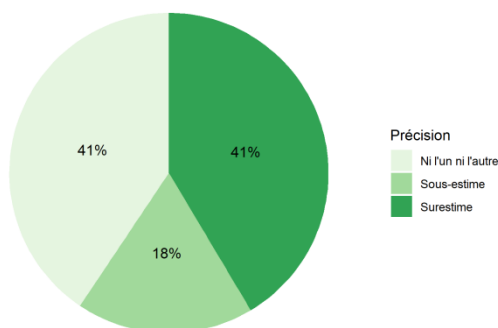
En gros la **sous-estimation notoire** (croire que les émissions aériennes représentent seulement 2 à 5% des émissions des voitures) est partagée par 20% des répondants qui confirment donc que la question est compliquée et que la désinformation pratiquée par les responsables du transport aérien paye. (On remarque la participation active de notre propre ministre des transports à cette désinformation, qui a récemment déclaré que l'avion n'est responsable que d'à peine 1% des émissions de CO2 de la France, oubliant carrément de comptabiliser notre part sur les transports internationaux, soit environ 80 % du trafic aerien nous concernant, [merci The Shift Project d'avoir rétabli la vérité](#)).

La **surestimation notoire** (100%, 150%, qui ferait que l'avion serait dès aujourd'hui un problème plus important pour le climat que la voiture particulière, en opposition complète avec les discours officiels, voir plus haut) concerne 40% des réponses. Elle peut s'expliquer par un désir de deviner la bonne réponse (si taca soutient cette étude c'est pour révéler des chiffres très importants...). Il peut y avoir aussi un sentiment de culpabilité de la part de ceux qui prennent l'avion.

En résumé, soit on surestime par culpabilité, soit on sous estime en forme de déni.

Enfin 40% des réponses sont justes ou à peu près justes (réponse 50% et aussi réponse 25% qui est un chiffre plausible).

Estimation des émissions de ges de l'avion



Source : sur 601 répondants

Vérification de la cohérence globale des réponses aux 2 questions

TaCa, avec quelques autres, indique que chaque passager en avion émet pratiquement la même quantité de gaz à effet de serre que s'il faisait ce même kilométrage tout seul dans sa voiture. Avec cet ordre de grandeur, l'impact climat de l'avion serait seulement 39% de celui de la voiture (au lieu d'environ 50%). La proximité des chiffres montre que ces différents calculs restent cohérents. L'explication de cet ordre de grandeur est la suivante. Les experts aéronautiques indiquent que les avions modernes, avec un bon coefficient de remplissage arrivent à n'utiliser en moyenne que 3 litres de kérosène par passager aux 100 km. En multipliant par 2 pour prendre en compte les autres gaz à effet de serre, ceci correspond à la consommation moyenne d'une voiture économique (6 litres au 100 km).

Deuxième constat :

Plus on prend l'avion, moins on est en faveur de la taxe kérosène :

88% des répondants soutiennent la mise en place d'une taxe kérosène (très supérieur aux 57% du sondage BVA de début 2019).

Mais il est intéressant de voir que les 30 répondants ayant effectué plus de 30h en avion pour raison perso, ne soutiennent la taxe qu'à 63 %, alors que les 240 répondants n'ayant pas pris l'avion pour raison personnelle l'année précédente la soutiennent à 97 %).

Le lien entre ce soutien et l'utilisation de l'avion paraît évident. Il resterait à le croiser avec le critère âge souligné par l'article de La Tribune (seuls 50% des jeunes soutiendraient cette taxe kérosène)

Autres enseignements du sondage :

Notre stagiaire, sur notre demande, a essayé d'analyser le lien entre les réponses et l'appartenance aux 4 types de « publications » (sous-échantillons) du sondage.

Une publication vers les adhérents de TaCa et les experts en contact avec l'association, une publication spéciale Réseau Action Climat, une publication "Grand Public", et une autre publication de type grand public.

On ne voit pas d'écarts vraiment significatifs dans les réponses, ou s'il y a des écarts, ils restent difficilement explicables par l'origine de la publication, car les personnes ayant apprécié le sondage étaient à chaque fois invitées à le diffuser dans leur entourage.

Le fichier Excel des 601 réponses reste disponible pour des analyses complémentaires si quelqu'un le souhaite, dans ce cas les adresses mail seront rendues anonymes.

Bordeaux : 30 juin 2019