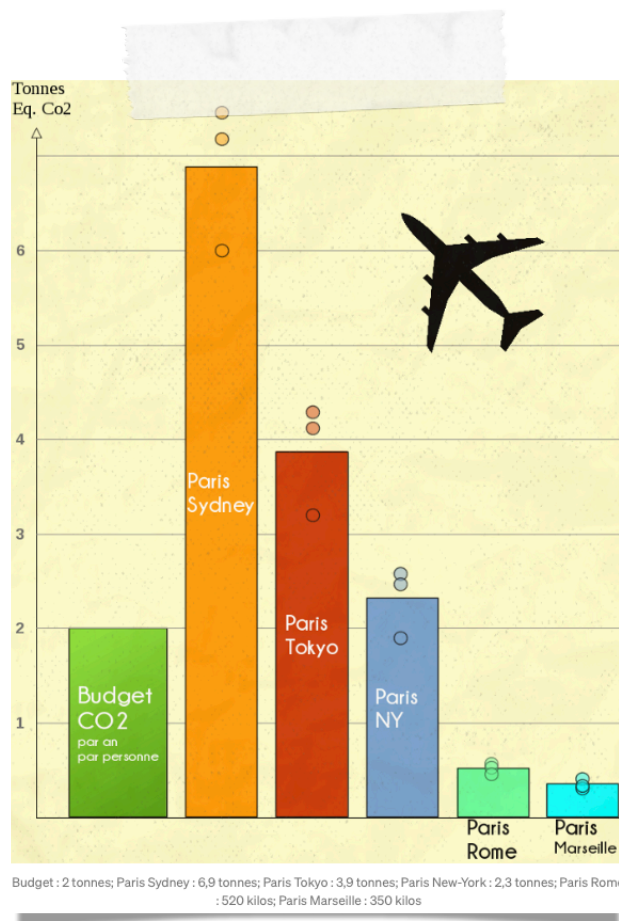


# « Un Aller/Retour Paris-New York émet 2,3 tonnes de CO<sub>2</sub> par passager » :

Voici un graphique extrait du site [medium.com](https://medium.com) et relayé par le blog [BonPote](#):



Le graphique ci-dessus contient quelques approximations. **D'une part le budget CO<sub>2</sub>eq n'est pas celui de 2020** (conseillé par la SNBC) **mais l'objectif de budget moyen entre 2020 et 2100<sup>4</sup>, et d'autre part les émissions avions ne sont pas représentatives de ce que l'on trouve actuellement sur des flottes récentes.** Evaluer un objectif lointain avec des données obsolètes est assez courant lorsque l'on souhaite manipuler des chiffres à des fins idéologiques<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Le budget GES cible entre 2019 et 2023 est de 422 MtCO<sub>2</sub>eq (P. 9 du document « [Stratégie Nationale Bas-Carbone - Synthèse](#) »). Pour 67 Millions d'habitants, cela donne un budget de 6,3 tCo<sub>2</sub>/hbt en 2020. On remarque que la part transport dans ce budget est d'environ 30%.

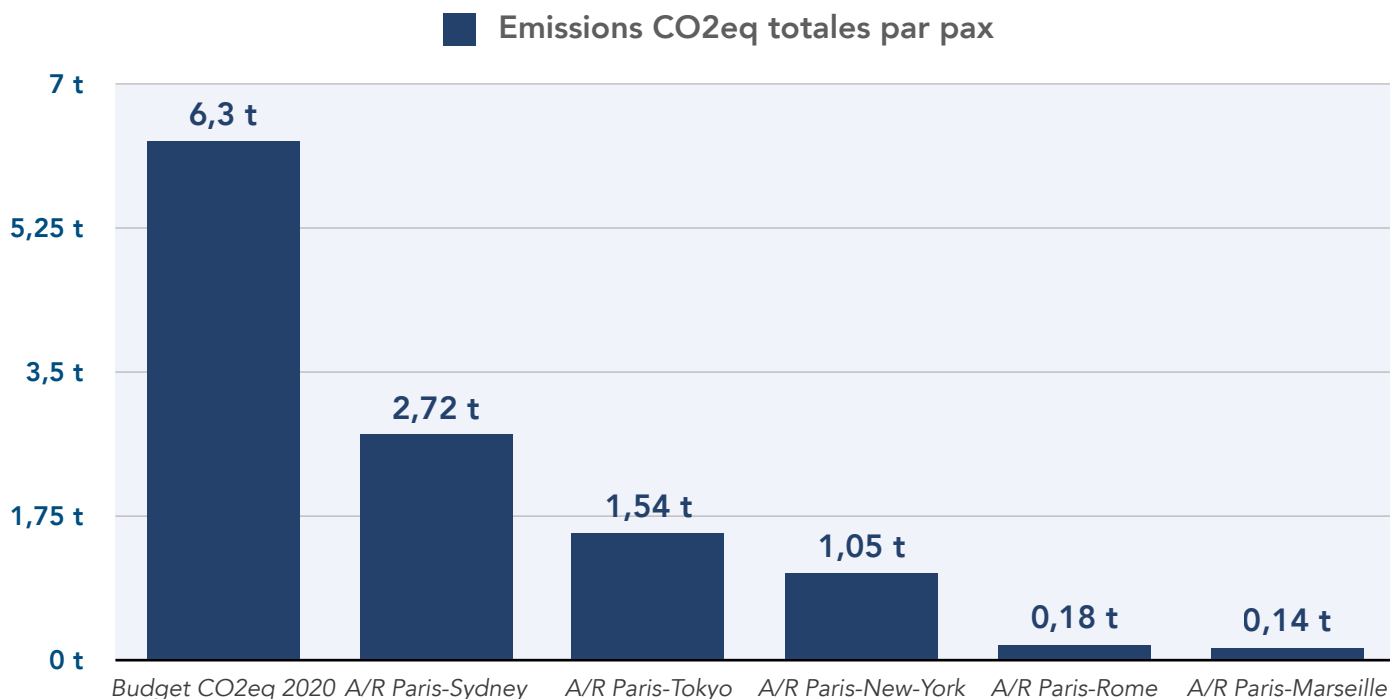
<sup>5</sup> Les valeurs surévaluées du graphique tiennent peut être compte des cirrus persistants liés au contrails. Ce critère est trop incertain pour être pris en compte (voir le [sujet sur les contrails](#)) et voici d'ailleurs ce que préconise l'[ADEME](#):

## Emissions liées aux traînées et cirrus.

Ces émissions ne doivent pas être prises en compte dans le cadre de l'information CO<sub>2</sub> des prestations de transport et ne sont pas obligatoires dans le cadre de l'article 75.



Voici le graphique révisé en utilisant des valeurs plus proches de la réalité. Pour les vols long courrier le calculateur de la DGAC qui donnait des résultats proches de vols réels a été utilisé. Pour les vols moyen courrier, les calculs se sont basés à partir de données réelles (très proches des valeurs du calculateur DGAC)<sup>6</sup>:



On remarque qu'un **A/R Paris-New-York en 2020** (hors COVID) émettra aux alentours de **1 tonne de CO2/Pax**, et non 2,3 tonnes<sup>7</sup>. Cela reste bien inférieur au budget CO2 2020 pour une trajectoire bas carbone. De même un A/R à Rome (ou à Marseille) n'est pas du tout incompatible avec les objectifs de la SNBC. Par contre un A/R Paris-Sydney entamera assez significativement le budget annuel.

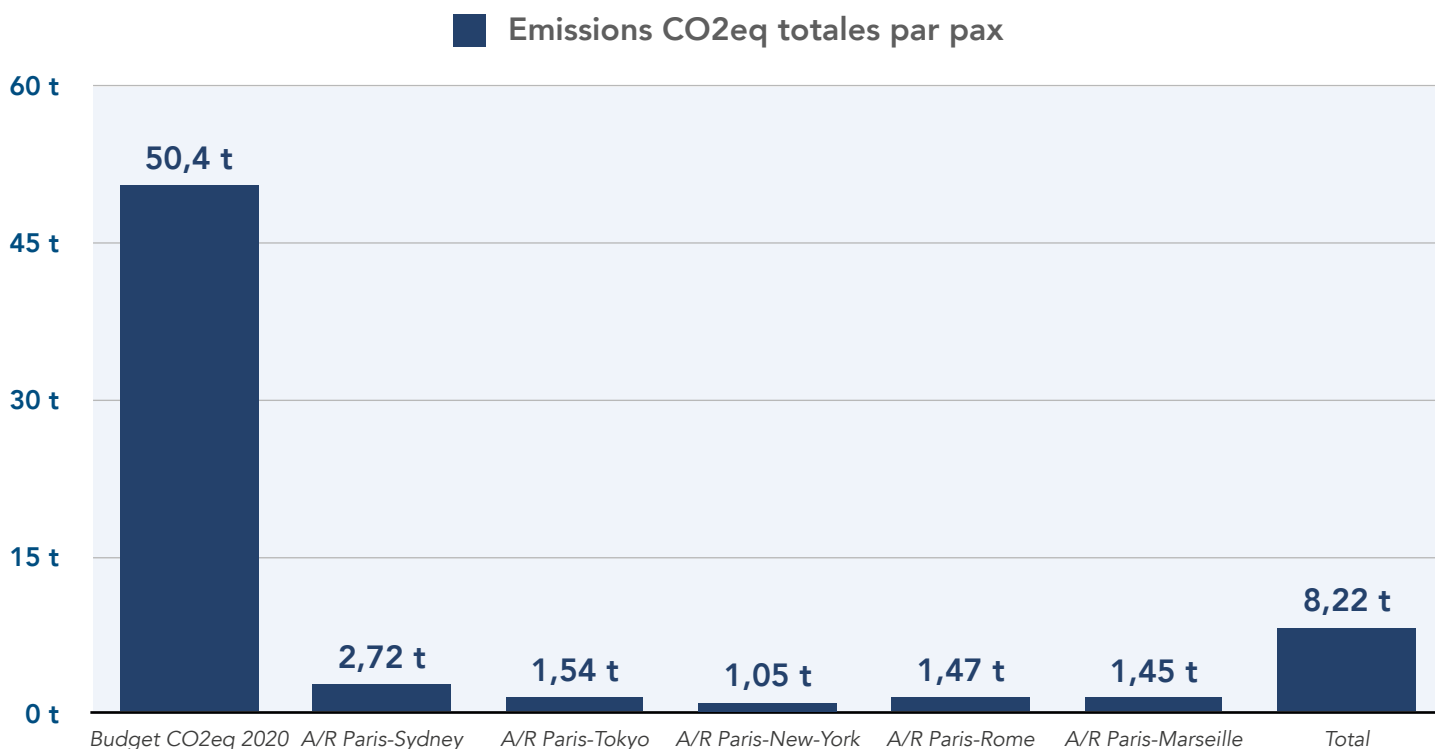
<sup>6</sup>

	A/R Paris-Doha.- Sydney	A/R Paris-Tokyo	A/R Paris-New- York	A/R Paris-Rome	A/R Paris- Marseille
Distance	34680 km	19436 km	11680 km	2178 km	1306 km
Emissions CO2eq totales par pax	2,72 t	1,54 t	1,05 t	0,18 t	0,14 t
Emissions CO2eq par pax.km	79 gCO2eq/Pax.km	79 gCO2eq/Pax.km	90 gCO2eq/Pax.km	84 gCO2eq/Pax.km	111 gCO2eq/Pax.km

<sup>7</sup> Ce graphique montre les émissions de GES telles que définies par TARMAAC (DGAC) qui se base sur des méthodes internationales. Les valeurs comprennent les émissions (CO2 + autres gaz) émises par le vol et celles liées à la production du kérosène. Cette méthode officielle est discutable car elle déresponsabilise le secteur pétrolier qui devient neutre en émission de CO2, mais elle a du sens lorsque l'on souhaite mesurer l'empreinte CO2 liée à un vol pour la comparer à un budget.



Comme il est rare de faire un déplacement en Australie tous les ans, voici ce que donnerait **le scénario d'un voyageur qui, sur 8 ans, ferait 1 A/R Paris-Sydney, 1 A/R Paris-Tokyo, 1 A/R Paris-New-York, 8 A/R Paris-Rome et 10 A/R Paris-Marseille**:



Les trajets en avion représenteraient **16% du budget total sur 8 ans** (pour une part transport estimée à 30%). Il est donc aujourd'hui totalement possible de maîtriser son budget CO2 en voyageant régulièrement en avion.

