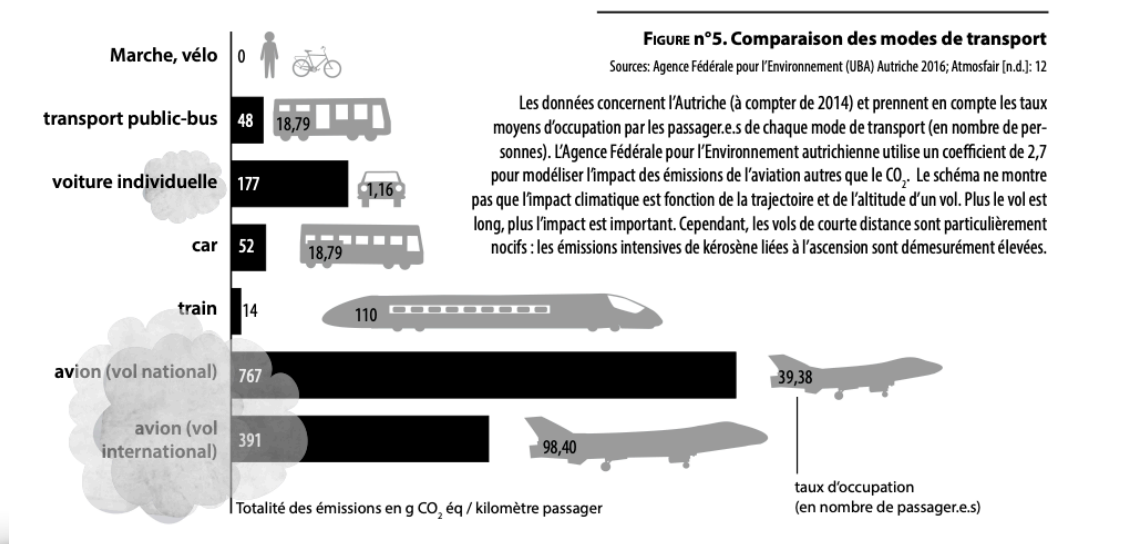


« Les données fournies par les associations environnementales sont fiables » :

Voici un autre graphique qui tient certainement plus de la propagande que de la réalité:



Source: Stay-Grounded.org P.20

Les données, peu reluisantes pour l'aviation, sont à priori spécifiques à l'Autriche mais elles sont publiées dans un document traduit en 5 langues, dont la portée dépasse manifestement les frontières Autrichiennes. Même sans connaître les particularités de leur aviation, l'ordre de grandeur des émissions des avions paraît totalement aberrant. Rappel de données récentes des 5 plus grandes compagnies européennes et des 2 plus gros aéroports Français:

Compagnie	Année	Taux de remplissage	Emissions CO2 (gCO ₂ /Pax.km)	Emissions GES (gCO ₂ e/Pax.km)	Différence / Stay Grounded
Lufthansa Group	2019	82,5 %	92,2	112,5	+ 248 %
Ryanair Holdings	2019	96 %	67,5	82,4	+ 375 %
IAG	2020	82,6 %	87,3	106,5	+ 267 %
Air France - KLM	2019	87,9 %	79	96,4	+ 306 %
Easyjet	2019	91,5 %	77	93,9	+ 316 %
Moyenne ORY	2018	-	76,7	93,6	+ 318 %
Moyenne CDG	2018	-	71	86,6	+ 351 %
Stay-Grounded	2014	-	-	391	-

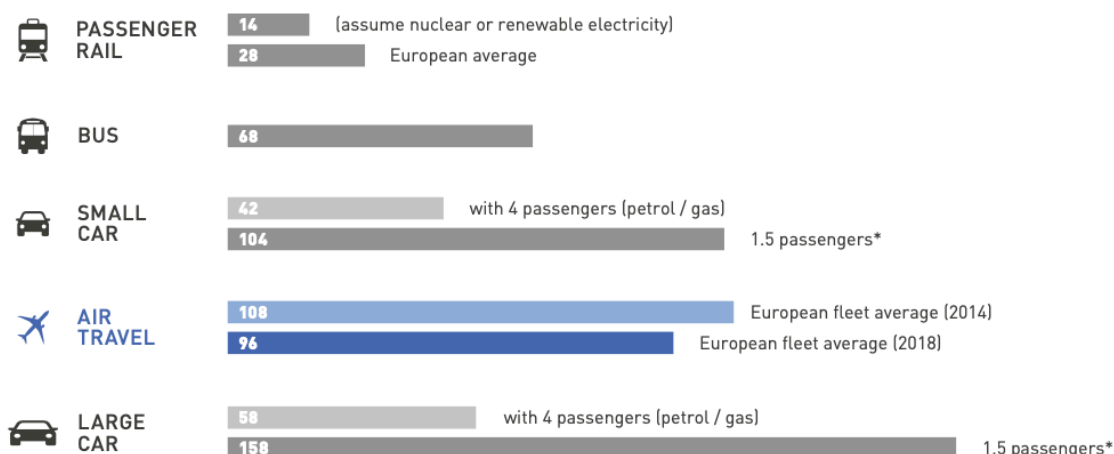


Note: Les émissions de GES sont celles définies par TARMAAC, soit la totalité du CO₂ **et autres gaz rejetés pour le vol et pour la production du kérosène**. Les données d'émissions et de taux de remplissage sont extraites de sources officielles⁸.

Et voici le même type de diagramme fourni par l'ATAG:

Comparison of operational fuel efficiency between different modes of transport, 2014 EU¹⁰

Using European Union data, this chart shows the operational CO₂ emissions of air transport compared with other European averages (data for 2014, with update to aviation figure in 2018. If analysis only included the latest generation of aircraft, the potential is for around 50g of CO₂ per passenger kilometre).



Grams of CO₂ per passenger kilometre

*Average occupancy of cars is around 1.5. These figures do not include embedded emissions from construction and maintenance of infrastructure, which are less important for aviation.

Source: ATAG Waypoint 2050 (P.13)

La différence entre les données fournies par des associations (ou influenceurs) pro-environnement et les données réelles est très significative. Seuls quelques exemples ont été présentés (l'analyse des comparateurs ou des émissions d'un Paris-New-York) mais il en existe beaucoup d'autres. Le danger est que **cela fausse la perception des utilisateurs ou des citoyens non avertis, ce qui pourrait se retrouver dans des décisions politiques peu pertinentes.**

⁸ Emissions Lufthansa (P.20 Annual Report 2019) ; Emissions Ryanair ; Emissions IAG (P.54 Capital Markets Day 2019) ; Emissions AF-KLM (P.181 & 194 Universal Registration Document 2019) ; Emissions Easyjet (P.27 Annual Report and Accounts 2019) ; Emissions CDG (P.7 Les émissions gazeuses liées au trafic aérien en France en 2018) ; Emissions ORY (P.9 Les émissions gazeuses liées au trafic aérien en France en 2018)

Load Factor Lufthansa (P. 2 Annual Report 2019) ; Load Factor Ryanair (P.100 Annual Report 2019) ; Load Factor IAG (P.5 Full Year Results Announcement 2019) ; Load Factor AF-KLM (P.33 Universal Registration Document 2019) ; Load Factor Easyjet (P.3 Results for the Year Ending 30 September 2019)

