

easyJet



Une première en France,
2 A321 NEO BASÉS À PARIS

Une première en France, 2 A321 NEO basés à Paris. Quelles actions RSE pour easyJet ?

C'est une première en France, easyJet depuis le mois d'Avril a basé deux Airbus A321NEO à Paris CDG. Ce nouvel appareil permet d'augmenter les capacités offertes avec 235 sièges par vol (pour rappel un A320 en comporte 186). Ces Airbus A321 NEO voleront principalement sur des lignes domestiques et Européennes. Ces appareils de dernière génération, grâce aux moteurs LEAP-1A développés par Safran permettent de réduire de 50% l'empreinte sonore au décollage et de 15% la consommation de carburant, limitant par conséquent les émissions de CO2.

Malgré l'impact de la pandémie, le **développement durable** reste un élément fondamental de notre stratégie et d'une importance considérable pour nos clients. Nous sommes pleinement attachés aux objectifs de l'Union Européenne visant zéro émission nette d'ici 2050 et pensons que l'aviation européenne devrait viser à atteindre le zéro net plus tôt.



En novembre 2019, nous avons établi notre nouvelle stratégie de développement durable, axée sur la réduction de notre impact environnemental. En 2019, nous sommes devenus la seule grande compagnie aérienne au monde à compenser toutes les émissions directes de CO2 de notre activité, grâce à des programmes qui plantent des arbres ou évitent le rejet de dioxyde de carbone supplémentaire. Depuis lors, nous avons déjà retiré 3,1 millions de crédits carbone de projets de haute qualité pour fournir des vols neutres en émissions carbone à nos clients sans frais supplémentaires pour eux.

Notre stratégie repose sur trois piliers: lutter contre nos émissions de carbone; stimuler l'innovation carbone; et aller au-delà du carbone.



VOYAGEONS MIEUX

EN COMPENSANT LES ÉMISSIONS CARBONE

Nous compensons les émissions de carbone provenant du carburant utilisé sur tous nos vols

Compensation carbone

La communauté scientifique mondiale a clairement affirmé la nécessité pour le monde d'atteindre zéro émission nette de CO₂ d'ici 2050 afin de limiter le réchauffement climatique à 1,5 ° C et de réduire les effets destructeurs du réchauffement climatique sur l'humanité et la nature.

Cela est particulièrement difficile pour des secteurs tels que l'aviation où les technologies évolutives zéro carbone ne seront pas disponibles à court terme. Pour contribuer à l'élaboration d'un plan pour notre propre trajectoire «net zéro», easyJet s'engage dans un projet de la Science Based Target Initiative (SBTi) pour développer une trajectoire de suppression des émissions de CO₂ et un outil de fixation d'objectifs spécifiques au secteur de l'aviation.

La conservation et la restauration de la nature sont de plus en plus reconnues comme un moyen de réduire les émissions tout en aidant à renforcer la résilience au réchauffement climatique.

Alors que notre objectif ultime est d'atteindre zéro émission dans toute l'Europe, le conseil d'administration d'easyJet a décidé au début de l'exercice 2020 d'investir dans la mesure immédiate la plus efficace que nous pourrions prendre pour atténuer notre impact carbone - à savoir compenser, via investissement dans des crédits carbone de haute qualité, 100% de l'empreinte CO₂ d'easyJet.

Nous avons investi exclusivement dans des crédits carbone Gold Standard et Verified Carbon Standard (VCS), dont environ 20% proviennent de projets d'énergie renouvelable, mais la majorité comprend des crédits basés sur la nature - par ex. le reboisement, le boisement et la déforestation évitée, y compris la réhabilitation des forages et les projets de cuisinières - dans certains des points chauds de déforestation les plus intenses du monde. Non seulement ces projets sont efficaces pour réduire la déforestation, mais ils travaillent également avec les communautés locales pour mettre en œuvre des programmes de génération de revenus alternatifs qui encouragent la protection des forêts à long terme.

Opérations efficaces

Nous continuons d'exploiter nos avions de la manière la plus efficace possible, mais nous recherchons néanmoins toujours des améliorations d'efficacité. Cela comprend l'ajustement des procédures d'exploitation standard, ce qui contribue à réduire la consommation de carburant et donc les émissions de carbone.

Toutes les mesures ne sont prises que lorsque cela est sûr et adapté, dans les limites de notre environnement opérationnel.



Les initiatives comprennent:

- > L'utilisation du roulage monomoteur au sol, à l'arrivée et au départ
- > Réduire l'utilisation des volets de l'appareil, à l'approche de l'atterrissage, pour réduire la traînée
- > Utilisation d'informations météorologiques avancées pour améliorer les performances de navigation en vol, ce qui optimise les itinéraires en évitant les mauvaises conditions météorologiques et les vents contraires
- > Examiner et optimiser la quantité de carburant discrétionnaire ajoutée à chaque vol. Au cours de l'exercice 2020, nous avons réduit la quantité de carburant discrétionnaire sur chaque vol de 14 kg en moyenne par rapport à l'exercice 2019. Les commandants de bord ont toujours la décision finale sur le carburant requis pour le vol et la sécurité reste la priorité absolue
- > Optimisation de la vitesse de montée au décollage pour atteindre l'altitude de croisière, ce qui permet d'atteindre une phase de vol plus économe en carburant plus tôt
- > L'utilisation de la puissance au sol par nos avions lorsqu'ils sont au point de parking dans les aéroports, ce qui réduit l'utilisation de l'unité de puissance auxiliaire (APU) de l'avion pour réduire le bruit, le carburant et les émissions.



Travailler avec airbus sur des avions zéro émissions

En 2019, nous avons créé un partenariat formel avec Airbus pour discuter des concepts d'avions à hydrogène et électriques et de la manière dont ils pourraient s'intégrer au modèle easyJet.

L'ambition d'Airbus est de développer un avion commercial zéro émission pour une entrée en service d'ici 2035. En septembre 2020, ils ont annoncé trois avions concept sous le nom de «ZEROe»: un turbopropulseur de 100 places, un turboréacteur de 200 places et un avion futuriste au design d'aile mélangé.

Les avions à trois concepts seraient propulsés à l'hydrogène comme carburant et ne produiraient aucune émission de carbone. La propulsion peut prendre la forme d'une combustion d'hydrogène, de piles à hydrogène ou d'une combinaison des deux.

Pour atteindre l'objectif ambitieux de 2035, Airbus devra faire mûrir la technologie ZEROe d'ici 2025, pour laisser suffisamment de temps pour créer un prototype à grande échelle d'ici la fin de la décennie, puis terminer tous les essais de navigabilité et de certification.

Stimuler l'innovation carbone

easyJet a soutenu Wright Electric au cours des trois dernières années dans son objectif de produire un avion commercial de 186 sièges entièrement électrique, le Wright 1, qui pourrait être utilisé pour les vols court-courriers.

Wright est actuellement en train de concevoir des systèmes électriques à l'échelle du mégawatt qui seront nécessaires pour les avions commerciaux. Il construit un moteur électrique de 1,5 MW et un onduleur à 3 kilovolts. Ces composants formeront la centrale électrique de l'avion révolutionnaire Wright 1 de Wright. Wright a l'intention de réaliser des tests au sol de son moteur en 2021 et des tests en vol en 2023.

Le programme de développement de moteurs est la dernière étape vers la construction de son avion à fuselage étroit. Wright effectuera simultanément des tests aérodynamiques sur son fuselage, qui éclaireront la conception de la propulsion. La société prévoit la mise en service de son produit phare Wright 1 en 2030. Un certain nombre d'agences gouvernementales aux États-Unis contribuent à la recherche en finançant l'aviation électrique, notamment l'Advanced Research Projects Agency du Département américain de l'énergie.



Avion efficace

Nous exploitons une flotte d'avions de la famille Airbus A320 modernes et efficaces. En 2017, nous avons commencé à exploiter notre premier avion Airbus A320neo (New Engine Option), équipé de moteurs LEAP-1A et en 2018, nous avons également commencé à exploiter le modèle supérieur Airbus A321neo.

Les avions Airbus neo (A320 et A321) sont 15% plus économes en carburant par siège et offrent une réduction de 50% de leur empreinte sonore au décollage et à l'atterrissage que leurs avions équivalents de la génération précédente (A320ceo et A321ceo - Current Engine Option).

Ces avions de nouvelle génération représentent actuellement plus de 15% de notre flotte globale et constitueront une plus grande proportion à l'avenir, à mesure que les avions plus anciens quitteront notre flotte et la taille de la flotte diminuera.

Toutes les futures livraisons d'avions à partir du carnet de commandes d'easyJet seront de nouveaux avions A320neo et A321neo plus efficaces.

