

Londres, le 26/01/2022

Mesdames, Messieurs les Membres du Jury de Déontologie Publicitaire,

Nous revenons vers vous à la suite des deux signalements que vous avez reçus concernant notre publication sur l'ambition d'easyJet d'effectuer des vols sans émission de CO2 d'ici 2050 (la « **Publication** »). Les plaignants estiment qu'il est hautement improbable que des avions n'émettant aucune émission en vol d'ici 2050 existent.

**easyJet considère que la Publication est en conformité avec les Recommandations de l'ARPP et en particulier la Recommandation "Développement Durable", en ce compris notamment les principes de véracité, clarté et proportionnalité, pour les raisons exposées ci-après.**

1. Les vols avec zéro émission de CO2 sont bien envisageables : le contenu de la Publication est exact et clair

Les plaignants font reposer leur argumentaire principalement sur des citations partielles du référentiel ISAE-SUPAERO Aviation et climat – septembre 2021. Ils emploient des termes généraux tels que "l'empreinte carbone d'un avion", "le CO2 émis par les avions" et "des vols zéro émission" sans préciser de quelles émissions il s'agit, et affirment que "la création de tels avions reste hautement improbable".

Or, la Publication énonce avec clarté et véracité les objectifs poursuivis par easyJet.

Il y est clairement énoncé qu'easyJet a pour ambition d'atteindre un objectif de zéro émission de dioxyde de carbone (CO2) en vol.

La définition du « vol » retenue par le jury de déontologie dans son avis 735/21 « union des aéroports français » est l'utilisation même de l'avion (décollage, vol, atterrissage et déplacements au sol), résultant principalement de la combustion du kérosène, à l'exclusion des émissions inhérentes au cycle de vie de l'avion, de sa fabrication à son élimination ou son recyclage.

La Publication est très claire sur le fait qu'elle traite d'un objectif de vols qui ne produiront pas d'émission de dioxyde de carbone (CO2). La formulation claire et non ambiguë est affirmée à deux reprises, dans une taille suffisante, normalement espacée, et dans une police permettant une lecture aisée.

Le développement d'avions zéro émissions de CO2 d'ici à 2050 est un objectif qui est reconnu comme atteignable par le secteur de l'aviation, et qui est salué par l'OACI<sup>1</sup>.

De plus, le rapport cité par les plaignants (le référentiel ISAE-SUPAERO Aviation et climat – septembre 2021) confirme que cet objectif d'avions émettant zéro émission de CO2 en vol est atteignable en 2050.

Il est indiqué au chapitre 6, partie 6.1, pages 91-92 de ce document que : « L'intérêt climatique d'un avion tout-électrique est que l'avion n'a aucune émission pendant le vol : puisque aucun kérosène n'est brûlé, les émissions de CO2, de NOx, de vapeur d'eau et de particules fines sont totalement supprimées, ne causant ainsi aucun impact climatique pendant le vol [...] Eviation prévoit de mettre en service en 2022 un avion tout électrique, Alice, qui transportera 9 passagers sur 1000 km [...] et que « des ingénieurs de la NASA concluent quant à eux qu'un « grand avion transsonique » tout électrique ne pourra pas entrer en service avant 2045 ». S'agissant des avions à hydrogène, il est indiqué en partie 6.2 pages 95-96 du document que « Dans le cas d'une pile à combustible, qu'il faut aussi produire, cette dernière ne génère que de l'eau et son impact climatique dépend des conditions dans lesquelles elle est rejetée. Le cas de l'hydrogène utilisé dans une turbine à gaz est différent. **La combustion de l'hydrogène continue à générer des NOx ainsi que de l'eau mais les autres émissions (CO2, SOx, suie) sont supprimées** [...] Ils étudient aussi des scénarios de transition vers une flotte d'avions à hydrogène avec des mises en service progressives d'avions à hydrogène à partir de 2015–2020, et aboutissent à la conclusion d'une réduction de l'impact climatique à horizon 2050 entre 15 et 50 % dans un contexte de hausse du trafic. En regard de cette hypothèse sur la date de mise en service, **il est intéressant de noter qu'Airbus dans son plan ZEROe et Clean Sky dans son dernier rapport prévoient des mises en service entre 2030 et 2040** ».

<sup>1</sup> <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/FR/ICAO-welcomes-new-netzero-2050-air-industry-commitment.aspx>

Les plaintes elles-mêmes mentionnent que d'ici 2030 il sera techniquement envisageable pour des avions à batteries de transporter 100 passagers sur 1000 kilomètres. Airbus affiche une volonté de développer des avions permettant des vols commerciaux zéro émission d'ici 2035.<sup>2</sup>

Il résulte donc, du rapport cité par les plaignants et des éléments mentionnés ci-dessus, que la Publication est conforme au principe de véracité et de clarté de la Recommandation de l'ARPP.

## 2. La Publication énonce de façon juste et proportionnée les actions entreprises par easyJet

Il est clairement énoncé que l'utilisation d'avions ne produisant aucune émission de CO2 en vol, qui est l'objectif d'easyJet, est subordonnée à leur existence, puisqu'easyJet indique en caractères lisibles « dès que ces technologies innovantes nous le permettront ». Le terme « ambition », utilisé en majuscule, gras, police lisible et espacement suffisant, est défini par le Larousse en ligne comme « le désir ardent de parvenir à (faire) quelque chose » et le terme « objectif » est défini comme le « but, cible, que quelque chose doit atteindre ».

De plus, easyJet fait une référence directe aux partenariats qu'elle a noués avec Wright Electric et avec Airbus en vue d'atteindre cet objectif. easyJet a en particulier signé un protocole d'accord avec Airbus concernant la recherche sur les avions électriques, hybrides-électriques et à hydrogène. L'objectif de ce partenariat est d'étudier les possibilités et les contraintes opérationnelles et en termes d'infrastructures, liées aux nouvelles technologies de propulsion. Le partenariat avec Wright Electric vise à soutenir le développement d'une technologie de propulsion électrique qui pourrait être alimentée par des batteries ou de l'hydrogène<sup>3</sup>, notamment en fournissant un point de vue opérationnel sur la façon dont ces futurs avions seraient utilisés dans le cadre du modèle économique et du réseau de destinations easyJet. easyJet a également participé au Airbus Summit en septembre 2021, qui avait pour thème l'aéronautique plus responsable et abordait le sujet de la décarbonisation.

Il résulte de l'ensemble de ces éléments que la Publication ne prête pas à confusion et présente clairement et de manière proportionnée le fait que les avions permettant des vols avec zéro émission de CO2 sont un concept en cours de développement : easyJet n'affirme donc pas que de tels avions existent d'ores et déjà, mais que la société a l'ambition de proposer de tels vols, dès que les technologies développées notamment avec ses partenaires le permettront, d'ici 2050.

Par ailleurs en présentant un objectif d'ici 2050, la Publication ne minimise par les conséquences de la consommation des voyages en avion en 2022.

Quant aux allégations des plaignants concernant la compensation carbone, elles sont sans rapport avec la Publication, qui n'y fait aucunement référence.

Il résulte donc tant du vocabulaire employé et de la véracité des actions entreprises que de la clarté et proportionnalité du message, qu'easyJet se conforme aux recommandations de l'ARPP et en particulier à la recommandation "Développement Durable".

Nous demandons donc aux Membres du Jury de Déontologie Publicitaire de bien vouloir considérer les plaintes infondées.

Nous vous remercions, et vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs les Membres du Jury de Déontologie Publicitaire, l'expression de nos salutations cordiales et respectueuses,

<sup>2</sup> <https://www.airbus.com/en/innovation/zero-emission/hydrogen/zeroe>

<sup>3</sup> <https://www.weflywright.com/>

easyJet

## NOTRE AMBITION : DES VOLS ZÉRO ÉMISSION DE CO<sub>2</sub> D'ICI 2050

Pour atteindre cet objectif, nous collaborons avec Airbus et Wright Electric au développement d'avions dont les vols permettront zéro émission de CO<sub>2</sub>. Nous nous engageons à vous accueillir à bord de ces avions zéro-émission dès que ces technologies innovantes nous le permettront.



Rendez-vous sur <https://www.easyjet.com/fr/voyageonsmieux> pour plus d'informations.

easyJet