

## easyJet et l'environnement

easyJet a pour objectif de s'assurer que ses opérations existantes sont aussi efficaces que possible, à la fois dans les airs et sur terre, et s'efforce de trouver des solutions pour désormais minimiser ses effets sur l'environnement. Vous trouverez ci-dessous des précisions sur la démarche envisagée par easyJet pour contrôler et gérer son impact sur l'environnement.

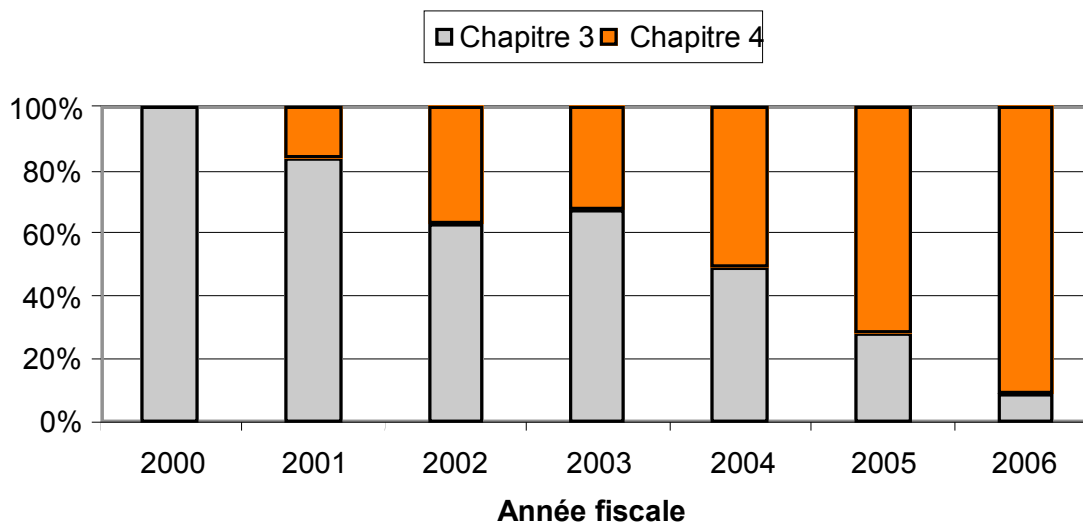
easyJet a un impact sur l'environnement à travers les éléments suivants :

- Émissions de gaz à effet de serre : dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), vapeur d'eau, monoxyde et dioxyde d'azote (connues sous l'appellation collective de NO<sub>x</sub>), dont certaines émises en altitude
- Émissions de particules : particules de sulfate (produites par les oxydes de soufre) et suie, dont certaines émises en altitude
- Déchets : produits chimiques utilisés pour l'entretien des appareils, déchets produits à bord et déchets de bureau
- Bruit

### Bruit

En septembre 2006, tous les appareils de la flotte d'easyJet étaient conformes aux dernières normes de bruit internationales, dites du « Chapitre 3 ». Qui plus est, en septembre 2006, 91 % de la flotte easyJet était conforme à la norme encore plus rigoureuse dite du « Chapitre 4 ».

### % de la flotte easyJet conforme aux normes internationales



### Émissions et déchets

Un gramme (g) de CO<sub>2</sub> émis par un avion a le même impact climatique qu'un gramme de CO<sub>2</sub> émis depuis une source au sol. Le niveau des connaissances scientifiques sur l'effet des émissions de CO<sub>2</sub> est très avancé. L'impact sur l'environnement des gaz à effet de serre non-CO<sub>2</sub> produits par les aéronefs n'est pas clairement défini par les mesures de Potentiel de Réchauffement Global (PRG) de Kyoto. D'après le premier rapport spécial sur l'aviation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), l'impact des gaz à effet de serre non-CO<sub>2</sub> produits par les aéronefs est encore mal connu car « de nombreuses incertitudes scientifiques » demeurent. Les émissions de NO<sub>x</sub> en altitude, par exemple, ont un effet à la fois de réchauffement et de refroidissement.

Le GIEC a trouvé que le forçage radiatif constituait la meilleure mesure pour évaluer l'effet combiné des émissions de gaz à effet de serre (GES), des émissions de particules et des traînées de condensation produites par les aéronefs. Selon le GIEC, la meilleure estimation du forçage radiatif par les aéronefs (en 1992) est de 0,05 W m<sup>-2</sup> soit environ 3,5 % du forçage radiatif total par toutes les activités anthropogènes<sup>1</sup>. Le GIEC produira un nouveau rapport sur l'aviation en 2007, toutefois des estimations plus récentes évaluent le forçage radiatif (en 2000) par l'aviation internationale à un niveau similaire à celui de 1992<sup>2</sup>.

D'après le rapport Stern sur les conséquences économiques du changement climatique, les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation représentent actuellement 0,7 Gt de CO<sub>2</sub> (1,6 % du total des émissions de GES). Selon les prévisions tendanciennes de ce rapport, ces émissions atteindraient 2,5 % du total des émissions de GES en 2050. Néanmoins, si l'on tient compte de l'impact des GES non-CO<sub>2</sub> produits par l'aviation, celle-ci contribuerait à hauteur d'environ 5 % au réchauffement planétaire (forçage radiatif) en 2050<sup>3</sup>.

easyJet a pour mission commerciale le transport de passagers entre diverses villes européennes mais ne fait aucun transport de fret. La mesure des émissions de CO<sub>2</sub> la plus précise pour easyJet en termes d'efficacité environnementale s'exprime donc en : grammes par passager-kilomètre et kilogrammes par passager-vol. **En 2006, les vols easyJet ont produit en moyenne 95,7 g de CO<sub>2</sub> par passager-kilomètre et 91,8 kg par passager-vol.**

Tous les aspects du modèle d'entreprise d'easyJet ont été étudiés pour privilégier la sécurité et le rendement. Cet effort porté sur l'efficacité minimise l'impact environnemental d'easyJet et du secteur aérien. Depuis sa création en 1995, le développement du réseau d'easyJet s'est concentré sur la substitution par un produit plus efficace, de services dans des marchés dominés par d'anciennes compagnies aériennes nationales inefficaces. Lors de son positionnement sur un marché, easyJet stimule la demande grâce à ses prix économiques : cependant, l'efficacité qu'easyJet insufflé au marché permet une réduction d'ensemble des émissions en termes absolus.

Le développement du réseau easyJet présente les caractéristiques suivantes :

- **80 % de la capacité d'easyJet existante et future est exploitée sur des marchés établis** ; easyJet s'emploie à développer ces marchés et ce faisant, a pour volonté de remplacer les services existants moins efficaces.
- easyJet fait également concurrence, sur certaines de ses destinations, au transport ferroviaire et routier ; cependant, easyJet n'offre que deux itinéraires (Londres–Newcastle et Londres–Paris) où le train mettrait moins de 4 heures pour relier un centre ville à l'autre. Ces destinations représentent moins de 2 % des passagers transportés par easyJet en 2006. Dans les deux cas, easyJet répond à une demande qui n'est pas forcément celle d'un transport de centre ville à centre ville.

Il n'existe aucune mesure unique approuvée pour l'efficacité environnementale des compagnies aériennes. En l'absence d'une telle mesure, easyJet s'est fixé pour objectif de devenir une compagnie aérienne responsable et modèle en termes d'efficacité environnementale. easyJet a établi un code environnemental que la compagnie utilisera pour suivre ses progrès vers son objectif. Ce code environnemental est axé sur trois promesses :

- 1) easyJet s'engage à être efficace dans les airs
- 2) easyJet s'engage à être efficace au sol
- 3) easyJet s'engage à ouvrir la voie vers un avenir aérien plus écologique

## **Le code environnemental d'easyJet**

### **1. easyJet s'engage à être efficace dans les airs**

<sup>1</sup> Rapport spécial du GIEC « L'aviation et l'atmosphère planétaire » 1999

<sup>2</sup> Ingenta Connect « Forçage radiatif par l'aviation en 2000 : Actualisation du rapport du GIEC (1999) », [Meteorologische Zeitschrift](#), volume 14, numéro 4, août 2005, p 555-561(7)

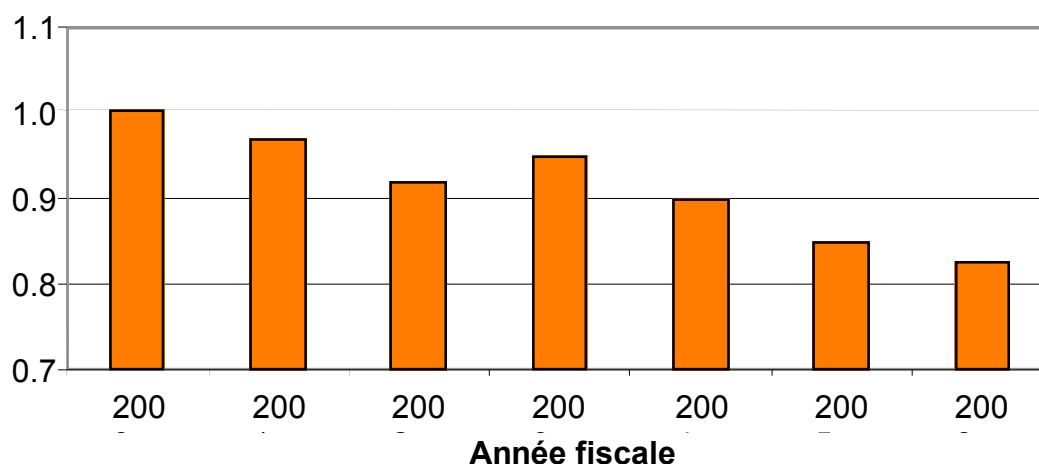
<sup>3</sup> Rapport Stern sur les conséquences économiques du changement climatique, 30/10/06

### **A. Investissement dans une technologie de pointe**

easyJet a pour politique de développer sa flotte avec les avions à la pointe de la technologie et de renouveler ses appareils en général entre sept et dix ans après leur première mise en service. Les appareils nouvelle génération consomment moins de carburant que les vieux modèles. Au 30 septembre 2006, la flotte d'appareils easyJet présentait une moyenne d'âge de 2,2 ans, soit une réduction de 0,8 an depuis septembre 2005.

**Depuis l'année fiscale 2000, les émissions de CO<sub>2</sub> d'easyJet par passager-kilomètre ont diminué de 18 %.**

**Émissions CO<sub>2</sub> d'easyJet / passager-km (2000 = 1)**



### **B. Utilisation rentable des appareils**

Notre modèle d'appareil standard est l'Airbus A319.

La configuration typique d'un Airbus A319 offre 124 sièges (source : Airbus). Notre service simplifié nous permet de réduire l'espace et le poids à bord réservés au galley, aux toilettes et aux espaces de rangement. Nos Airbus A319 volent donc avec 156 sièges.

**Chacun de nos Airbus A319 transporte 26 % de sièges supplémentaires par rapport aux modèles ordinaires.**

Notre système de tarification simplifié et automatisé nous permet de vendre considérablement plus de places qu'une compagnie aérienne européenne typique. Notre coefficient moyen de remplissage (pourcentage de places vendues) en 2006 était de 84,8 % ; celui des compagnies aériennes européennes en 2005 de 68,3 %<sup>4</sup>. easyJet vend en moyenne 132 places par vol alors qu'une compagnie aérienne européenne typique n'en vendrait que 84.

**Chacun de nos Airbus A319 peut transporter potentiellement 57 % de passagers de plus par vol que la norme européenne.**

En se basant sur une estimation prudente et en supposant l'absence de fret (et la même franchise de bagages), le poids des passagers supplémentaires transportés par easyJet calculé ici, exigerait 23 % de carburant en plus pour la même distance parcourue par rapport aux appareils transportant 84 passagers.

**Par rapport à sa propre consommation, easyJet estime qu'une compagnie aérienne européenne typique opérant avec un Airbus A319 consommerait 27 % de carburant supplémentaire par passager.**

### **C. Vols directs sans correspondance**

<sup>4</sup> Résultats annuels 2006, Association européenne des compagnies aériennes (AEA)

Les compagnies aériennes traditionnelles exploitent des réseaux en étoile avec un noyau central. Sur ces réseaux, les passagers doivent en général prendre deux vols pour atteindre leur destination en passant par le point central. Les vols d'easyJet sont toujours directs ou de « point à point » et n'offrent aucune correspondance. Un service direct entre deux endroits produit moins d'émissions que deux vols passant par un point central.

**Exemple :** easyJet propose une liaison directe entre Berlin et Madrid. Si un client choisit la même destination en passant par Paris Orly qui se trouve sur l'itinéraire du vol direct, easyJet estime que ce trajet entraîne une hausse de 19 % des émissions de CO<sub>2</sub> par rapport au vol direct.

**Exemple :** Pour les trajets plus courts, les changements d'avion dans un aéroport éloigné de l'itinéraire direct vers la destination augmentent considérablement la consommation de carburant par passager et par vol. easyJet estime qu'un vol de Berlin à Nice passant par Paris Orly rallonge la distance de 45 % par rapport au vol direct et augmente de 57 % les émissions de CO<sub>2</sub> générées par passager.

Quelques clients easyJet combinent l'achat de plusieurs vols pour atteindre leur destination finale lorsque aucun vol easyJet direct n'est proposé. Lorsque ce nombre augmente vers certaines destinations, easyJet s'efforce activement de proposer une liaison directe afin de satisfaire la demande.

**Exemple :** En juillet 2006, easyJet a ouvert une ligne directe vers Malaga au départ de Glasgow après avoir constaté une hausse du nombre de ses clients choisissant cet itinéraire en passant par l'un de nos trois aéroports londoniens. easyJet ne doute pas que ce vol offrira à ses passagers un meilleur service plus rapide, réduira la congestion des aéroports de Londres et la consommation de carburant par passager et par vol.

#### **D. Éviter la congestion du trafic aérien**

easyJet préfère éviter les plaques tournantes aéroportuaires les plus fréquentées. easyJet n'opère aucun vol vers Londres Heathrow ou Francfort-sur-le-Main. Il convient de noter que le réseau d'easyJet est très différent de celui d'un transporteur traditionnel exploitant un réseau en étoile. easyJet ne possède aucune plaque tournante mais alloue ses capacités aux aéroports là où la demande locale l'exige. Un aéroport n'a aucune autre fonctionnalité que celle de permettre aux passagers d'embarquer ou quitter un avion. easyJet dispose donc de 16 bases locales d'affectation pour l'équipage et les aéronefs, réparties dans cinq pays.

**Exemple :** Les plaques tournantes que sont Londres Heathrow et Francfort ont tendance à nécessiter des circuits d'attente et des temps de roulage plus longs depuis et vers la piste. Le tableau ci-dessous indique le temps moyen que passe chaque avion à voler sur le circuit d'attente, le pourcentage d'avions en attente ainsi que la proportion de vols easyJet à chacun de nos quatre principaux aéroports de Londres, de janvier à juin 2006 :

Aéroport de Londres	Temps d'attente moyen (min)	% d'avions en attente	Nombre d'avions easyJet affectés	Pourcentage de la flotte easyJet
Heathrow	4.4	54%	0	0%
Gatwick	1.06	19%	18	16%
Stansted	0.79	16%	13	11%
Luton	0.17	4%	17	15%

Source : Rapport de performance opérationnelle du NATS (Services britanniques de la navigation aérienne): juillet 2006

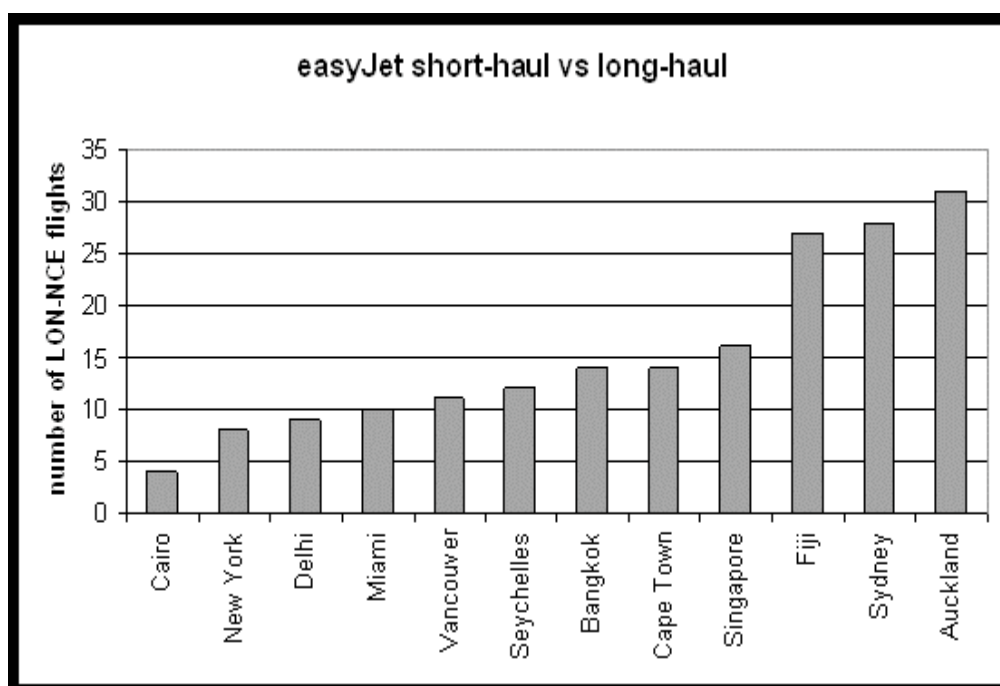
#### **E. easyJet surveille sa performance par rapport aux autres moyens de transport**

##### *Comparaison avec les long-courriers*

De nombreux passagers easyJet utilisent la compagnie pour se rendre à des destinations précises tandis que d'autres choisissent leur destination de vacances. En faisant ce choix, ils sélectionnent également une distance de vol qui est le facteur le plus déterminant pour le total des émissions produites par passager. Au cours de l'année fiscale 2006, la distance moyenne parcourue par un vol easyJet était de 954 kilomètres.

**Exemple :** Le graphique ci-dessous compare un trajet typique de passager easyJet (de Londres à Nice, 1 050 kilomètres) à diverses alternatives long-courriers. Un vol long-courrier

typique vers Miami produirait environ 10 fois plus d'émissions par passager qu'un vol easyJet de Londres à Nice. (source : climatecare.org).



Source : easyJet, basé sur les données de climatecare.org liées aux long-courriers

#### *Comparaison avec le transport ferroviaire*

Contrairement au secteur de l'aviation, les données chiffrées sur l'impact environnemental des voyages en train sont peu nombreuses.

La comparaison avec le transport ferroviaire devrait inclure une évaluation du coût environnemental des infrastructures utilisées pour fournir ce service, plutôt que se contenter de mesurer la consommation marginale d'énergie du seul déplacement en train.

Le coût environnemental des infrastructures ferroviaires est encore mal défini mais est considérable.

D'après « l'Association of Train Operating Companies »<sup>5</sup> (Association des Compagnies ferroviaires), la moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> (à savoir l'impact marginal directement attribuable plutôt que l'impact total) par passager ferroviaire en Grande-Bretagne, était de 49 g par passager-kilomètre en 2004.

#### *Comparaison avec le transport routier*

En 2003, l'Agence européenne pour l'environnement a évalué à 164 g/km la moyenne des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> produites par l'ensemble de la flotte de véhicules particuliers des 15 pays de l'UE. Elle a estimé le taux de remplissage moyen des véhicules à 1,6 passagers, ce qui équivaut à 102,5 g de CO<sub>2</sub> par passager-kilomètre ou 7,1 % de plus que la moyenne d'easyJet.

L'instrument clé de l'UE pour réduire les émissions des véhicules particuliers n'est autre que l'engagement volontaire des constructeurs automobiles européens, japonais et coréens, de réduire la moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> produites par les nouvelles voitures ; l'objectif fixé est de 140 g/km pour 2008 dans l'UE et 2009 au Japon et en Corée<sup>6</sup>. Le but de l'UE est d'atteindre d'ici 2010, une moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> de 120 g/km pour toutes les nouvelles voitures particulières commercialisées dans l'Union européenne<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> « Le rail et l'environnement », 1994 <http://www.atoc-comms.org/Document/c423969.pdf#search=%22atoc%20rail%20environnement%22>

<sup>6</sup> Rapport de l'AEE, n° 9/2006, Émissions de gaz à effet de serre – Tendances et projections en Europe – 2006, 27/10/06

<sup>7</sup> Rapport de l'AEE, n° 3/2006, Les transports et l'environnement face à un dilemme - TERM 2005 : indicateurs de suivi de l'intégration, transports et environnement dans l'Union européenne, 28/03/06

D'après le rapport Stern, les transports sont responsables de 14 % des émissions de gaz à effet de serre, les trois quarts de ces émissions provenant du transport routier tandis que la contribution de l'aviation se limite à environ un huitième, le rail et le transport maritime étant responsables du reste<sup>8</sup>.

## **2. easyJet s'engage à être efficace au sol**

### **A. Temps d'arrêt aux portes très court – remise en service rapide**

Le modèle d'entreprise d'easyJet a été conçu pour maximaliser l'utilisation des appareils. La minimisation du temps d'escale (mesuré entre le moment où l'appareil atteint la porte d'embarquement et celui où il se met à reculer pour rejoindre l'aire de départ) est prépondérante à cet effet. Pendant l'escale, l'équipage immobilise complètement l'appareil et le prépare pour son prochain vol avant d'embarquer les passagers et leurs bagages. Ce processus comprend des contrôles de sécurité, le nettoyage de la cabine de l'appareil et dans la plupart des cas, le ravitaillement en carburant.

En opérant de cette façon, en traitant le même nombre de passagers sur une journée, easyJet nécessite moins de portes et d'infrastructures aéroportuaires qu'une compagnie aérienne offrant un service complet à bord.

### **B. Utilisation minimale des équipements au sol**

easyJet a pour politique d'utiliser un matériel de piste des plus simples et rentables afin de remettre les appareils en service le plus rapidement possible. À cet effet, easyJet préfère dans la mesure du possible, ne pas utiliser de passerelle d'embarquement télescopique ni de passerelle motorisée. Comme elle offre un service simplifié, la compagnie aérienne easyJet ne ravitaille généralement un appareil en restauration que deux fois dans la journée, ce qui réduit encore les opérations au sol et les émissions qui leur sont associées avec chaque vol. Chez easyJet, l'équipage de cabine se charge du nettoyage de l'intérieur de l'avion, tandis qu'une compagnie aérienne offrant un service complet exige l'intervention d'une équipe de nettoyage à chaque escale.

### **C. Infrastructure aéroportuaire simple**

easyJet n'a besoin que d'une simple infrastructure aéroportuaire. Ne proposant que des vols directs sur courte distance, une seule classe de voyage et aucun transport de fret, easyJet n'a pas besoin de zones d'enregistrement séparées ni de systèmes complexes de manutention des bagages ou de moyens de transfert pour transporter les passagers d'un vol à l'autre.

Chaque fois que possible, easyJet collabore avec les aéroports pour adapter et développer de façon rentable les installations existantes afin de minimiser les dépenses d'investissement de l'aéroport et l'impact sur l'environnement. easyJet a entrepris le lancement d'un produit permettant aux passagers de s'enregistrer en ligne, ce qui contribue à réduire la nécessité d'une infrastructure aéroportuaire coûteuse.

### **D. easyJet minimise les trajets au sol**

easyJet privilégie les aéroports locaux d'accès pratique bien desservis par les transports publics. Lors de son processus de sélection des aéroports, easyJet évalue leur aspect pratique en fonction des options de transport au sol qu'ils présentent.

D'après les dernières données de recensement, 200 millions de personnes en Europe vivent à proximité d'un aéroport easyJet qu'ils peuvent atteindre en 60 minutes ou moins par transport local. easyJet analyse les adresses communiquées par ses clients lors de leur réservation afin de découvrir la distance qu'ils parcourent pour atteindre leur aéroport de départ. Lorsqu'une destination semble attirer des clients dans un rayon très étendu, easyJet s'efforce activement de proposer cette destination au départ de plusieurs aéroports.

**Exemple :** Dans le calendrier d'été 2006 d'easyJet, la moitié des départs quotidiens des trois aéroports de Londres d'easyJet (Gatwick, Luton et Stansted) était à destination de villes

---

<sup>8</sup> Rapport Stern sur les conséquences économiques du changement climatique, 30/10/06

desservies au départ de ces trois aéroports, permettant ainsi aux clients basés dans le Sud-Est de la Grande-Bretagne de voyager depuis l'aéroport le plus pratique d'accès pour eux et donc réduisant par la même occasion les émissions produites par les transports terrestres.

**Exemple :** D'après le recensement de 2002, 5,4 millions de personnes vivent dans un rayon de 30 miles de l'aéroport de Stansted. Sur les destinations desservies par easyJet au départ de ses aéroports de Londres, entre 45 et 50 % des passagers en partance ont fourni une adresse basée dans un rayon de 30 miles (environ 48 km) de Stansted. Inversement, sur une destination desservie par un seul des aéroports de Londres d'easyJet, la proportion des passagers en partance habitant dans la même limite géographique pouvait être aussi faible que 15 %.

### ***E. Un minimum de déchets***

Le service simplifié offert par easyJet est formulé pour réduire les déchets dans tous les secteurs.

#### *Déchets de bureau*

easyJet est une compagnie aérienne n'émettant pas de billets et sa gestion administrative ne recourt quasiment à aucun papier. La majeure partie des documents papier, y compris le courrier, est scannée dans un système de gestion des documents. Tous les déchets de papier passent par notre programme de recyclage. Ce programme couvre principalement les papiers mais également les cartouches d'encre des imprimantes. Les déchets de papier recyclés représentent 13 % du poids de tous les déchets générés par les activités administratives de notre siège social.

#### *Déchets produits à bord*

En n'offrant pas de repas gratuit à bord, easyJet élimine les déchets occasionnés par les repas dont personne ne veut. Simultanément, les en-cas vendus par easyJet ne nécessitent aucune préparation à bord. À ce jour, la faible quantité de déchets alimentaires contenue dans les déchets qu'easyJet produit à bord rend l'ensemble de ces déchets impropres au recyclage. easyJet a lancé un programme destiné à trier séparément les déchets de papier pour qu'ils puissent être envoyés au recyclage. Ce programme est appliqué dans autant d'aéroports que possible. Si ce programme est un succès, d'autres déchets recyclables pourront également être triés.

#### *Produits chimiques*

easyJet surveille de très près son utilisation des fluides de dégivrage utilisés sur les appareils. La plupart des fluides de dégivrage utilisés par easyJet ont été conçus pour répondre à des critères environnementaux très rigoureux (ex. : ils ne contiennent pas de triazole) et sont jugés inoffensifs et rapidement biodégradables. Le transfert et le transport des huiles sont restreints au minimum dans la mesure du possible. Les solvants et huiles utilisés pour l'entretien des appareils sont soit recyclés soit traités par des exploitants agréés.

## **3. easyJet s'engage à ouvrir la voie vers un avenir aérien plus écologique**

### ***A. Modeler la politique européenne d'échange des droits d'émissions***

easyJet préside le groupe de travail sur l'environnement de l'association des lignes aériennes européennes à bas prix (ELFAA) et à ce titre, a été invité à rejoindre le groupe de travail spécial aviation de la commission européenne mis sur pied pour étudier la façon dont l'aviation internationale pourrait être intégrée au programme européen d'échange des droits d'émissions (Emissions Trading Scheme) (ETS). easyJet est en faveur de l'intégration de l'aviation à l'ETS européen mais pas à n'importe quel prix. L'Union européenne doit publier une proposition législative fin 2006. easyJet encourage la mise en place d'un programme couvrant l'empreinte carbone la plus importante, c'est-à-dire intégrant non seulement les vols au sein de l'Europe mais aussi ceux qui en partent ou y arrivent, et récompensant les compagnies aériennes faisant preuve d'efficacité environnementale tout en sanctionnant les autres.

***B. Modeler la politique européenne pour améliorer l'efficacité de l'ATC (Contrôle du trafic aérien)***

La mise en œuvre du règlement européen intitulé « Ciel Unique Européen » (SES) est fondamentale pour améliorer la sécurité, réduire les coûts et augmenter la productivité du système de gestion du trafic aérien (ATM) européen qui est extrêmement fragmenté et inefficace. easyJet soutient activement les actions des initiatives SES, notamment par sa contribution au sein de l'ELFAA et la participation de l'ELFAA au programme SESAR. SESAR représente la partie fonctionnelle du SES qui propose une nouvelle démarche pour réformer la structure ATM de l'Europe.

***C. Collaborer activement avec les constructeurs aéronautiques pour influencer la technologie de la nouvelle génération***

Avec de nouvelles technologies aérospatiales naissantes et leur application principalement dirigée vers la nouvelle génération de long-courriers à large fuselage, easyJet collabore activement avec les constructeurs de fuselage et de moteur en vue d'appliquer ces technologies à une nouvelle génération de court-courriers. Il n'est cependant prévu aucune commercialisation d'une nouvelle génération de court-courriers avant 2015.

## easyJet et ses employés

En tant qu'employeur, easyJet s'efforce de créer un environnement agréable au sein duquel les gens prennent plaisir à travailler ; de développer un sentiment de fierté vis-à-vis de la société et des efforts individuels de chacun ; d'offrir des prestations exceptionnelles à nos clients internes et externes et de promouvoir notre modèle low-cost. Notre ambition d'être les meilleurs est soutenue par nos cinq piliers que sont la sécurité, nos clients, nos employés, notre excellence opérationnelle et les gains de nos actionnaires, sans oublier nos valeurs culturelles.

### A. Égalité et diversité

easyJet est un employeur garantissant l'égalité des chances. Nous avons pour politique de veiller à ce qu'aucun candidat ni employé ne soit discriminé en raison de son âge, sa couleur, ses croyances, son handicap, son statut d'employé à temps plein ou partiel, son sexe, son état civil, sa nationalité ou son origine ethnique, sa race, sa religion ou son orientation sexuelle.

Au 30 septembre 2006, easyJet employait 4 859 personnes (en 2005 : 4 152) comme le détaille le tableau ci-dessous :

Affectation des employés (y compris les employés détachés)	2006		2005		
	2006	2005	2006	2005	
GB	3 648	3 131	Moins de 20 ans	288	147
Suisse	364	506	21 – 30 ans	2 133	1 833
Allemagne	387	355	31 – 40 ans	1 543	1 360
France	167	158	41 – 50 ans	693	612
Espagne	201	2	Plus de 50 ans	202	200
Italie	92	-			
	4 859	4 152		4 859	4 152

Notre croissance à travers l'Europe se reflète dans notre main-d'œuvre multinationale.

#### Âge de retraite des pilotes

Afin d'être conforme aux nouvelles lois d'octobre 2006 interdisant toute discrimination fondée sur l'âge, easyJet a repoussé l'âge de la retraite à 65 ans pour tous les pilotes, ce qui est la limite d'âge maximum autorisée sous le régime réglementaire en vigueur. Avant cette nouvelle législation, les pilotes devaient obligatoirement prendre leur retraite à 60 ans. Désormais, tous les pilotes peuvent choisir de voler jusqu'à 65 ans s'ils le désirent.

### B. Formation et développement

easyJet est résolu à fournir une formation de haute qualité pour soutenir l'exploitation en toute sécurité de ses activités et encourager le développement culturel et personnel de ses employés. Au cours de l'année, l'Académie easyJet a ouvert un centre de formation de 30 000 pieds carrés (2 700 m<sup>2</sup>) qui l'aidera à atteindre ces objectifs.

#### Académie easyJet

La première année de l'Académie easyJet s'est achevée sur un succès. Elle a accueilli environ 5 000 pilotes, personnels de cabine, membres du centre d'appels, cadres et employés administratifs, sans oublier les 3 500 autres personnes qui sont passées par nos centres de recrutement et d'évaluation. Cette installation est un centre de formation dernier cri destiné principalement au personnel navigant mais qui offre également un site de formation pour les agents de télévente et du service clientèle de notre centre d'appels. Ce bâtiment de 30 000 pieds carrés (2 700 m<sup>2</sup>) abrite les équipes de recrutement et de formation du personnel navigant d'easyJet, ainsi que la cellule de traitement des ID (Identifications) qui produit en interne toutes les ID du personnel. Cette installation comporte également un simulateur de cabine et des glissières d'évacuation pour la formation du personnel de cabine et des pilotes.

#### Accueil des nouveaux employés

Outre notre programme approfondi de formation initiale déjà bien établi et destiné aux membres de l'équipage, tous les nouveaux employés easyJet affectés aux postes de direction et d'administration peuvent désormais s'attendre à bénéficier d'un programme d'accueil approfondi qui durera trois mois. easyJet souhaite voir ses nouveaux employés s'habituer aussi vite et efficacement que possible au sein de l'organisation et à cet effet, a introduit une nouvelle procédure pour veiller à ce que leur acclimatation soit un succès.

### ***C. Information et consultation des employés***

Le processus d'intégration d'une conception efficace au cœur même des activités d'easyJet va jusqu'à l'application d'une structure de direction dite « horizontale » ayant peu de niveaux organisationnels entre les équipes opérationnelles et celles en contact avec les clients. easyJet s'est engagé à informer ouvertement ses employés et à les consulter sur les points essentiels. Plusieurs forums existent permettant de soulever des questions auprès de l'ensemble de la direction. Le forum Business d'easyJet permet une consultation de haut niveau à la fois avec les groupes de personnel et les syndicats agréés.

easyJet entretient de bonnes relations avec le groupe consultatif Direction et Administration et les syndicats agréés suivants, Amicus, BALPA et TGWU. easyJet n'a perdu aucun jour pour cause de grève cette année.

easyJet a également développé un nouveau Réseau de la culture qui reconnaît le caractère européen de la société et l'affectation géographique du personnel. Ce réseau donne la chance à tous de s'impliquer en communiquant problèmes et questions à la direction. Le réseau a pour but d'encourager les ambitions, la vision et les valeurs de la société et de ses employés.

easyJet dispose de plusieurs moyens pour tenir ses employés informés des questions internes et externes. L'Intranet d'easyJet est le portail officiel vers un vaste éventail d'informations sur la société qui sont régulièrement mises à jour et développées pour couvrir de nouveaux sujets. Il s'agit d'un moyen de communication fructueux éprouvé sur lequel sont postés tous les événements, de la performance quotidienne des opérations aux projets à long terme.

Avec l'Intranet, les employés ont accès aux politiques et procédures courantes (ex. : dans le manuel des employés) ou encore aux activités spécifiques liées à un des groupes commerciaux, par exemple des discussions techniques sur les appareils. Nos employés publient également leur opinion sur toutes sortes de sujets grâce aux forums de discussion libre traitant des questions techniques, d'emploi, des coûts, etc. En fait, ils traitent de tout ce dont nos employés ont envie de débattre.

La mesure de nos prestations de voyage auprès de nos clients est un indicateur de performance clé. easyJet communique le résultat final de ses efforts en publiant chaque matin en semaine sur la page d'accueil de l'Intranet, ses performances de la veille en termes de ponctualité. De nombreux sujets d'actualité internes et externes à l'entreprise sont également disponibles, ainsi que les annonces de la direction et tous les événements sociaux. Afin d'établir un lien entre la direction et toutes les personnes de l'entreprise, les directeurs animent tous les mois une discussion en ligne et en direct qui attire un large public et entraîne des débats passionnés.

En complément des informations générales de l'Intranet, une variété de magazines et de bulletins d'information sont également publiés. Ces publications comprennent « Plane Times » axé sur le développement commercial et publié au format électronique toutes les trois semaines, le trimestriel « Plane People » qui propose des articles sur divers sujets et qui est livré au domicile de chacun de nos employés. Les groupes commerciaux individuels produisent leurs propres publications spécialisées comme « Stable Approach » destiné aux pilotes, « Cabin Fever » pour le personnel de cabine et « Crew Safety » pour les équipes opérationnelles.

#### ***Enquête d'opinion***

En mai 2006, easyJet a lancé sa nouvelle enquête d'opinion annuelle « easyJet Pulse », afin de comprendre parfaitement les problèmes de son personnel et de mesurer sa progression. Avec la promesse du conseil de partager les résultats « tels quels », 67 % des employés easyJet ont répondu à Pulse (plus que la moyenne pour une première enquête, surtout dans

le secteur de l'aviation) et ont donné un taux de satisfaction générale de 68 %. Associé à un « indice » de participation, Pulse mesure non seulement le niveau de satisfaction mais également le degré de motivation, de fierté, d'engagement, de participation et de support. Un titre positif clé pour easyJet a été l'importance avec laquelle ses employés se faisaient avocats de la société et de ses services, mais il reste des progrès à faire dans le domaine de l'échange de communication avec les employés. Des plans d'action ont été mis en place dans toute la société, au niveau de l'entreprise et à l'échelle locale, et des objectifs ont été fixés pour améliorer le taux de réponse et le degré de satisfaction lors de Pulse 2007.

#### *Nouveaux uniformes pour les employés*

Nos employés portant l'uniforme avaient hâte de nous donner leur opinion sur l'uniforme actuel. Suite à ce feed-back, le directeur général Andrew Harrison a lancé le « Projet Uniforme » ayant pour but de fournir aux employés d'easyJet l'uniforme qu'ils souhaitent sans frais supplémentaires. Tous les employés d'easyJet ont été invités à soumettre leur modèle d'uniforme idéal et les trois meilleurs ont été publiés sur l'Intranet d'easyJet pour laisser les gens sélectionner leurs deux préférés. Les deux modèles finaux ont désormais été choisis et sont en cours de fabrication. L'équipage pourra alors décider quel uniforme il souhaite porter. easyJet prévoit que les membres d'équipage commenceront à porter leur nouvel uniforme au début de l'année 2007.

#### *« Flight Plan » 2007*

Pour améliorer la communication bilatérale autour d'easyJet et galvaniser nos employés concernant notre stratégie pour les trois prochaines années, nos directeurs ont présenté le « Flight Plan » d'easyJet de 2007 sur le réseau et dans toute la société. Grâce à une série de tournées de présentation auprès des membres d'équipage et du personnel des fonctions de soutien, les employés d'easyJet ont tout appris sur les résultats d'easyJet de l'année passée et le rôle que chacun peut jouer pour atteindre nos objectifs l'année prochaine et à l'avenir.

### **D. Récompense et reconnaissance des employés**

#### *Programmes d'actionnariat*

easyJet a une fois de plus offert à tous ses employés la chance de rejoindre ses programmes d'actionnariat des employés ouverts à tous (« easyJet Shares 4 Me ») grâce à ses plans d'épargne « Save As You Earn » (SAYE) et « Buy As You Earn » (BAYE). La participation à ces plans est extrêmement positive avec 40 % du personnel éligible participant à l'un ou aux deux plans. Ce sont des plans homologués par le HM Revenue & Customs (Administration fiscale et douanière) (HMRC) ouverts à tous les employés inscrits sur les feuilles de paye britanniques.

Avec SAYE, les participants qui le souhaitent peuvent épargner 250 £ par mois dans le cadre d'un contrat d'épargne de trois ans. La société offre alors une option d'achat d'actions à un prix basé sur le prix du marché en cours au moment où l'option a été accordée. Une fois le contrat d'épargne échu, une prime non imposable est appliquée à la somme épargnée et l'employé peut alors exercer son option dans les 6 mois. La société a offert des options dans le cadre du programme « Sharesave » en juin 2005 et juin 2006, les options ayant été accordées avec 20 % de réduction sur le prix du marché en cours au moment où l'option a été accordée. Pour les employés qui ne figurent pas sur les feuilles de paye britanniques, un programme international a été mis en place avec des conditions générales similaires au programme britannique à l'exclusion des avantages fiscaux.

BAYE est un plan d'actionnariat salarié accessible toute l'année. Ce plan est ouvert à tous les employés inscrits sur les feuilles de paye britanniques. Les employés peuvent consacrer une partie de leur salaire brut à hauteur maximale de 1 500 £ par an, à l'achat de « parts sociales » d'easyJet. Pour chaque action achetée dans le cadre de ce plan, easyJet achète une action « correspondante ». Les employés doivent travailler pour easyJet pendant trois ans à compter de la date d'achat des parts sociales pour avoir droit aux actions correspondantes, et pendant cinq ans pour que les actions leur soient transmises sans être imposables. Une fois les actions achetées, l'employé conserve les droits sur ses parts et les actions correspondantes, reçoit les dividendes et peut voter aux réunions. Pour les employés qui ne figurent pas sur les feuilles de paye britanniques, un programme international a été mis

en place avec des conditions générales similaires au programme britannique à l'exclusion des avantages fiscaux.

#### *Don d'actions*

Pour encourager davantage l'actionnariat salarié, easyJet a offert à tous ses employés une prime exceptionnelle sous forme d'actions easyJet équivalant à deux semaines de salaire. Ce plan d'attribution d'actions est également agréé par le HMRC. Les employés qui ne figurent pas sur les feuilles de paye britanniques sont intégrés au plan d'attribution d'actions international.

Le plan « Shares 4 Me » d'easyJet a reçu cette année trois récompenses professionnelles importantes :

« Best New Share Plan<sup>9</sup> » aux récompenses annuelles ifsProShare 2005

« Most Effective All-Employee Share Plan Strategy Award<sup>10</sup> » du magazine « Employee Benefits »

« Most Innovative Employee Share Plan<sup>11</sup> » aux récompenses 2006 de l'Institute of Chartered Secretaries and Administrators (Institut des Secrétaires Généraux et Gestionnaires) primant les secrétaires généraux

#### *Concessions de vol du personnel*

En avril 2006, easyJet a lancé auprès de tous les employés, un meilleur programme d'encouragement basé sur la concession de vols au personnel. Sans ajouter aux frais de l'entreprise, une équipe de personnes internes à easyJet a appliqué plusieurs améliorations au système déjà en place, ce qui a eu pour résultat de permettre aux employés d'optimiser l'utilisation de nos places qui seraient restées inoccupées. Le développement de ce programme a consisté en partie à augmenter le nombre de personnes pouvant profiter des vols pour le personnel. Chaque employé peut maintenant nommer trois autres personnes sur son compte de vol plus les personnes à sa charge âgées de moins de 21 ans. Ces changements ont entraîné une hausse de presque 100 % de l'utilisation des vols du personnel par rapport à l'année précédente.

#### *Prime « Go the Extra Mile »*

Le personnel d'easyJet est un des éléments clés qui distingue la compagnie des autres compagnies low-cost. Quelle que soit leur place dans l'entreprise, nos employés travaillent d'arrache-pied et se donnent à 100 %. C'est pourquoi easyJet a lancé un nouveau programme d'encouragement des performances intitulé les primes « GEM » (Go the Extra Mile<sup>12</sup>). Ces primes sont destinées à distinguer les employés qui ont fait plus que ce que nous attendons d'eux dans leurs fonctions. Cinq types de GEM ont été définis qui reconnaissent cinq aspects de la contribution d'un employé. Ces GEM sont accompagnées de fantastiques récompenses. Cette année, 253 personnes ont été distinguées et primées par une GEM, dont cinq qui ont obtenu l'ultime distinction d'une GEM de diamant.

### **E. Santé et sécurité**

La sécurité est la principale priorité de nos activités. easyJet a pour objectif de créer un environnement professionnel sûr et efficace pour tous ses employés. Outre le personnel travaillant dans les bureaux, la majorité de nos employés sont des membres d'équipage. Ils ont été une pièce maîtresse du succès d'easyJet en mettant tout leur cœur dans l'accomplissement de leurs fonctions. easyJet continue d'investir beaucoup d'efforts et d'argent dans des systèmes et méthodologies d'établissement des horaires. Dans le cadre de ses procédés de gestion de la sécurité, easyJet participe au développement d'un système de pointe de gestion des risques de fatigue (SGRF) pour ses pilotes. Ce programme a pour but de détecter toute source de risque de fatigue présentée par les activités de la compagnie et d'agir en conséquence.

---

<sup>9</sup> « Meilleur nouveau plan d'actionnariat »

<sup>10</sup> « Prix de la meilleure stratégie d'actionnariat ouvert à tous les employés »

<sup>11</sup> « Plan d'actionnariat le plus innovant »

<sup>12</sup> Go the extra mile : Remuer ciel et terre

## ***F. Dons de bienfaisance***

Dans le cadre de notre politique de bienfaisance, nous distinguons chaque année une œuvre caritative à laquelle nous apportons tout notre soutien. Il s'agit cette année du « Anthony Nolan Trust » qui a été choisi pour la première fois par un vote du personnel.

easyJet a collaboré avec The Anthony Nolan Trust pour aider à le promouvoir par des actions telles que des collectes à bord, une campagne « cliquez et donnez » sur le site Internet de la compagnie et des collectes de fonds organisées par le personnel. Toutes ces actions ont figuré dans le magazine de bord et autres campagnes de relations publiques. Au 30 septembre, presque 560 000 £ ont été recueillies et The Anthony Nolan Trust a obtenu une couverture médiatique dans la presse européenne, les journaux régionaux et la télévision nationale britanniques. easyJet a également fait don de 50 000 £ à The Anthony Nolan Trust.

Les fonds réunis par les collectes à bord ont également été reversés à d'autres registres européens de greffe de moelle ; presque 15 000 £ sont allées au registre allemand DKMS et plus de 5 000 £ ont été données au registre italien IBMDR.

## ***G. Déontologie***

easyJet s'engage à faire respecter les critères les plus rigoureux en matière de comportement professionnel tant par ses directeurs que par ses employés. easyJet exige de tous ses employés qu'ils exécutent leurs tâches de façon efficace et diligente et qu'ils soient toujours courtois et convenables envers les clients et les autres personnes.

Le processus d'achat d'easyJet est rigoureusement réglementé pour s'assurer que toutes les transactions sont ouvertes et transparentes et ne peuvent être soupçonnées de poser un conflit d'intérêts. Tous les contrats d'employés easyJet contiennent notamment des clauses spécifiques définissant des règles très strictes eu égard à l'acceptation de cadeaux ou de gratifications.

### ***Cadeaux et gratifications***

Certains employés easyJet reçoivent des cadeaux envoyés par diverses entreprises tout au long de l'année. La compagnie respecte une politique rigoureuse interdisant tout employé d'accepter des cadeaux dépassant une valeur symbolique. À chaque Noël, (et occasionnellement pendant l'année) easyJet organise une tombola pour le personnel avec tous les cadeaux reçus. À travers toute l'Europe, chaque employé participe au tirage grâce à un numéro unique qui lui est attribué. Des numéros sont ensuite tirés au sort et les gagnants reçoivent leur cadeau directement chez eux, à temps pour Noël.