

Revue de presse Aérien & Tourisme

F. Maury, E. Lebere, U. Gonçalves, A. Kasmi, S. Aziri, C. De Nale, L. Dernoncourt, E.
Malary, S. Boutrih



Sommaire du 3 avril 2024 :

- **United Airlines demande à ses pilotes de prendre congé en mai en raison d'une pénurie de nouveaux avions Boeing**
 - **Aérien : une grève des hôtesses et des stewards le 15 et 16 avril**
 - **L'aéroport Toulouse-Blagnac s'allie avec TotalEnergies pour proposer du carburant d'aviation durable**
 - **Avec sa modernisation, l'aéroport Marseille Provence déploie ses ailes à l'international**
 - **A Brest, la compagnie Celeste tente d'éviter le crash**
 - **Aéroport d'Orly : avec le prolongement de la ligne 14, Orlyval est en danger**
 - **Aéroport : easyJet a lancé une nouvelle ligne au départ de Montpellier**
 - **Ryanair achète 1 000 tonnes de SAF à Shell, soit suffisamment pour alimenter plus de 200 vols**
-

United Airlines demande à ses pilotes de prendre congé en mai en raison d'une pénurie de nouveaux avions Boeing

Air-Journal.fr – 2 avril 2024

United Airlines demande à ses pilotes de prendre congé en mai en raison de retards dans la réception des nouveaux avions que la compagnie aérienne a commandés à Boeing, toujours empêtré dans ses problèmes de qualité et de fabrication.

Un porte-parole de United a déclaré lundi que l'offre était volontaire. « En raison des récents retards dans les livraisons de Boeing, nos prévisions (d'heures de vol) ont été réduites et nous proposons à nos pilotes des programmes volontaires pour le mois de mai afin de réduire les effectifs excédentaires », a déclaré la porte-parole Leslie Scott. Dans une note aux pilotes obtenue par l'Associated Press, United a déclaré qu'elle prévoyait de faire des demandes similaires au cours de l'été et éventuellement jusqu'à l'automne.

L'Air Line Pilots Association a confirmé que United offrait des congés de courte durée et des congés non payés, mais qu'ils n'étaient pas obligatoires.

United ne s'attend pas à recevoir tous les avions de ligne Boeing qu'il a commandés et qu'il devait recevoir cette année ou l'année prochaine. Il y a un mois, United a déclaré qu'il devait contractuellement recevoir 191 avions cette année et 127 l'année prochaine, mais qu'il s'attendait à n'en recevoir que 88 cette année et 64 en 2025. United envisage notamment des options alternatives pour remplacer les commandes du MAX 10. Pour rappel, United a officiellement demandé à Boeing d'arrêter de construire le MAX 10 pour sa flotte jusqu'à ce que les autorités aient plus de clarté sur son avenir en matière de certification. Sans date précise quant à la date à laquelle le MAX 10 recevrait un signal vert de la FAA, le PDG d'United, Scott Kirby, a récemment déclaré qu'il pourrait envisager de remplacer certains MAX 10 par des A321.

United avait précédemment déclaré qu'il s'attendait à perdre de l'argent au premier trimestre parce que ses MAX 9 avaient été cloués au sol pour inspection pendant trois semaines après l'arrachage d'un panneau du fuselage d'un MAX-9 d'Alaska Airlines le 5 janvier dernier. La compagnie aérienne basée à Chicago devrait publier ses résultats financiers le 16 avril.

Le PDG d'United, Scott Kirby, est l'un des nombreux dirigeants de compagnies aériennes qui ont dénoncé les problèmes de Boeing et demandé une réunion avec les directeurs de Boeing.

Boeing a annoncé la semaine dernière que le PDG David Calhoun démissionnerait à la fin de l'année dans le cadre d'un remaniement de la direction de l'entreprise. Le chef de la division avions commerciaux de Boeing a déjà été remplacé et le président du conseil d'administration ne se représentera pas en mai.

Aérien : une grève des hôtesses et des stewards le 15 et 16 avril

LechoTouristique.com – 2 avril 2024

Dans l'aérien, des sénateurs proposent de neutraliser la grève certaines périodes dans l'année. Furieux, les syndicats veulent se battre.

Le 28 mars dernier, le SNPNC-FO a publié un appel grève pour les 15 et 16 avril 2024. Il demande « l'abandon de la proposition de loi » sur l'exercice du droit de grève ou « l'exclusion du secteur aérien de cette proposition ». En effet, le Sénat vient de faire une proposition de loi qui vise à restreindre l'exercice du droit de grève dans le secteur aérien.

Afin d'assurer une continuité du service, les sénateurs proposent de suspendre l'exercice du droit de grève pendant des périodes continues de 15 jours maximum. Un délai, d'au moins 5 jours, devrait être respecté entre chaque période neutralisée. Sur une année civile, cette interdiction ne pourrait pas dépasser 60 jours.

Les périodes de suspension du droit de grève seraient fixées chaque année par décret. La publication de ce décret devrait intervenir au moins 90 jours avant le début de la première période neutralisée. A défaut, les dispositions seront inopposables.

« Entraver l'exercice du droit grève »

La proposition de loi a été déposée au Sénat le 14 février par Hervé Marseille, sénateur des Hauts-de-Seine, et plusieurs de ses collègues. Aucune date n'a pour le moment été fixée pour une première lecture devant le Sénat.

« C'est une remise en cause fondamentale d'un droit constitutionnel des Personnels Navigants Commerciaux (PNC) », fustige le syndicat SNPNC-FO. « Chaque jour, nous constatons que le droit de grève joue un rôle déterminant dans l'établissement des équilibres sociaux. C'est souvent l'unique moyen de pression pour les PNC afin d'obtenir gain de cause dans leurs revendications. Garantir du « confort » aux directions des compagnies aériennes en leur assurant de ne pas avoir à gérer de conflit social à des

moments économiques stratégiques va de facto favoriser les employeurs. Soyons clair, entraver l'exercice du droit de grève c'est prendre le parti des patrons bien avant celui des passagers. »

L'aéroport Toulouse-Blagnac s'allie avec TotalEnergies pour proposer du carburant d'aviation durable

LaTribune.fr – 3 avril 2024

Depuis le mois de mars, l'aéroport Toulouse-Blagnac fait venir par camion d'un site de TotalEnergies à Bordeaux des carburants d'aviation durable produits à partir d'huiles de cuisson usagées. Les SAF représentent désormais 4% des carburants disponibles sur le quatrième aéroport régional français. Même s'ils restent plus chers que le kérosène classique, ces carburants connaissent un intérêt grandissant auprès des compagnies aériennes pressées de montrer leur engagement dans la décarbonation du secteur.

Après Le Bourget, Clermont et Bordeaux-Mérignac, c'est au tour de l'aéroport Toulouse-Blagnac de s'allier avec TotalEnergies pour s'alimenter en carburant d'aviation durable (SAF). Depuis le début du mois de mars, le quatrième aéroport régional français achemine deux fois par semaine depuis la raffinerie de Bassens, en Gironde, un biocarburant produit à partir d'huiles de cuisson usagées et mélangé à hauteur de 30% avec du carburant traditionnel (JET-A1).

4% de l'avitaillement total de la plateforme

Le carburant est transporté par camion à raison de deux chargements de 40 m³ par semaine. « Cette nouvelle filière SAF représente désormais 4% de l'avitaillement total de la plateforme (sachant que l'aéroport se fait livrer au total 2.000 m³ par semaine, ndlr), soit deux fois plus que ce qu'exigent les mandats européens en 2025 », a salué Philippe Crébassa, le président du directoire de l'aéroport le 26 mars dernier.

Le règlement européen Refuel adopté en septembre 2023 imposera dès 2025 d'incorporer 2 % de SAF - biocarburants et carburants synthétiques - dans le kérosène des vols en et au départ de l'Europe. Puis 6 % en 2030 avant 34% en 2040 puis 70 % à l'horizon 2050.

« Ce projet est le point d'amorce pour démarrer l'avitaillement des avions en carburant d'aviation durable. Cela permet de répondre aux compagnies aériennes qui nous demandaient si l'on avait du SAF à Toulouse », commente Alain de la Meslière, directeur général des opérations de l'aéroport de Toulouse Blagnac.

Plus cher mais meilleur en termes d'image

Très rare, ce carburant coûte encore au moins le double du kérosène classique. Mais ce prix élevé est compensé en partie. « En termes d'image, les compagnies aériennes l'affichent comme une volonté d'être plus dynamique dans cet essor de la décarbonation, ajoute-t-il. La présence à Toulouse d'Airbus qui est un très gros client sur certaines lignes et qui a mis en place une politique de transport pour ses salariés plus vertueuse nous épaulent pour peser sur l'essor d'un transport plus propre. » Les vols entre Toulouse et Hambourg, où Airbus dispose de lignes d'assemblage, font ainsi partie des cibles envisagées pour développer les SAF.

A terme, l'aéroport de Toulouse aimerait acheminer du biocarburant pur (non dilué dans du kérosène) et réaliser le mélange au plus près de l'aéroport pour soucier d'optimisation.

Centrales photovoltaïques et hydrogène

Outre l'arrivée des SAF, l'aéroport Toulouse-Blagnac entend atteindre zéro émission nette d'ici 2029 sur les émissions directes liées à la combustion d'énergies fossiles sur l'aéroport (c'est ce qu'on appelle le scope 1) mais aussi les émissions directes liées à sa consommation d'électricité (scope 2). « Nous avons quatre leviers d'action : le chauffage, l'électricité, les groupes électrogènes et la flotte de véhicules de l'aéroport », liste Philippe Crébassa.

« L'aéroport va commencer par construire cette année deux centrales photovoltaïques en ombrières sur les parcs éco qui entreront en service en 2025. La première servira quasi exclusivement à la consommation de l'aéroport et fournira plus de 25 % de ses besoins d'électricité. La seconde va réinjecter l'électricité produite sur le réseau. Près de 17 millions d'euros seront investis pour la construction de ces deux centrales qui fourniront 16.000 mégawattheure, soit la consommation annuelle de plus de 1.000 foyers », détaille le président du directoire.

Par ailleurs, la plateforme a renouvelé l'éclairage de plusieurs parkings en investissant un million d'euros pour un passage aux LED qui permet d'économiser 40% d'énergie.

L'aéroport a aussi investi six millions d'euros pour le passage en LED de l'éclairage côté pistes.

Depuis décembre dernier et l'inauguration de la station HyPort, l'hydrogène vert est utilisé dans les opérations aéroportuaires pour deux bus à hydrogène qui contribuent au transport de passagers vers les avions (côté piste) et les parcs autos (côté ville). La

station permet aussi de recharger des groupes électrogènes qui alimentent les avions en électricité lorsqu'ils sont au sol (démarrage, conditionnement des cabines, chauffage, climatisation), mais aussi des équipements de soutien au sol (tracteurs de chariots, bagages, élévateurs, chargeur de fret...).

Avec sa modernisation, l'aéroport Marseille Provence déploie ses ailes à l'international

MadeInMarseille.net – 3 avril 2024

Avec une fréquentation record de 10,8 millions de passagers et sa modernisation, l'aéroport Marseille Provence veut attirer les touristes étrangers et développer ses destinations internationales pour soutenir sa croissance.

L'aéroport Marseille Provence n'avait pas mené de tels travaux depuis les années 90 avec la création du hall B. Plus de 30 ans plus tard, la refonte du terminal 1 en bâtiment moderne, pour 200 millions d'euros, doit correspondre aux standards internationaux et améliorer l'expérience des voyageurs.

Le 17 juin, les passagers transiteront par la même entrée principale avant de déambuler devant 18 nouvelles enseignes très locales. « Dès qu'ils auront posé un pied dans l'aéroport, ils seront déjà en Provence », assure Julien Boullay, le directeur commercial et marketing.

Le parcours optimisé doit aussi permettre d'augmenter le panier moyen des clients : « Nous estimons que les dépenses dans les commerces vont augmenter de 50% », reprend le responsable. En 2024, il prévoit une hausse du chiffre d'affaires de l'aéroport de 8%, passant de 185 à 200 millions d'euros.

Des avions plus gros et mieux remplis

La rénovation de l'aérogare n'a pas pour but d'augmenter le volume des voyageurs. « Ce nouveau bâtiment permet simplement de se mettre à niveau », insiste Thomas Busser, le directeur de la communication.

Car les visiteurs répondent déjà présents. En 2023, l'aéroport Marseille Provence signe un record de fréquentation de 10,8 millions de passagers contre 10,1 millions en 2019 (+6,4%).

Le nombre de vols connaît un léger recul de 0,7% par rapport à 2019. « Les avions sont de plus en plus gros avec une moyenne de 180 sièges, justifie Julien Boullay, et les compagnies remplissent mieux les avions ».

Miser sur l'international

Si les passagers plébiscitent encore les vols domestiques (32%), la plateforme aéroportuaire propose 128 destinations dans 36 pays. Et entend miser davantage sur le développement vers l'international.

« Depuis le Covid, nous constatons une hausse des voyageurs internationaux, venant d'Europe mais aussi de beaucoup plus loin, comme Montréal. Cet hiver (octobre-mars) Air transat a proposé deux vols par semaine alors que la compagnie n'en proposait que l'été, soutient Thomas Busser. C'est une bonne nouvelle pour la région et la désaisonnalisation du tourisme ».

Dans ce contexte, la marque territoriale One Provence doit permettre de « valoriser les mêmes faire-valoir à l'étranger » avec les autres membres du conseil d'administration, la Métropole Aix-Marseille-Provence, la Chambre de commerce et d'industrie Aix-Marseille-Provence (CCIAMP), Aix-Marseille Université (AMU) ou encore l'aménageur Euroméditerranée.

Cet été, les Jeux olympiques devraient donner un coup de boost à la fréquentation avec les épreuves de voile et de football, à partir du 24 juillet prochain, qui ont lieu à Marseille. Tout comme six nouvelles destinations : Stockholm en Suède, Antalya en Turquie, Zagreb en Croatie, Wroclaw en Pologne, Amman en Jordanie et Limoges en France.

Le low-cost tire la croissance de l'aéroport

Les vols low-cost du terminal 2, opéré par Ryanair, EasyJet et Aer Lingus, permet aussi à l'aéroport de tirer son épingle du jeu. L'aérogare a gagné près d'un million de voyageurs entre 2019 et 2023, en passant de 3,1 à 4 millions.

« Le low-cost est le plus gros pourvoyeur de croissance », assure Thomas Busser, ancien cadre d'EasyJet, qui note une tendance nationale dont « Marseille est en peloton de tête ».

L'aéroport Marseille Provence est désormais la plus grande base de Ryanair en France avec cinq avions. En 10 ans, la compagnie irlandaise y a investi près de 500 millions d'euros.

Outre le transport de passagers, c'est avec le transport de marchandises (le fret) que l'aéroport Marseille Provence stabilise sa place de 2e aéroport régional après Nice. Il représente 4500 emplois directs.

A Brest, la compagnie Celeste tente d'éviter le crash

LesEchos.fr – 2 avril 2024

La direction de l'aviation civile refuse de délivrer la licence d'exploitation à la compagnie bretonne pour sa liaison entre Brest et Orly. L'administration estime insuffisamment solide le modèle économique de l'entreprise, soutenue par les collectivités locales.

L'aventure de la compagnie aérienne Celeste - la première créée en France depuis dix ans - pourrait tourner au crash, avant même le décollage de son premier avion. Lancé en 2021 à Morlaix (Finistère), le transporteur ambitionnait d'assurer une liaison quotidienne entre les aéroports de Brest et d'Orly. Aujourd'hui, son unique appareil - un biréacteur Bombardier de 100 places - est remisé au hangar, faute d'avoir obtenu un feu vert de la DGAC.

La Direction générale de l'aviation civile estime que les critères économiques, fixés par le droit européen, ne sont pas réunis pour délivrer la licence d'exploitation. « Il manque entre 30 % et 40 % des fonds nécessaires », a indiqué l'administration le 28 mars. Afin d'obtenir l'indispensable sésame, Celeste doit garantir la solidité de son modèle en disposant notamment des fonds propres suffisants pour « tenir trois mois sans aucuns revenus » et « vingt-quatre mois de façon réaliste », selon la DGAC, qui insiste sur la nécessité « de protéger les clients ».

Situation « urgente »

Un argument que conteste la direction de la compagnie bretonne. Celle-ci estime s'être conformée aux exigences de la Direction du transport aérien en réunissant les 8,3 millions d'euros de capital nécessaires à l'obtention de la licence. Et ce, grâce au soutien des acteurs publics locaux, soucieux de désenclaver la pointe finistérienne. La CCI locale a apporté 1,5 million d'euros en capital, Brest Métropole, Morlaix communauté et la région Bretagne s'engageant à intervenir à hauteur de 4,5 millions au total, sous forme d'avances

remboursables. « Nos financements, sécurisés, sont loin d'être intégralement apportés par les acteurs publics. Plus d'une cinquantaine d'entreprises figurent à notre capital. J'estime que nous avons respecté les règles fixées », note Bruno Besnehard, directeur général de Celeste.

Ces arguments n'ont pas convaincu la DGAC, visiblement échaudée par le passif de l'aéroport brestois. En novembre, la compagnie Chalais, basée à Caen (Calvados) a mis fin à ses liaisons entre Brest et Orly, six mois après l'abandon de cette même ligne par Transavia, filiale d' Air France-KLM. Dans les deux cas, ces décisions ont été justifiées par le « niveau de fréquentation insuffisant », comme l'indiquait alors la direction de Chalais, estimant entre 100.000 et 200.000 euros le déficit d'exploitation mensuel de la ligne.

Le modèle économique de Celeste ne semble pas beaucoup plus solide, selon la direction de l'aviation civile, qui aurait étudié une « douzaine de business plans de la compagnie ». Parmi les derniers scénarios : la transformation du projet initial en une liaison Brest-Nice. Problème : sur cette ligne, la compagnie entrerait en concurrence directe avec le champion espagnol du low-cost Volotea, bien mieux armé.

Selon Bruno Besnehard, le dialogue avec l'administration va toutefois se poursuivre. « La situation est urgente. Nous ne pourrions pas maintenir la compagnie en conditions opérationnelles bien longtemps sans l'autorisation », s'alarme le dirigeant, pour qui l'avenir de la compagnie se compte désormais « en jours ».

Aéroport d'Orly : avec le prolongement de la ligne 14, Orlyval est en danger

Capital.fr - 1er avril 2024

Avant la fin prochaine des travaux de la ligne 14 du métro parisien, qui reliera Paris à l'aéroport d'Orly, le service Orlyval, qui rejoint aussi l'aéroport, risque de devenir obsolète. Des élus et des associations appellent à en faire une desserte locale.

Elle doit, en principe, être relancée avant les Jeux olympiques : la ligne 14 du métro parisien, dont le prolongement est en cours, doit permettre de rejoindre l'aéroport d'Orly, rappelle BFM TV. « On voit la ligne d'arrivée », ont promis, jeudi 27 mars, Jean Castex, président de la RATP, et Valérie Pécresse, présidente d'IDF Mobilités. Et si la fin des travaux signait aussi la fin du service Orlyval, cette navette qui reliait l'aéroport à la station Antony, accessible depuis le RER B ?

Avec le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly, Orlyval pourrait en effet devenir obsolète. Cette crainte, IDF Mobilités ne l'ignore pas, comme le groupe l'a confirmé à la chaîne de télévision : «Avec l'ouverture du prolongement de la ligne 14 à l'aéroport d'Orly en 2024 puis celle de la ligne 18 en 2027 entre le plateau de Saclay et l'aéroport d'Orly, puis, en 2030, jusqu'à Versailles-Chantiers, la navette Orlyval va perdre de son attractivité et son trafic va chuter drastiquement par rapport à la situation actuelle.» De quoi devoir sérieusement se poser la question de son avenir.

«Ce serait dommage de tout fermer»

La démonter ? Pour les associations d'usagers, cela ne semble pas une solution pertinente et, de surcroît, «ça coûte très cher, de démonter une ligne», estime Arnaud Bertrand, président du collectif Plus de trains. Lui et d'autres associations proposent ainsi d'en faire une desserte locale, avec l'ajout de trois arrêts à Rungis (Val-de-Marne), Wissous (Essonne), et à Antony (Hauts-de-Seine), en plus du terminus au niveau de la gare du RER B.

«Quand on voit comment on se bat pour essayer d'obtenir [...] une amélioration des transports... Là, on a une ligne qui existe, ce serait dommage de tout fermer», insiste-t-il. «Il y a quand même une énorme pénurie de logements en Île-de-France, donc ce n'est pas idiot de s'appuyer sur les lignes existantes pour faire un maillage un peu meilleur de nos transports en commun.»

290 millions d'euros

Le conseiller municipal de la commune de Wissous (Essonne), Jean-Luc Trouly, a déposé une demande pour «le maintien de l'Orlyval en desserte locale avec trois arrêts en chemin». À ce jour, Île-de-France Mobilités n'a pas déterminé l'avenir précis du service, mais l'entreprise reconnaît que la transformation de la ligne en un axe de desserte locale est «la seule option envisageable à terme».

Une première expertise, commanditée par Île-de-France Mobilités, estime des investissements nécessaires de l'ordre de 290 millions d'euros, «mais il est encore bien trop tôt pour s'engager sur un chiffre précis», prévient le réseau.

Aéroport : easyJet a lancé une nouvelle ligne au départ de Montpellier

Actu.fr - 2 avril 2024

La compagnie aérienne inaugure cette semaine une nouvelle destination depuis Montpellier avec un vol direct pour les Îles Baléares.

La compagnie aérienne a ouvert le 1er avril une liaison directe Montpellier-La Palma.

Présente sur le tarmac de l'aéroport de Montpellier, la compagnie easyJet a lancé le lundi 1er avril (ce n'est pas un poisson) une nouvelle ligne Montpellier – Palma, une liaison programmée à raison de deux vols par semaine (jeudi et dimanche) en basse saison et, en haute saison, le vendredi et dimanche.

« Grâce à cette nouvelle desserte, les Montpelliérains pourront s'envoler vers Palma de Majorque, la plus grande île des Baléares, et profiter de ses merveilleuses plages et de son centre-ville empreint d'Histoire à l'aube de la saison estivale », annonce la compagnie qui confirme un premier prix à 35 € TTC le vol simple (prix aller simple par personne, taxes d'aéroport et frais de gestion inclus, frais supplémentaires pour bagages).

Ryanair achète 1 000 tonnes de SAF à Shell, soit suffisamment pour alimenter plus de 200 vols

Air-Journal.fr - 2 avril 2024

Dans le but de « démontrer l'engagement continu de Ryanair à atteindre zéro émission nette d'ici 2050 », la compagnie aérienne low cost Ryanair a annoncé l'achat de 1 000 tonnes de carburant d'aviation durable (SAF) auprès de Shell.

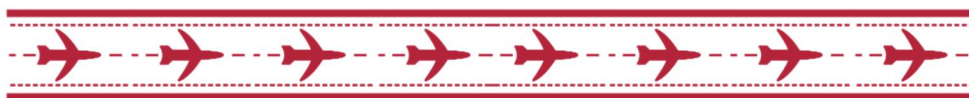
Ryanair a annoncé le 28 mars qu'elle avait acheté 1 000 tonnes de carburant aviation durable (SAF) au groupe énergétique mondial Shell (suffisamment de SAF pour alimenter plus de 200 vols de Stansted à Madrid), qui seront fournies à la compagnie aérienne à sa base de l'aéroport de Stansted. Cet achat fait suite au protocole d'accord conclu entre les deux sociétés en 2022, qui donne à Ryanair un accès unique pour acheter jusqu'à 360 000 tonnes de SAF à Shell entre 2025 et 2030, ce qui pourrait permettre d'économiser jusqu'à 900 000 tonnes d'émissions¹ de CO₂.

L'annonce qui s'inscrit dans le cadre d'un « événement présentant les outils utilisés par Ryanair pour décarboniser son activité, démontre l'engagement continu de Ryanair à atteindre le niveau zéro d'ici 2050 ». Ryanair a déjà bien avancé dans ses engagements de décarbonation grâce à sa collaboration avec le Trinity College de Dublin au sein du Ryanair Sustainable Aviation Research Centre, et en investissant massivement dans des avions de nouvelle technologie, y compris par le biais de son investissement de 22 milliards de dollars dans sa flotte "Gamechanger", qui réduit les émissions de CO₂ de 16 %, ainsi que son autre investissement de 40 milliards de dollars pour l'acquisition de 300

avions Boeing 737 MAX-10 qui réduisent les émissions de CO2 de 20 % et les émissions sonores de 50 %, tout en transportant 21 % de passagers en plus.

« Ryanair continue de montrer la voie en matière d'aviation durable. Comme nous l'avons démontré aujourd'hui à Stansted, en utilisant SAF, les dernières technologies de moteurs et des équipements de manutention au sol électriques, nous réalisons des investissements importants pour décarboner nos opérations et atteindre nos engagements de zéro émission nette de carbone d'ici 2050 et de 25 % d'émissions de CO2 en moins par passager/km d'ici 2031. Nos partenaires Shell et MAG sont les principaux artisans de ces objectifs, et l'annonce faite aujourd'hui de l'achat par Ryanair de 1 000 tonnes de SAF auprès de Shell en témoigne. Nous continuerons à travailler avec nos partenaires sur l'ensemble du réseau pour que chaque vol de Ryanair soit aussi efficace que possible sur le plan environnemental », a commenté Thomas Fowler, directeur du développement durable et des finances de Ryanair à Stansted.

« Shell est ravie d'avoir commencé à fournir du carburant aviation durable à Ryanair à l'aéroport de Stansted à aidant ainsi un client précieux à réduire les émissions sur les vols au départ d'un centre de transport crucial du Royaume-Uni », s'est quant à lui exprimé Ashleigh McDougall, directrice générale de Shell pour l'aviation en Europe et en Afrique du Sud. « Après avoir signé un protocole d'accord pour fournir du SAF à Ryanair en 2022, nous sommes heureux de voir les intentions de voir les intentions se transformer en actions alors que nous continuons à soutenir nos clients dans leur parcours de décarbonation. »



PROGEXA
*Des experts au service exclusif
des représentants du personnel*