

BFM - Economie - Entreprises - [Aéronautique](#)

Un vol européen sur quatre parcourt moins de 500 kilomètres: les avions électriques pourraient assurer ces liaisons commerciales dès 2030 (mais ils ne sortiront pas d'usines Airbus ou Boeing)

Publié aujourd'hui à 06h07

[Lire dans l'app](#)

BFM Business > Olivier Chicheportiche

[Partager](#)



[Ajouter BFM à vos sources préférées sur Google](#)

Selon l'association Transport & Environment, de nombreuses liaisons pourraient être assurées par des avions propres et silencieux actuellement développés par des start-up européennes. Mais les freins sont encore nombreux.

Publicité

Si l'avion électrique n'est pas encore une réalité commerciale, pour l'association Transport & Environment, il a pleinement son rôle à jouer en Europe. La raison en est simple : [selon une analyse](#) menée par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESa), 25% des vols européens parcourent moins de 500 kilomètres, "une distance à la portée des avions électriques en développement pour cette décennie. [Les avions hybrides](#) pourront quant à eux couvrir jusqu'à 1.000 km", peut-on lire dans un communiqué.

Publicité

"Imaginez un court vol entre Nice et la Corse, à bord d'un avion qui ne consomme aucun carburant, fait une fraction du bruit habituel, et ne serait pas cloué au sol par une crise pétrolière ou une flambée des prix du carburant. Contrairement aux idées reçues, il ne s'agit pas de science-fiction", souligne l'association qui évoque bien des liaisons impossibles ou difficiles à réaliser en train.

Publicité

En France, ces technologies pourraient relier le continent aux destinations insulaires, ou des villes voisines aujourd'hui difficiles d'accès sans avion à l'image de Marseille-Bastia, Nice-Bastia, Marseille-Figari, Bordeaux-Lyon, Nice-Clermont-Ferrand, Montpellier-Ajaccio. Ou encore Londres-Dublin, qui est la ligne la plus fréquentée d'Europe.

Innovations technologiques

"Beaucoup de gens pensent encore que les avions à batterie relèvent d'un rêve lointain. Mais les vols électriques et hybrides constituent un élément central de la solution pour rendre les courts-courriers plus durables et moins dépendants du kérosène importé. Et les bénéfices ne s'arrêtent pas là : les vols électriques permettront de desservir des territoires souvent délaissés par les grandes lignes aériennes", commente Carlos López de la Osa, responsable technique aviation chez Transport & Environment.

Il faut dire que les choses s'accroissent avec les innovations technologiques. "Des avancées majeures dans la densité de puissance des moteurs ont permis de produire des moteurs électriques légers et [très performants](#), associés à des innovations de conception comme la propulsion distribuée et les [batteries intégrées aux ailes](#), ce qui a fondamentalement changé la donne et devrait permettre de concevoir des appareils plus grands qu'on ne le pensait. Les liaisons électriques court-courrier devraient ainsi arriver sur le marché bien plus tôt que prévu", estime l'association qui table sur des lancements commerciaux en 2030.

Pour autant, les premiers appareils ne viendront certainement pas des géants de l'aéronautique comme Boeing et Airbus, ce dernier [ayant même reporté](#) son avion "zéro émission" et qui semble miser sur l'hydrogène, une technologie loin d'être au point pour l'aérien. Il faut plutôt regarder du côté de start-up innovantes comme l'allemand Vaeridion qui développe le Microliner un avion électrique régional de 9 places conçu pour parcourir 400 à 550 kilomètres, le hollandais Elysian Aircraft et le français Aura Aero.

Le Microliner de Vaeridion © Vaeridion

Une entreprise française bien positionnée

Ce dernier développe l'ERA, un appareil de 19 places équipé de huit moteurs électriques et de deux turbogénérateurs à kérosène, capable de couvrir jusqu'à 1.500 km et d'atterrir sur les plus grands aéroports comme sur des pistes courtes et non préparées. Notons d'ailleurs qu'Aura Aero et Vaeridion ont signé un [partenariat stratégique](#).

L'entreprise toulousaine affirme avoir enregistré environ 700 précommandes (qui devront être confirmées) et a signé une [première commande ferme](#) pour un exemplaire, de la part de la compagnie aérienne française Pan Européenne Air Service (PEAS). Elle table sur une mise en service en 2030.

L'avion hybride ERA d'Aura Aero © Aura Aero

"Nous visons un appareil moins coûteux à exploiter, crise du carburant ou non, et l'hybride-électrique est la voie à suivre pour y parvenir. Même aux prix actuels du carburant, nous estimons une réduction de 50% des coûts d'exploitation directs. L'hybridation permettra à notre avion d'aller plus loin, tout en réduisant les émissions jusqu'à 80%, et il pourra facilement utiliser du carburant d'aviation durable plutôt que du kérosène classique", explique Antoine Toulemon, conseiller Affaires européennes chez Aura Aero.

"La question n'est plus de savoir si l'aviation électrique adviendra, mais à quelle vitesse nous pourrions mettre en service des appareils certifiés", ajoute Markus Kochs-Kämper, directeur technique de Vaeridion qui revendique 100 engagements d'achat.

200 euros pour un Londres-Dublin en avion électrique

Pour autant, les freins restent encore nombreux. Il y a d'abord la question de la certification de ces avions novateurs, qui risque de prendre du temps. La faible capacité de ces appareils en nombre de sièges face aux avions commerciaux classique pose également question. Enfin, compte tenu des investissements, il ne faut pas miser sur du low cost tarifaire.

Transport & Environment met en avant des [projections](#) de prix réalisées par Vaeridion qui estiment que le transport électrique régional pourrait atteindre le prix d'un billet de train en première classe, à moins de 0,50 euro par passager-kilomètre. "Cela représente un peu plus de 200 euros pour un Londres-Dublin, à comparer avec les prix des billets d'avion traditionnels appelés à augmenter, [très exposés aux chocs pétroliers](#), et avec une réglementation plus équitable qui ne donnera plus aux avions classiques un laissez-passer pour polluer", estime l'association.

200 euros pour une liaison d'une heure et demie (467 kilomètres) représente néanmoins un tarif qui risque d'exclure nombre de passagers potentiels...

