

Avion à hydrogène : Airbus évoque des progrès « plus lents que prévu »



Une représentation artistique du ZEROe basé sur un Airbus A380 et censé tester les technologies de combustion d'hydrogène.

Photo : Airbus

Agence France-Presse
Publié hier à 2 h 15 UTC+1

Coup de froid sur un projet vedette de décarbonation du transport aérien : Airbus a reconnu vendredi que les progrès nécessaires au développement d'un avion à hydrogène se révélaient « plus lents que prévu ».

Le géant européen, qui ambitionnait jusqu'ici de commercialiser un tel appareil zéro émission d'ici à 2035 alors que le secteur aérien s'est engagé à ne plus contribuer au réchauffement climatique d'ici à 2050, n'a pas communiqué de nouvelle échéance.

Mais selon le syndicat Force Ouvrière (FO), l'avionneur a repoussé de cinq à dix ans son objectif d'entrée en service d'un avion à hydrogène, réduit de 25 % le budget qui y était consacré, et a plus largement décidé de revoir sa feuille de route en matière de décarbonation.

Publicité

Ce qu'Airbus dément.

[AILLEURS SUR INFO : Tout est en place pour le Super Bowl LIX](#)

Notre ambition et notre feuille de route en matière de décarbonation du secteur restent inchangées, a déclaré à l'AFP un porte-parole d'Airbus en soulignant que le groupe ajustait ses projets d'hydrogène en fonction de la maturité de l'écosystème et des technologies.

Nous sommes déterminés à atteindre notre objectif de mettre sur le marché un avion à hydrogène commercialement viable, a assuré le géant européen dans une déclaration transmise à l'AFP, sans confirmer de chiffre.

Selon l'entreprise, l'hydrogène a le potentiel d'être une source d'énergie révolutionnaire pour l'aviation. Toutefois, nous sommes conscients que le développement d'un écosystème autour de l'hydrogène [...] représente un défi majeur qui nécessite une collaboration et des investissements à l'échelle mondiale.

Les développements récents montrent que les progrès sur les éléments indispensables à cette transition, en particulier la disponibilité de l'hydrogène produit à partir de sources d'énergie renouvelable à grande échelle, sont plus lents que prévu.

Une citation de Airbus

En septembre 2020, Airbus avait dévoilé trois concepts d'avions à hydrogène baptisés ZEROe, un pari singulier jusqu'ici peu suivi par d'autres industriels, qui misent plutôt sur des carburants d'origine non fossile à substituer au kérosène, ou des moteurs électriques pour des appareils régionaux à l'emport et à l'autonomie limités.

Publicité

Les moteurs à hydrogène n'émettent pas de pollution puisqu'ils ne produisent que de la vapeur d'eau. Cela suppose en revanche que l'hydrogène soit lui-même propre, c'est-à-dire produit par électrolyse de l'eau en utilisant une électricité issue de sources renouvelables ou à tout le moins faiblement carbonées.

C'est dans le stockage et le transport à bord que réside la difficulté de l'hydrogène : il doit être liquéfié à -253 °C et stocké dans des réservoirs cryogéniques qui occupent un volume quatre fois plus important que ceux de kérosène.

Airbus avait annoncé en 2022 prévoir cette année le vol d'un A380 équipé d'un cinquième réacteur fonctionnant à l'hydrogène afin de tester la combustion du gaz dans le moteur et le circuit de distribution de ce carburant. FO a affirmé pour sa part que ce projet avait été annulé.

Les compagnies aériennes et les États représentés à l'ONU se sont engagés à zéro émission nette de CO pour le transport aérien d'ici à 2050. Selon l'Iata, la principale association mondiale de compagnie, la majorité des réductions devrait être obtenue par le recours à des carburants d'origine non fossile, avant une amélioration des opérations et des technologies de rupture comme l'hydrogène.

Le transport aérien est responsable de jusqu'à 3 % des émissions mondiales de CO, mais son effet sur le climat est sans doute plus important, car la combustion du kérosène produit d'autres gaz et des traînées de condensation en altitude.

Si l'hydrogène est appelé à jouer un rôle croissant pour l'aviation dans la seconde moitié de ce siècle, sa contribution aux objectifs de décarbonation pour 2050 viendra en complément d'autres solutions, en particulier les carburants aériens durables (SAF), qui restent essentiels pour les vols à moyenne et longue distance, a dit Airbus vendredi.

À lire aussi :

- [Convertir sa flotte au carburant vert serait trop coûteux en électricité, estime Lufthansa](#)
- [Hydrogène, batteries et cie : comment seront propulsés les avions de l'avenir?](#)

FO, premier syndicat chez l'avionneur avec 40,8 % des voix aux dernières élections professionnelles en 2023, a demandé à la direction de présenter ce projet devant une instance représentative du personnel, et en particulier de détailler les possibles conséquences pour l'emploi face à l'inquiétude légitime des salariés.

Nous révisons en permanence la feuille de route de nos projets et les ajustons au regard des facteurs internes et externes. Ce faisant, nous prenons systématiquement en compte l'impact potentiel sur les équipes, a répondu le constructeur aéronautique.

Veuillez noter que Radio-Canada ne cautionne pas les opinions exprimées. Tous les commentaires sont modérés et publiés du lundi au vendredi entre 6 h et 23 h 30 (heure de l'Est) s'ils respectent la [Nétiquette](#). Bonne discussion!