Informations de base

2023/2060(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
L'aviation électrique — une solution pour les vols court-courrier et moyen-courrier **Subject** 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	BERGKVIST Erik (S&D)	10/05/2023
	Rapporteur(e) fictif/fictive MARINESCU Marian-Jean (EPP) OETJEN Jan-Christoph (Renew) DALUNDE Jakop G. (Greens/EFA) ZŁOTOWSKI Kosma (ECR) DALY Clare (The Left)	

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Mobilité et transports	VĂLEAN Adina

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
11/05/2023	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
07/12/2023	Vote en commission		
15/12/2023	Dépôt du rapport de la commission	A9-0438/2023	
16/01/2024	Décision du Parlement	T9-0014/2024	Résumé
16/01/2024	Résultat du vote au parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2023/2060(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/9/11993

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE751.901	20/07/2023	
Amendements déposés en commission		PE753.767	03/10/2023	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A9-0438/2023	15/12/2023	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T9-0014/2024	16/01/2024	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2024)220	24/06/2024	

Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

Transparence

Nom	Rôle	Commission	Date	Représentant(e)s d'intérêts
BERGKVIST Erik	Rapporteur(e)	TRAN	28/09/2023	Rolls-Royce
BERGKVIST Erik	Rapporteur(e)	TRAN	28/09/2023	SAFRAN
BERGKVIST Erik	Rapporteur(e)	TRAN	21/09/2023	General Aviation Manufacturers Association
BERGKVIST Erik	Rapporteur(e)	TRAN	20/09/2023	GKN Aerospace
BERGKVIST Erik	Rapporteur(e)	TRAN	19/09/2023	SINTEF AS
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	05/09/2023	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment) 58744833263-19
BERGKVIST Erik	Rapporteur(e)	TRAN	12/07/2023	Trafikverket
BERGKVIST Erik	Rapporteur(e)	TRAN	06/07/2023	Clean Aviation JU

BERGKVIST Erik	Rapporteur(e)	TRAN	05/07/2023	Europe Air Sports
BERGKVIST Erik	Rapporteur(e)	TRAN	03/07/2023	Scandinavian Airlines (SAS)

L’aviation électrique — une solution pour les vols court-courrier et moyen-courrier

2023/2060(INI) - 16/01/2024 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 414 voix pour, 118 contre et 93 abstentions, une résolution sur l’aviation électrique - une solution pour les vols court-courrier et moyen-courrier.

Avantages de l’électrification des avions

Les députés sont convaincus que des **options de transport aérien plus propres, plus rapides et plus pratiques** amélioreraient la connectivité et l’ accessibilité des territoires plus petits, plus isolés et à faible densité de population, y compris les régions insulaires et ultrapériphériques, notamment en matière d’accès aux services publics, de création d’emplois et de tourisme plus durable. Soulignant l’importance des aéroports régionaux de l’Union pour les vols électriques court et moyen-courriers, le Parlement a demandé à la Commission d’affirmer son **soutien financier aux aéroports régionaux**, en particulier à ceux qui participent activement à la promotion de l’aviation électrique.

La résolution insiste sur le potentiel de l’aviation électrique pour assurer les connexions entre les régions ultrapériphériques, contribuer à leur développement et atténuer en partie les conséquences néfastes de leur topographie difficile sur leur économie. Elle précise qu’en cas d’obstacles géographiques, l’utilisation d’avions électriques comme nouveau moyen de transport public ne dépendant ni des routes ni des voies ferrées pourrait faire gagner un temps considérable. De plus, grâce à l’électrification de l’aviation régionale, des itinéraires abandonnés par le passé pourrait devenir économiquement viables.

Le Parlement a réaffirmé la vision défendue par la Commission selon laquelle **les avions électriques à décollage et atterrissage verticaux** (eVTOL) devraient devenir un élément essentiel du transport de passagers d’ici à 2030, en s’intégrant aux systèmes de transport existants et en contribuant à la décarbonation de l’Union, tout en réduisant au minimum toutes les incidences négatives sur l’environnement. Les députés sont convaincus que les eVTOL et les aéronefs électriques à voilure fixe doivent être considérés comme des formes complémentaires de la nouvelle mobilité aérienne urbaine.

Les députés ont invité l’industrie à tirer parti des travaux de l’AESA sur la définition de la première spécification technique de protection de l’ environnement relative à l’évaluation du bruit de certains aéronefs eVTOL, qui vise à assurer un niveau élevé et uniforme de protection de l’ environnement pour les citoyens européens et à faciliter leur intégration dans l’écosystème de l’aviation et dans l’environnement urbain.

Investir pour l’avenir

Le Parlement a attiré l’attention sur le fait que le développement de l’aviation électrique à des fins commerciales nécessite **un soutien financier et réglementaire efficace** tant au niveau national qu’au niveau de l’Union. Les marchés publics constituent un outil efficace pour électrifier le secteur sans perturber le marché.

Les députés ont invité les États membres à étudier **les incitations et les avantages du marché** pour les fabricants d’aéronefs électriques, les exploitants et les PME concernés afin de promouvoir le développement et l’adoption de cette technologie respectueuse de l’environnement.

La Commission, en coopération avec Eurocontrol et l’AESA, devrait sélectionner les lignes aériennes qui se prêtent le mieux à une électrification complète et qui permettraient des réductions plus importantes des émissions de CO2, ce qui aidera les aéroports concernés à effectuer les aménagements nécessaires.

Les députés ont préconisé de modifier les **règles de l’Union en matière d’aides d’État** pour mettre en place un cadre d’investissement ciblé s’appuyant sur des financements publics et privés pour soutenir le secteur émergent des eVTOL à forte intensité de ressources et renforcer l’autonomie stratégique de l’Europe dans ce domaine. Ils ont également souligné que **la planification et la préparation des infrastructures énergétiques** constituent un facteur déterminant pour l’utilisation des avions électriques et à hydrogène.

Actions dans le cadre de l’Union

Le Parlement a souligné l’importance d’adopter une **stratégie commune** concernant les avions électriques et a invité instamment la Commission à prendre des mesures proactives pour élaborer une telle stratégie.

La Commission est en particulier invitée à :

- prendre des mesures volontaristes pour soutenir et développer l’industrie aéronautique en étroite collaboration avec les forums existants tels que le Conseil consultatif pour la recherche sur l’aéronautique en Europe (ACARE) et l’Alliance for Zero Emission Aviation (AZEA) qui a été créée à l’initiative de la Commission pour rassembler tous les partenaires privés et publics de l’écosystème de l’aviation afin de préparer l’entrée en service commercial des aéronefs électriques et à hydrogène;

- mieux faire connaître les possibilités de carrières vertes dans l’aviation et à encourager les projets nationaux et européens à cet égard;

- lancer des appels spécifiques pour financer des projets soutenant l'électrification et des actions visant à réduire les incidences globales liées à l' aviation;

- investir dans la recherche et le développement de batteries à électrolytes solides de nouvelle génération, qui fournissent deux fois plus d'énergie et ont un potentiel de stockage environ trois fois plus élevé que les batteries lithium-ion;

- encourager, au moyen d'instruments tels que le règlement «zéro émission nette» et l'Alliance européenne pour les batteries, réduire les dépendances dans la chaîne d'approvisionnement des batteries et garantir un approvisionnement suffisant en matières premières essentielles, diminuant ainsi les dépendances externes à l'égard des batteries;

- mettre en place des partenariats stratégiques avec des pays tiers ayant les mêmes conceptions dans le domaine des matières premières pour l' aéronautique;

- assurer la cohérence entre le développement du transport et de la mobilité électriques, l'infrastructure requise et les politiques de l'Union visant à accroître la capacité de production de batteries en Europe, y compris l'approvisionnement nécessaire en matières premières et avancées pour la production de batteries;

- créer un cadre politique qui soutiendra l'utilisation des technologies des aéronefs électriques, en réaffectant par exemple une partie des recettes du SEQE de l'aviation ou de toute taxation de l'aviation à l'entreprise commune «Aviation propre» (CAJU);

- élaborer une stratégie visant à garantir que l'infrastructure nécessaire à l'aviation électrique, y compris la production d'énergie, la connexion au réseau et l'infrastructure de recharge, soit déployée en fonction de l'adoption de l'aviation électrique;

- élaborer une stratégie européenne pour une approche coordonnée du développement, de la certification et du déploiement de la nouvelle génération d'avions, y compris les avions eVTOL, afin de sensibiliser les citoyens européens à leurs avantages et de stimuler les investissements privés et publics.