

AVIONS ÉLECTRIQUES

# Le groupe Emitech s'y prépare aussi

EN RACHETANT EMC, LE GROUPE EMITECH SE DIVERSIFIE DANS LA FILIÈRE AUTOMOBILE TOUT EN SE DONNANT LES MOYENS D'ÊTRE PRÉSENT SUR LES FUTURS AVIONS HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES GRÂCE AUX MOYENS ET SAVOIR-FAIRE DE SA NOUVELLE FILIALE DANS LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE.

Le groupe Emitech n'a pas l'intention de rater le virage de la propulsion hybride et/ou électrique pour avions. Le rachat de la société EMC participe de cette ambition qui s'appuie sur une stratégie de diversification vers la filière automobile. « Emitech travaille beaucoup dans l'aéronautique, mais Airbus n'a plus de nouveaux programmes d'avions. Par conséquent, nous regardions depuis un certain temps vers des secteurs d'activité porteurs. L'automobile et sa motorisation en est un », raconte Matthieu Cognet, président d'Emitech.

**EMC TRAVAILLE DÉJÀ SUR LA VOITURE ÉLECTRIQUE.**

Et de poursuivre : « La filière automobile travaille à réduire la consommation des moteurs thermiques et sur des véhicules hybrides, les batteries et la problématique du lithium-ion. En rachetant EMC, nous pouvons ainsi nous développer dans la motorisation électrique et nous positionner dans un deuxième temps sur le segment aéronautique. » « EMC travaille sur ces problématiques de solutions hybrides et tout électrique depuis un certain temps. Nous nous sommes équipés de bancs permettant de valider les composants ou des systèmes de propulsion », ajoute de son côté Sébastien Potteau.

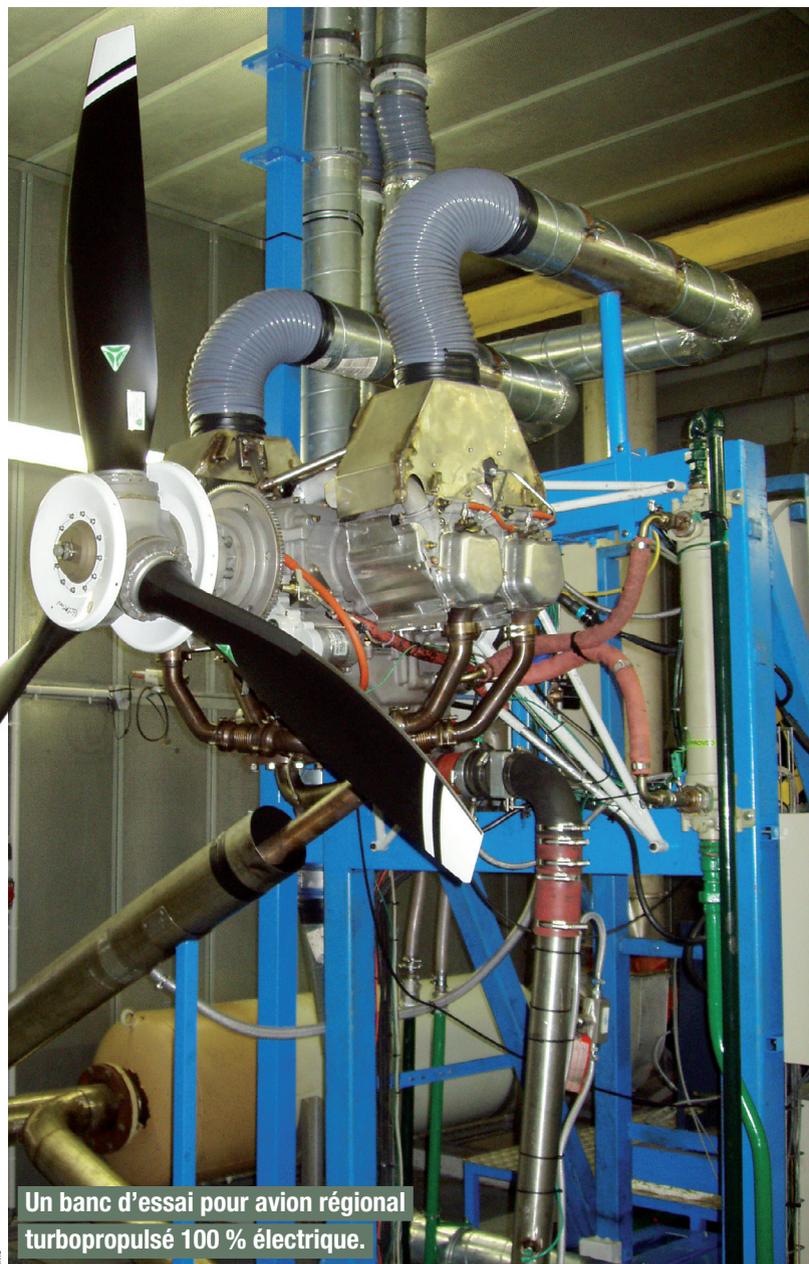
Ce dernier, directeur des opérations pour les trois segments d'activité d'EMC (essais, conception de bancs de test et ingénierie), rappelle qu'un véhicule électrique est à la fois « un mo-

teur électrique, mais aussi des batteries, un calculateur onduleur, un convertisseur DC/DC et l'ensemble de la chaîne de traction ». Les batteries elles-mêmes doivent faire l'objet de tests spécifiques afin de les valider dans un cycle complet à chaud, à froid. Sans oublier les essais de compatibilité électromagnétique, de résistance au choc, au perçage, au feu.

Car, les événements s'accroissent pour l'industrie automobile. A partir de 2020, le seuil d'émission en CO<sub>2</sub> de l'ensemble des véhicules neufs vendus dans l'Union européenne descendra à 95 grammes par kilomètre. Des pénalités financières sont prévues pour tout gramme supplémentaire. Le nouveau seuil prévoit néanmoins des aménagements. Pendant un an, les constructeurs pourront exclure du calcul de cette moyenne leurs véhicules les plus polluants et, jusqu'à fin 2022, les plus propres, émettant moins de 50 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre, compteront double dans le calcul de la moyenne par constructeur.

**ESSAIS SUR LE TAXIAGE ÉLECTRIQUE.**

Ces aménagements ont le mérite de permettre une transition en douceur vers des véhicules hybrides ou électriques. Espérons que cela sera aussi le cas pour les avions à l'avenir. Présente dans le secteur automobile, EMC n'en a pas moins réalisé des essais pour la filière aérospatiale. Sur ses bancs ont été réalisés des essais relatifs au taxiage électrique. De même,



Un banc d'essai pour avion régional turbopropulsé 100 % électrique.

la filiale du groupe Emitech dispose d'un banc de test qui a servi dans le passé pour le moteur diesel SMA. « Ce banc peut servir aux essais d'un avion régional turbopropulsé 100 % électrique », souligne Sébastien Potteau.

Un banc qui peut aussi servir dans le développement des futurs

VTOL de type CityAirbus ou encore au projet d'avion hybride de Voltaero. En attendant, un expert d'EMC fera partie du groupe de travail que veut constituer l'organisme de normalisation Eurocae sur la motorisation électrique.

■ Yann Cochenec