

Taxis volants : un marché très porteur à terme, mais parsemé d'obstacles

Le futur marché des taxis volants pourrait représenter plus de 35 milliards de dollars en 2035, mais dépendra notamment du développement des batteries électriques et des technologies de vols sans pilote.

Temps de lecture : minute

7 novembre 2019

En 2035, le marché, qui concernerait 60 à 90 villes dans le monde, devrait représenter plus de 35 milliards de dollars et 40.000 à 60.000 véhicules volants électriques (eVTOL, electric vertical take-off and landing), estime le cabinet de conseil Oliver Wyman selon une étude publiée jeudi.

"A partir de 2023, on imagine l'ouverture des premières routes commerciales en intraville (...), mais il faudra sans doute attendre 2025 pour que de vrais systèmes de transports publics se mettent en place. Et à partir de 2030, l'interurbain (jusqu'à 400 km) prendra son envol, parce que les technologies sur la batterie seront bien gérées et l'autonomie permettra de massifier les opérations", explique Guillaume Thibault, associé du cabinet. Deux milliards de dollars d'investissements dans le secteur ont déjà été réalisés et 170 prototypes sont en cours de développement, 80% d'entre eux par des startups, selon lui.

Un premier prototype de l'allemand Volocopter a ainsi effectué un vol d'essai sur le front de mer de Singapour le 22 octobre. Des géants comme Boeing, via sa filiale Aurora, ou Airbus, avec son Vahana, sont aussi sur

les rangs. A l'heure actuelle, les batteries permettent un vol de 20-25 minutes à deux passagers, mais leur capacité augmente de 3% par an. Le développement de l'autonomie du véhicule et sa capacité à se passer de pilote permettra une réduction de 30% à 40% des coûts par siège, notent les auteurs de l'étude. *"Avec l'autonomie et la batterie, on devient rentable avec un vol à 50 euros"*, calcule Guillaume Thibault.

Mais ce mode de transport, s'il n'est pas réservé aux riches clients, n'a pas vocation à remplacer les transports en commun et ne devrait représenter que 1% des déplacements à l'horizon 2030. D'autant qu'il n'existe pas encore de système de gestion du trafic aérien à basse altitude. C'est essentiellement dans les mégapoles congestionnées d'Asie (Canton, Singapour...) et d'Amérique (Los Angeles, Sao Paulo) que le marché se situera, prévoient les auteurs.

"C'est une question de temps", juge Guillaume Thibault. "Le plus difficile dans cette feuille de route, ce sera probablement non pas la technologie ou la certification (des appareils) mais l'acceptation sociale" de voler dans un taxi sans pilote, selon lui.