

## *Ça se complique pour Volocopter*

Le 07 mai 2024 Par Gilles Rosenberger



Le Volocity de Volocopter dans le ciel de Paris pendant les Jeux Olympiques. Une promesse qui ne semble pas suffire pour boucler une nouvelle levée de fonds. © Volocopter

*Le pionnier européen de l'Urban Air Mobility (UAM) vient d'essuyer un deuxième refus d'un länder allemand de garantir un prêt de 100 M€. A quelques semaines des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 pendant lesquels le Volocity est supposé voler au-dessus de Paris, les dirigeants de Volocopter cherchent à minimiser les conséquences de ce nouveau revers financier.*

**Le 24 avril 2024, le CEO de Volocopter, Dirk Hoke, annonçait dans une interview un risque d'insolvabilité de sa société après que l'État de Bavière ait refusé de garantir un prêt de 100 M€** ; ce refus faisait suite l'an passé, à un même refus de l'Etat du Bade-Wurtemberg.

Le lendemain, un porte-parole de la société ajoutait que l'absence de prêt ne devrait pas mettre en danger les activités de Volocopter en 2024, y compris l'ambition de vols de démonstration du Volocity pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.

Volocopter est aujourd'hui la société Européenne la plus avancé dans le développement de son eVTOL. Elle est engagée avec l'EASA (Agence européenne de la sécurité aérienne) dans un processus de certification long et compliqué. Elle emploie plus de 500 personnes à Bruchsal, au nord de Karlsruhe dans le Bade-Wurtemberg. Fondée en 2011, elle a réussi à lever plus de 780 M\$ de fonds propres ; et en cela elle est la seconde entreprise de la Nouvelle Aviation européenne la mieux capitalisée (derrière Lillium qui a levé plus 1.200 M\$).

Pour mémoire, l'absence de certification du Volocity (aucun eVTOL déjà certifié dans le monde pour ce type d'usage) bloque son ambition de voler lors des JO de Paris 2024 et Volocopter recherche un ensemble de dérogations à laquelle se sont déjà opposés, lors d'un avis consultatif, les élus de Paris. Maintenant la balle est dans le camp de la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) et la probabilité est faible de voir plus qu'une brève démonstration sans passager.

Faut-il voir dans le refus des élus allemands un écho de la position des élus parisiens ? Quoi qu'il en soit, il reste 2 questions permanentes posées aux taxis volants et sans réponse à ce jour. La première est en quoi le taxi volant est-il un acteur de la décarbonation de la mobilité urbaine. La seconde, où est son marché ?

Du point de vue des émissions de gaz à effet de serre, l'eVTOL a du sens lorsqu'il remplace un hélicoptère traditionnel dans ses déplacements urbains et péri-urbains ; mais il présente un bilan nettement défavorable face aux taxis routiers urbains et électriques qui consomment 6 à 10 fois moins d'électricité. En termes de cout, les promoteurs ont longtemps promis des prix de courses (de taxis) du même ordre de grandeur que les Uber premium. La réalité les contraint à ne plus mentionner une telle performance jugée inaccessible.

**Avis de la Rédaction de Drone&Vtol Magazine : Enfin un article sensé de Gilles Rosenberger sur ce sujet qui présente bien la réalité des choses, et non pas les inepties dues à la méconnaissance du dossier de la part de l'AE et du lobby écologiste de la Mairie de Paris !**