



Retours d'expériences 1^o saison Extrême Défi.

L'Extrême Défi n'a que 6 mois d'activité au moment où nous rendons les livrables. Mai-Octobre 2022.

Il faut d'abord saluer l'initiative de l'ADEME. C'est une expérience première, et un bon résultat, que de rassembler 40 équipes, toutes mues par le désir de proposer des solutions de mobilité, économes en énergie.

Il faut ensuite pointer le bon moment de cette initiative, car le sujet de l'énergie dans les mobilités n'était pas un sujet particulièrement sensible chez les constructeurs, comme chez les usagers. Mais Les réalités sont venues se conjuguer pour imposer avec une extrême virulence cette question dans toutes les strates de nos sociétés. Et cela à l'échelle mondiale.

Le projet d'ouvrir l'Extrême Défi sur l'espace européen est une proposition opportune et sans aucun doute très fertile pour la saison deux.

Le ciblage de l'Extrême Défi vers les espaces peu denses et ruraux est très intéressant. En effet, l'état de l'art des véhicules alternatif met facilement en évidence le caractère très urbain des véhicules, caractérisé par un très faible encombrement qui se justifie par la question lancinante des places de parking. La particularité des espaces peu denses et ruraux est de bénéficier d'un peu plus de place sur la route comme sur le parking. L'autre intérêt de ce ciblage est d'avoir bien pris en compte les contraintes des habitants de ces espaces. Leurs déplacements sont contraints, ne pouvant pas basculer vers une offre de transport public, car elle est quasi inexistante, et sans doute, le transport public ne serait pas efficient dans ces espaces ; ni vers les pistes cyclables, - largement orientées dans les espaces urbains, là où le vélo est désormais le roi, et c'est tant mieux.

La mise en commun, au travers de la fabrique des mobilités est une bonne approche dictée par un constat : toutes les initiatives prises, les années passées, concernant les véhicules alternatifs se sont soldés par un échec, en France comme ailleurs. Le fait de rassembler dans l'Extrême Défi les acteurs : soit des équipes, soit des personnes ressources, autour de l'objectif de faire émerger dans les meilleures conditions des projets, est vraiment ce qu'il fallait faire. Donc un salut appuyé à Gabriel Plassat, à Nicolas le Douarec et à toute l'équipe organisatrice. Les collectivités associées en territoires d'expérimentation donnent à comprendre que la démarche est systémique, encore renforcée par l'ouverture à l'enseignement supérieur et à la recherche.

Nous avons pu bénéficier des réunions hebdomadaires en visio qui ont permis aux équipes de se connaître, d'échanger, de partager leur expérience, leur avancées comme leurs doutes. Les points de rencontres, comme il y en a eu, nombreux, dans ces 6 derniers mois, où l'Extrême Défi était présent (Salon Autonomy, Forum mobilités Transitions du 3 mai à Rennes) ont été l'occasion de tisser des liens et de partager en comprenant que beaucoup de sujets nous étaient communs.

Cette première séquence était consacrée à l'idéation des véhicules. La capacité créative des équipes a pu s'exprimer avec beaucoup de veine, donnant à voir des projets très divers. Il y aurait sans doute à différencier et à rassembler les projets par catégorie de véhicule.

Dans une première catégorie, pourraient dialoguer les projets qui appartiennent à la culture du vélo. A ce titre la mise en commun de systèmes et de pièces de cet environnement est bien justifié. Par contre, les véhicules plus conséquents en masse et en volume ne peuvent plus s'en revendiquer. Pour cela un groupe spécifique pourrait être créé, avec évidemment une grande difficulté, celle de ne pouvoir s'appuyer ni sur des pièces de vélo, ni sur des pièces et systèmes de l'automobile. Mais cette grande difficulté est le corolaire de l'intérêt de cette catégorie, puisque là réside les innovations et les usages qui sont le mieux alignés avec les

objectifs de l'Extrême Défi.

La construction automobile est une activité très capitalistique, le prototypage particulièrement. La mise au point de la Twisy de Renault, aura coûté entre 60 et 90 millions d'euros... Nous sommes arrivés devant un océan d'incertitudes financières. Comment imaginer pouvoir mettre sur le marché, et dans des délais très courts (très nécessaires à la situation), des véhicules alternatifs dans ces conditions ?

L'immersion dans le regroupement de moyens financiers mène à toucher du doigt une limite au partage et à la mise en commun. Les levées de fonds ne peuvent réussir que si les investisseurs ont le sentiment d'un contrat qui leur est, à terme, favorable. La propriété intellectuelle fait partie intégrante de ce contrat : « je mets à disposition d'une équipe des moyens financiers lui permettant de mettre sur le marché un véhicule dont je sens qu'il pourrait prendre une place significative. Mais si je le fais ce n'est pas pour une œuvre, mais pour en tirer les bénéfices à la hauteur des risques que je prends, et j'estime qu'ils ne sont pas minces. »

Il convient alors de trouver dans la démarche de l'Extrême Défi, une articulation qui doit pouvoir offrir un mouvement aisé, dans une tension entre mise en commun et appropriation. C'est un défi certain à relever dans l'Extrême Défi.