



## Narratif Extrême Défi.

Si la mobilité est une condition essentielle au développement du vivant et donc l'Humanité, la mobilité humaine moderne produit historiquement des externalités négatives qui n'ont jamais été prises en compte ni « payées » et qui sont, de fait, laissées à la charge des générations futures. Elle est par exemple responsable de 31% des émissions de GES.

La mobilité individuelle moderne est fondée sur le paradigme de la voiture individuelle source d'émancipation, de liberté, marqueur identitaire et symbole d'une puissance sans limite. De fait, la voiture est de plus en plus lourde, de plus en plus puissante et reste très énergivore et est devenue bien autre chose qu'un simple vecteur de mobilité sur les territoires.

Depuis plusieurs décennies, son usage est sous pression continue de la menace d'épuisement des énergies qu'elle consomme, et de l'envolée des coûts de ces énergies sur le marché mondial. Ses contextes d'usage sont profondément bouleversés par un cadre de contraintes qui se durcit très fortement et très rapidement.

De manière mécanique le parc automobile vieillit de 2 mois par année, il est de 11 ans en 2022 et ce malgré toutes les incitations et toutes les contraintes que les pouvoirs politiques ont pu déployés depuis 20 ans.

*« L'industrie automobile se trouve à un tournant... À peu près tout ce qui avait été valable et universel dans l'industrie automobile depuis des décennies est aujourd'hui remis en question », rapport du Comité économique social européen.*

La mobilité individuelle fondée sur l'automobile est en crise : le vieux se meurt (l'automobile) et le jeune hésite à naître (véhicule alternatif).

La projet Scaramobile a été pensée, imaginée, conçue et dessinée par et pour des utilisateurs sur la base de scénario d'usage, et de cas d'usage d'une mobilité du quotidien dans des contextes d'usage contraints, raisonnés et responsables. Sa proposition de valeur est le résultat d'une longue réflexion collective, de rencontres multiples, d'observations de la vie animale, de souvenirs de jouets d'enfants, d'envies esthétiques et surtout de besoins essentiels à satisfaire. La Scaramobile propose une mobilité douce et décarbonée pour les trajets du quotidien avec une grande liberté, à des vitesses adaptées, avec un haut degré de sécurité dans un rayon d'action répondant aux besoins des déplacements quotidiens dans un cadre de contraintes précis et en évolution rapide (contexte d'usage).

La Scaramobile est un véhicule électrique, autonome en énergie avec la promesse de départ qu'elle tient huit mois de l'année à la latitude de Paris, encore plus dans les régions plus ensoleillées.

Scaramobile affiche deux ambitions :

Accélérer la transformation du paradigme traditionnel de la « voiture » qui repose toujours sur un véhicule lourd, sur puissant, sur équipé, extrêmement énergivore, et dont les caractéristiques sont surdimensionnées et disproportionnées par rapport aux besoins d'usage du quotidien.

Répondre aux aspirations de fond des consommateurs en matière d'usages raisonnés et responsables d'un véhicule « privé » pour satisfaire leurs besoins de mobilité du quotidien sans émission de carbone.

A l'origine, un groupe d'habitants du territoire de Bretagne, le Trégor : un bord de mer magnifique, les Sept Iles, mais aussi les algues vertes sur les plages, des nitrates et des pesticides dans l'eau du robinet. Lannion, la Silicon Valley Bretonne, avec ses milliers d'ingénieurs. Et quelques-uns dans ce groupe, encore des cyclistes – la région pullule de champions, le terrain varié est un terreau. En prenant appel sur le rapport Meadows on plonge dans l'énergie, et l'on en ressort assez vacillant...

Une phrase extraite d'un film, celui de Marc Esposito dans *Le Cœur des hommes* : « qu'est-ce que l'on ferait si on était moins c\*\*\* ? ». Pris au jeu, on questionne nos usages quotidiens de la voiture, qui d'un coup, apparaissent, insupportables. Comment peut-on aujourd'hui, sans ressentir un profond malaise, démarrer sa voiture froide, qui pèse entre une et deux tonnes, pour un trajet d'une quinzaine de kilomètres, alors que l'on ne pèse que le vingtième de la masse déplacée ?

S'ouvre alors la phase exploratoire, la comparaison avec le vélo et ses formidables performances, mais aussi avec ses limites. Les besoins qui sont les nôtres dans l'espace rural et le péri-urbain, la rencontre avec des dizaines de maires de petites communes rurales, des responsables de métropoles aussi. Existe-t-il sur le marché un véhicule adapté à nos besoins ? nous regardons tout ce qui a pu se faire, et ce qui se produit actuellement de par le monde. La conclusion que l'on en tire, est qu'aucun ne correspond vraiment à nos attentes : Kei-car, Tuk-Tuk, Rickshaw, Aptéra, Twike, Elf, vélos-cargos, Ami, Twisy, voiturettes de tout genre, nous les passons tous en revue.

Nous commençons à dessiner quelque chose : un tricycle. Nous achetons du tube, louons une cintrreuse, trouvons des roues et des amortisseurs, et quelques samedis plus loin, un squelette fait son premier déplacement dans la cour des écuries. L'essai n'est pas très convaincant. Mais que voulons-nous ? Passer de bons moments ensemble dans l'atelier, autour du poste à souder, ou tenter de répondre à un besoin que l'on sent plus vaste que celui de notre petit groupe ?

C'est à ce moment que notre activité d'association Scaramob évolue vers la recherche bibliographique sur les enquêtes (ENTD), la réglementation, l'observation des usages, des envies, sur les habitants qui vivent sur notre territoire. Nous apprenons beaucoup en feuilletant des centaines de pages, à l'affût du moindre article paru, discutant de chaque comportement observé, concluant à des freins bien identifiés, à des opportunités aussi. Le cahier des charges fonctionnel prend forme.

Pour étendre le cercle de compétences nous proposons un sujet d'étude à la faculté de géographie de Rennes 2. L'implantation de la « Scaramobile », dans les différentes strates géographiques en Bretagne, du centre-ville de Rennes, jusqu'au territoire rural du centre Bretagne, le Kreiz Breizh, quelque part du côté de Loquivy Plougras, Canihuel, ou Maël Pestivien. L'ENSTA de Brest est mise à contribution pour étudier l'architecture du véhicule,

l'ESME-SUDRIA planche sur l'électronique embarquée, Strate Academy fait les premières propositions de Sketchs, L'ESTACA décortique la réglementation.

La charge de travail devient plus conséquente, le parcours Xmobility de Le Mans Tech, nous fait rencontrer de jeunes entrepreneurs et des mentors expérimentés. Dans l'association, la perspective de s'immerger dans une initiative économique nécessaire ne correspond plus vraiment aux disponibilités. Cela devient très chronophage. Deux jeunes retraités, l'un de l'agriculture, l'autre du conseil aux grands groupes décident de créer la SAS Scaramobile et de rejoindre l'Extrême Défi avec toujours l'objectif d'attirer sur le véhicule, sans cesse plus de compétences, d'expériences de points de vue. Déjà des consortiums se dessinent avec des équipementiers solides, un comité stratégique est établi, une quinzaine d'écoles d'ingénieurs participent allègrement au projet. La suite de l'histoire peut être un premier véhicule exposé au salon de l'automobile de Paris l'année prochaine.