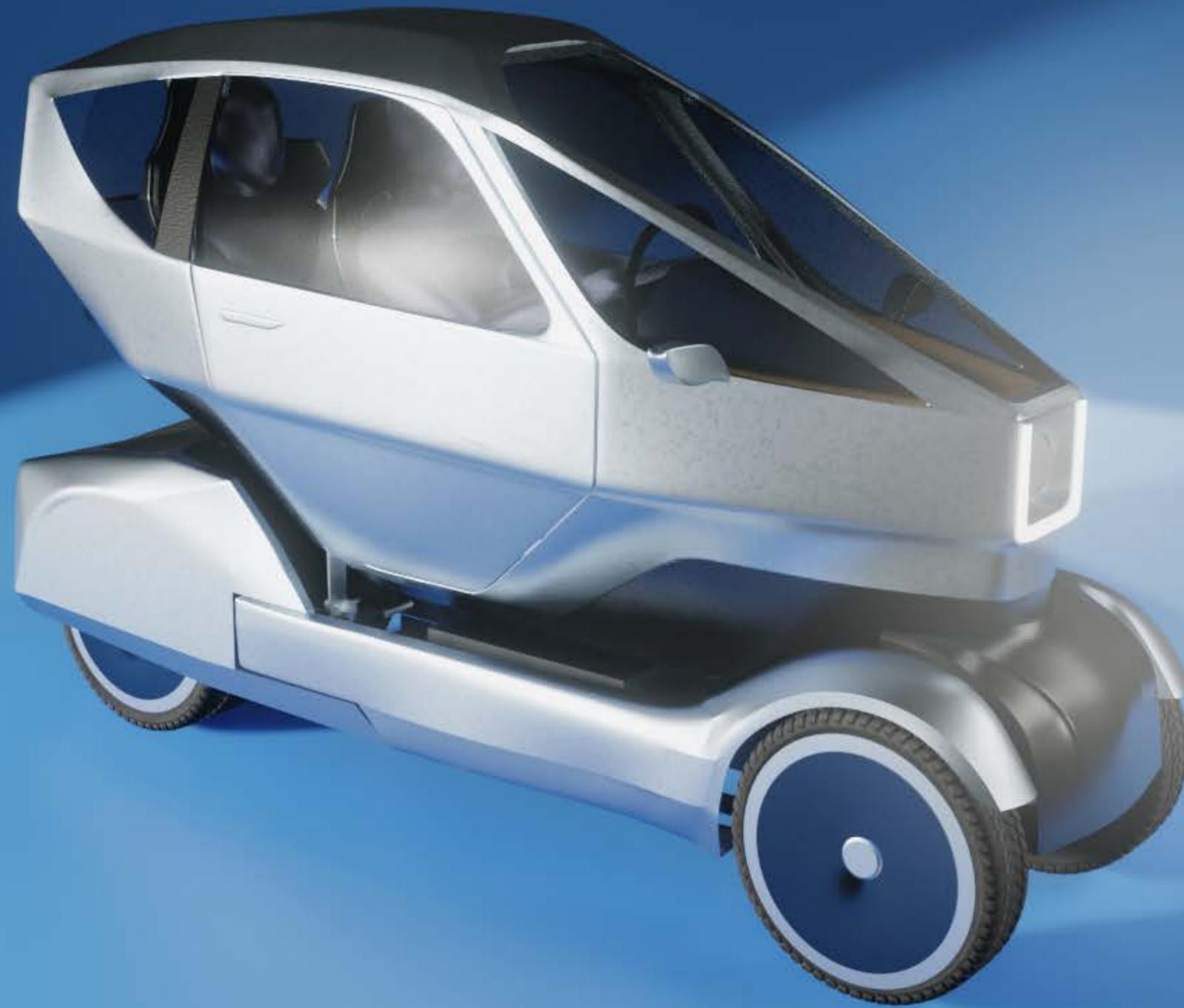


6. Dossier projet



Les apports de l'extrême défi

En premier bilan, l'extrême défi nous a apporté les points forts suivants

Constitution d'une équipe et émulation

Jalonnement

Soutien financier et constitution de société

L'équipe

Le caractère obligatoire de se constituer en équipe a été un point d'interrogation au début du projet.

Avec qui, pour quoi faire ?

Très rapidement, des candidats se sont proposés spontanément de collaborer au projet et avec des profils de haut niveau et tous complémentaires.

Commerce avec Clotilde DATIN (EDHEC, Consultant Transports et Mobilités)

Communication avec Magali LANCIEN (CELSA, Déléguée générale chez French Craft Guild)

Design avec Romain TONDRE (Institut supérieur de design, designer indépendant)

Business plan avec Maxime SCHUMENG, (IAE Paris - Sorbonne Business School, Deputy plant Controller at Faurecia)

Conception technique avec Emmanuel FRAISSE (ESTCA, chef de projet chez Renault) et Claude LEHONGRE (ENSAM, incubateur chez Renault également)

Malgré une coordination légère (une réunion en distanciel par semaine), l'équipe grâce à sa complémentarité s'est montrée très efficace par le partage et la mise en commun des idées et des concepts et a permis d'élargir au-delà de l'équipe comme l'étude EDHEC qui est en cours.

Sans l'extrême défi, nous ne nous serions pas rencontrés, nous n'aurions pas débattu, et beaucoup d'idées n'auraient pas germé.

Le jalonnement

Le cadencement de l'extrême défi, à savoir une saison 1 qui se termine en octobre 2022, suivi d'une saison 2 avec un démonstrateur en 2023 et d'une flotte en 2024 est extrêmement ambitieux.

Ce timing serré nous a conduit

A ne pas remettre au lendemain les décisions

A ne pas nous noyer dans les détails

A prendre de grandes orientations structurantes rapidement

Le fait de devoir rendre compte a été également un puissant moteur de motivation.

Soutien financier

Même si notre budget 2022 est modeste, l'aide procurée par l'ADEME aura permis d'amorcer l'étude d'une part, et d'autre part financer certaines études qui méritent rétribution comme la partie design qui est grande consommatrice de temps et à laquelle notre designer a pu se consacrer avec le bon investissement :

L'obligation de constituer une société pour participer a également été l'occasion de franchir le pas. Colibri Corp SAS sera peut être la structure administrative d'une belle expérimentation à venir.

Soutien technique

Nous avons apprécié les forums et réunions qui ont permis entre autre de trouver des contacts et des informations dans des domaines auxquels nous n'aurions peut être pas eu accès (renseignements administratifs comme usage des plaques W, informations sur le régime de propriété intellectuelle de certaines pièces etc...).

D'autre part, l'Extrême Défi s'est fait un nom et nous avons été très bien reçus auprès d'entités comme le CRNV par exemple qui avait

connaissance de ce défi.

D'un strict point de vu savoir-faire métier, la constitution même de l'équipe, avec ses compétences très larges à rendu moins nécessaire le recours à l'extrême défi sur des questions de choix techniques ou de dimensionnement (choix de technologie de batterie, dimensionnements chaine de traction).

Attente très forte pour l'avenir

Comme on l'a vu dans les chapitres précédents, le développement industriel de Colibri est très lourd.

Il est plus proche du développement d'une voiture que d'un vélo à assistance électrique.

Il faudra concevoir entièrement le véhicule, même si une grande partie des pièces peut être reprise de l'existant, l'industrialiser, le valider, l'homologuer, créer la filière d'approvisionnement de pièces, la filière de vente, la distribution, gérer l'après vente etc... Ce développement ne peut pas se faire sans moyens financiers, industriels et savoir-faire.

Dans tous ces schémas Colibri a besoin de deux choses:

- La possibilité de faire une démonstration avec un véhicule représentatif, les seuls qui aient roulé jusqu'à là sont de POC ou des maquettes mais aucun n'a été homologué et testé en grandeur nature dans la circulation. Nous espérons que cette possibilité nous sera offerte l'an prochain grâce à l'Extrême Défi.

- Une couverture médiatique pour faire connaître ce produit auprès de décideurs de bon niveau, capables de l'apprécier et de prendre ce challenge.

Nous comptons sur l'ADEME pour nous accompagner dans cette deuxième phase, financièrement bien sûr, mais surtout pour évaluer le produit, le faire connaître et le promouvoir auprès de potentiels développeurs s'il répond au cahier des charges initial.

Plan de travail 2023

Comme indiqué plus haut, une étude de marché est déjà engagée avec l'EDHEC. Elle rendra ses conclusions et recommandations mi 2023.

En parallèle de cette étude, nous avons l'intention de réaliser un démonstrateur selon le design présenté dans le dossier.

Ce démonstrateur a pour vocation d'aller jusqu'à l'homologation à la fois pour démontrer que l'homologation d'un tel véhicule est possible en catégorie L5e, mais aussi permettre des tests de type client en

situation réelle.

Seule cette expérimentation permettra d'infirmier ou confirmer les vertus de Colibri, sous les aspects circulation, parking mais aussi facilité d'usage et sécurité.

Nous comptons sur l'ADEME pour nous accompagner dans cette deuxième phase, financièrement bien sûr, mais surtout pour évaluer le produit, le faire connaître et le promouvoir auprès de potentiels développeurs s'il répond au cahier des charges initial.