

6. Dossier Projet

6.1 Retour d'expérience du travail en coopération de la Saison 1

La mobilité de demain c'est aussi une innovation d'usage pour répondre aux enjeux de la stratégie bas carbone de la France... Un modèle de possession personnel d'un véhicule automobile à 4 roues, diesel ou encore gros SUV électrique et de plus d'1,5 tonnes ne peut persister dans une société bas carbone et ne répond pas aux cas d'usage avérés, tant dans les ZFE que les territoires péri-urbains et ruraux. (Pour rappel, la tournée moyenne d'un facteur en France est de 6km/jour).

La révolution de nos modes de mobilité actuels ne se limite pas à proposer, imaginer, prototyper et produire de nouveaux véhicules sobres, durables, légers, simples, c'est un nouvel imaginaire qu'il faut créer pour donner l'envie d'évoluer et pour inspirer les générations futures, vers de nouveaux usages et la création de nouvelles filières et d'emploi (rétrofit, conception éco durable, mise en commun de pièces standardisées, nouveaux schémas de distribution à plus faible impact sur l'environnement...).

Cette part sociologique du changement des mentalités n'a pas été assez abordée dans la saison 1 de l'eXtrême Défi. C'est un point primordial qui doit être pris en compte pour qu'au final nos projets trouvent leur « product market fit » et répondent aux attentes des usagers. Le persona d'un livreur ou d'un conducteur de LEV doit être approfondi, ces emplois restent souvent les "invisibles" de la chaîne de valeur des transports de demain.

Au-delà de la technique et de la construction véhicule, nous devons innover pour intégrer l'économie du partage et la distribution platformisée des engins et des services initiés par la micro mobilité et les engins de déplacement personnel. C'est une révolution culturelle que nous devons faire. Nous n'avons plus le temps. Il est Midipile, c'est maintenant !

La collaboration entre les équipes MIDIPILE, AVAIRX, COMMODUS et les autres acteurs de l'eXtrême Défi ont fait apparaître des besoins essentiels d'expérimentation rapide pour à la fois valider des solutions techniques communes dans une démarche d'économie d'échelle (les objectifs du Défi) et également pour tester la commercialisation et la pérennité des nouveaux usages auxquels répondent les véhicules intermédiaires.

Les problématiques d'homologation et de standardisation doivent être rapidement dépassées pour permettre aux acteurs de l'eXtrême Défi de tester leurs solutions ensemble et d'identifier plusieurs commun contributeurs à l'émergence de la filière.

6.2 Les obstacles/ freins anticipés pour les autres saisons et donc les besoins identifiés pour les surmonter :

Support technique général :

Sur l'aspect réglementaire, nos catégories de véhicules LEV ne rentrent dans aucune cases connues. Les classes d'homologation sont vieillissantes et peu adaptées aux nouvelles mobilités. En conséquence, la procédure d'homologation est longue et coûteuse. Le véhicule Midipile nécessite une homologation L6eb, les échanges avec l'organisme régulateur le CNRV et l'UTAC doivent être réguliers et doivent être facilités, probablement en les conviant dans les expérimentations à venir.

Via L'eXtrême Défi un accès facilité à ces instances pourrait être mis en place pour mutualiser certains points et obtenir in fine des procédures d'homologation plus courtes et plus économiques.

Expérimentation :

En 2023-2024 nous souhaitons multiplier les essais in situ en environnement urbain ou industriel avec des territoires, collectivités locales et entreprises privées. Cela est nécessaire pour confirmer notre « product market fit » et fiabiliser notre offre et notre produit.

Labélisation :

MIDIPILE a prévu de lever des fonds (pré-seed), une labélisation donnera plus de crédibilité pour les futurs investisseurs. L'intégration d'une communauté d'acteurs et de beta testeurs permettrait à l'équipe MIDIPILE AVAIRX COMMODUS de valider la proposition du commun, d'avancer à livre ouvert sur les modèles d'affaires du container mis en commun, avec notamment la Fabrique de la Logistique, les territoires confrontés à la mise en place de ZFE et la pression du e-commerce et des plateformes logistiques de type darkstore qui doivent être mieux régulés.

Cette démarche permettra d'ouvrir à la conception de nouveaux communs, notamment sur la cinématique et la durabilité et réparabilité des pièces d'usure.