



Les vainqueurs du E-Prix de Zurich en formule E, le 10 juin 2018
© Reuters/Moritz Hager

Antoine Lorotte, CEO de FiveCo
Article paru le 5 juillet 2018 dans le journal Le Temps

OPINION

Formule E... Le moteur de l'innovation est-il bridé ?

Après le E-Prix de Zurich, Antoine Lorotte, CEO de FiveCo, critique les contraintes faites aux constructeurs automobiles et à leurs ingénieurs.

La Formule E a le vent en poupe. Le E-Prix de Zurich qui vient juste de se dérouler en Suisse a vu la victoire de Lucas Di Grassi (Audi ABT) devant Sam Bird (DS Virgin). Quand on sait que la ville n'avait pas accueilli de course automobile depuis 63 ans, on se dit qu'il se passe quelque chose...



Antoine Lorotte

Qui aurait pu imaginer, il y a plus d'un demi-siècle, que la fée électricité propulserait des moteurs à plus de 225 km/h, avec des bolides capables de passer de 0 à 100 km/h en moins de trois secondes?

Les barrières à l'innovation

Et pourtant, passé l'effet «waouh», on s'interroge sur le devenir de l'innovation... Et si l'observateur naïf se dit en rêvant que le temps n'est plus très loin, où, comme dans le film de science-fiction Tron, il pourra voir des motos en lévitation faire la course, il en va autrement des experts. En effet, l'ingénieur et le technicien qui ont les mains dans le cambouis, ou pour être plus précis dans le silicium, réalisent que la ligne d'arrivée de ce genre d'exploit futuriste est encore loin. Aussi, se rendent-ils compte qu'ils disposent de bien peu d'atouts pour créer la différence.



« Il fut un temps où la liberté d'invention n'avait pour limite que celle de l'imagination des ingénieurs et des règles de la physique. »

Le champ des possibles dans la formule E est très limité puisque les constructeurs sont contraints: ils reçoivent tous un châssis et une batterie identiques. Et leurs seules «marges d'innovation» portent sur le moteur et le contrôleur (avec d'ailleurs une puissance bridée). Il y a tellement peu de possibilités qu'au final les voitures se ressemblent toutes. De ce fait, l'engouement du public est moindre, et le faible intérêt des marques s'en ressent. La course à la plus belle écurie appartient désormais à l'histoire passée. Les investissements des constructeurs se sont taris. À tel point qu'une plaisanterie circule dans le milieu des spécialistes: «le budget de la Formule E, c'est le budget de la machine à café à la Scuderia Ferrari». Cette discipline sportive a priori futuriste aurait-elle sonné le glas de l'innovation avec un grand I en sport automobile?

Si loin de la Formule 1

Les ingénieurs automobiles qui consacrent leur vie à ce secteur ont forcément une pointe de nostalgie, surtout s'ils ont connu la grande époque de la Formule 1.

Il fut un temps où la liberté d'invention n'avait pour limite que celle de l'imagination des ingénieurs et des règles de la physique. Chaque écurie pouvait à tout instant révolutionner la discipline entière en jouant devant les concurrents une carte maîtresse et devant les yeux éberlués du public. Tyrell a totalement bouleversé les règles du sport avec ses modèles farfelus, puis, ce fut au tour de Renault en 1977 de lancer le Turbo, alors que personne ne s'y attendait. Où est passée cette époque où une course était l'occasion de dévoiler des surprises? Et nous parlons ici d'automobile, mais ce secteur est loin d'être le seul. Comment ne pas penser au milieu nautique et au grandiose final de la Coupe Louis Vuitton, pour lequel les voiliers dressaient leurs coques afin de dévoiler leurs quilles, révélant ainsi aux yeux des experts et du public les secrets qui ont permis de créer la différence?

« Chaque innovation doit comporter sa part d'inattendu. Cela comprend bien évidemment la prise de risque. »

La différence se fait-elle encore dans l'innovation?

Pour en revenir au sujet de la Formule E, doit-on penser que celle-ci aurait tendance à s'autocensurer? Pourquoi pose-t-on tant de contraintes aux techniciens qui y travaillent? On aurait pourtant tort de croire que cette tendance se limite à la dernière-née des disciplines de la course automobile. Son ancêtre, la Formule 1 est également concernée. Interrogé sur l'avenir de cette dernière, Cyril Abiteboul de Renault Sport Racing remarque que l'innovation n'est plus vraiment un secteur très différenciant entre les écuries: «Nous sommes dans un environnement très réglementé et concurrentiel: une innovation est, soit déclarée illégale, soit très rapidement copiée. Dans cette discipline le cahier des charges est largement défini par le niveau de compétitivité de nos concurrents et par le régulateur.»

Les concours ont toujours été des vecteurs de performances pour challenger les innovateurs et leur permettre de donner le meilleur d'eux-mêmes. Mais pour que cela fonctionne il est impératif de leur accorder toutes les latitudes possibles ainsi qu'un maximum de liberté. Chaque innovation doit comporter sa part d'inattendu. Cela comprend bien évidemment la prise de risque. Or si on élimine cette possibilité en bridant les ingénieurs par des normes et des contraintes autres que purement liées au monde de la technologie, alors ces derniers ne rendront qu'une copie décevante. Ils se contenteront de respecter les règles pour ne pas basculer dans l'interdit et n'oseront plus dépasser les limites. N'oublions pas que le sport auto, quelle que soit la formule, est d'abord une course entre ingénieurs. Si on pave le chemin de ces derniers de panneaux d'interdiction, non seulement ils n'iront pas très loin, mais ils risquent vite de se retrouver dans l'impasse!