

GUILLAUME GODER, ENTREPRENEUR PASSIONNÉ DE SPORTS AUTOMOBILES ET DE LA BLOCKCHAIN, PORTE LE PROJET INDIAN OCEAN INTELLIGENT CITY DEPUIS CES HUIT DERNIÈRES ANNÉES. LE CEO DE L'INDIAN OCEAN CIRCUIT NOUS PARLE DE L'AMBITION QU'IL PARTAGE AVEC SON ÉQUIPE AUX COMPÉTENCES TRANSVERSALES DE PROPOSER UN NOUVEAU PILIER ÉCONOMIQUE À MAURICE. ENTRE RECONNAISSANCE INTERNATIONALE ET PROMOTION DE NOUVELLES TECHNOLOGIES, GUILLAUME GODER SE DIT CONVAINCU QUE CE PROJET SERA BÉNÉFIQUE À TOUTE LA NATION.

GUILLAUME GODER

(CEO D'INDIAN OCEAN CIRCUIT)

**«DOTER MAURICE D'UN
FLEURON DE NIVEAU
INTERNATIONAL DANS
LE SPORT AUTOMOBILE»**

NAD SIVARAMEN
PHOTOS : KEVIN MEMRAJ MAHADOO



Parlez-nous de votre projet ambitieux de créer un circuit automobile à Maurice.

Un des axes de notre projet est la création d'un circuit automobile. Nous envisageons à travers cette réalisation de doter l'île Maurice d'un fleuron de niveau international dans le domaine du sport automobile porté par Indian Ocean Circuit Ltd (IOC). Notre objectif est d'articuler une vraie ville intelligente et écoresponsable reposant sur le thème du sport mécanique où les passionnés trouveront un circuit en asphalte et une infrastructure pouvant accueillir, entre autres, des courses de MotoE et de Formule E, un circuit de karting, un circuit en terre battue, un circuit de 4x4 Challenge avec du franchissement, et une arène pour le duel des champions.

Toutes ces infrastructures seront à usages multiples (courses de dragsters, drift, slalom, zone de cascades, course de quad local, régional, motocross, buggy, drift, compétition de slalom, courses de 4x4, et shows automobiles). En multipliant toutes les disciplines auto et moto au cœur de l'Indian Ocean Circuit Motorsport Intelligent Green City, nous nous orientons vers un projet inédit.

Cette ville aura pour objectif de gratifier l'économie mauricienne, dans son ensemble, d'un élément catalyseur. Il est d'autant plus important dans le contexte mondial actuel, qui s'avère difficile pour l'ensemble des économies, de donner un sérieux coup de fouet de l'intérieur par des projets visionnaires qui propulsent notre île non seulement aux niveaux local et régional, mais aussi lui procurent une réelle visibilité au cœur de la sphère internationale de l'automobile. Le transit, la logistique, l'État, tout le monde en tirera bénéfice.

Pendant la période hivernale,

«NOTRE CITÉ AURA UNE SÉCURITÉ AU NIVEAU INFORMATIQUE ÉGALE À CELLE D'UNE BANQUE»

nous subissons une importante baisse touristique principalement parce que l'argument phare de la destination mauricienne tourne autour du soleil et de la plage. En organisant des événements sportifs auto et moto internationaux en cette période, l'IOC viendra pallier cette baisse en rendant la période hivernale attrayante pour une clientèle ciblée et conquise à la cause du sport automobile mondial. Imaginez le slogan : «L'île Maurice accueille la MotoE!» C'est un titre extrêmement vendeur et flatteur pour notre île, sachant que nous avons déjà sécurisé un accord avec l'unique promoteur du championnat du monde de Moto GP (Dorna Sports S.L.). En outre, nous tenons à préciser que nous avons aussi leur support inconditionnel pour la mise en place d'une Young Riders Academy à Maurice.

En promouvant des événements locaux, régionaux et internationaux tout au long de l'année, c'est toute une industrie qui verra le jour et qui sera mise en lumière. Toutes les semaines, les spectateurs viendront assister à des courses automobiles alors que les propriétaires des îles avoisinantes et de l'Afrique subsaharienne pourront envoyer leurs bolides pour des compétitions à Maurice.

En quoi votre ville intelligente diffère-t-elle des autres que nous connaissons à Maurice ?

Il y a de multiples façons de définir une smart city et ceci dépend grandement des promoteurs. La nôtre – la cité IOC – sera interconnectée à

ses différents composants structurels afin de coordonner les multiples éléments de la cité bien au-delà de la domotique classique. Elle sera un centre d'intelligence artificielle où les nouvelles technologies seront développées, testées et mises en pratique. À titre d'exemple, vous vous garez dans un espace de parking pour faire du shopping dans la cité et votre enfant veut aller jouer dans le parc. Le centre d'intelligence artificielle relié à une application mobile sera capable de vous dire où se trouve votre voiture, où est votre enfant, et ce qu'il a consommé. En fonction de l'énergie dépensée, vous obtiendrez des tokens écologiques que vous pourrez utiliser dans les différentes infrastructures de la cité, à l'instar d'un atelier botanique gratuit, d'une expérience de conduite sur un circuit, d'une collation de votre choix dans le jardin à zéro émission, ou encore l'option de les conserver en cryptomonnaies. Tout ceci se fera sans intervention humaine, et sera une partie du potentiel de notre ville intelligente. Malgré le fait qu'à ce niveau il n'y aura pas d'intervention humaine, l'humain sera au centre de la réflexion avec l'intelligence artificielle qui se mettra au service de l'homme.

La cité IOC ne sera pas conçue uniquement pour les adeptes de sport mécanique car elle permettra également à tous les membres de la famille de pratiquer des loisirs variés et de se familiariser aux nouvelles technologies dans notre centre d'intelligence artificielle à travers de mini-courses de drones et de voitures télécommandées.



**«TOUTE LA
CITÉ IOC A ÉTÉ
PENSÉE AUTOUR
DU CONCEPT DE
BIOPHILIE ET
D'INTELLIGENCE
ARTIFICIELLE»**

Est-ce que ce projet n'est pas un brin utopiste dans le cadre mauricien ?

Pas du tout ! Surtout quand on prend en considération les nombreuses années de travail et les accords passés avec différentes entreprises ayant des compétences reconnues dans divers domaines, allant de l'énergie verte aux dernières technologies biophiliques. Nous souhaitons démontrer l'étendue des recherches faites ainsi que les nombreuses technologies qui ont fait leurs preuves depuis des années dans différents pays. Il fallait simplement y réfléchir afin de se doter d'une plateforme commune de communication. Notre

fort désir de faire les choses autrement, tout en mettant le bien commun en avant, a aussi grandement aidé à trouver des solutions pérennes aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux auxquels nous faisons face.

Un exemple concret de notre implication dans le domaine de l'énergie est notre accord avec la société Pavegen qui fabrique des carreaux intelligents générant de l'électricité par pression en vue de l'hyperconnectivité de la cité. Tout est traité en temps réel. Ainsi, si lors de votre passage dans la cité, vous générez Rs 50 d'électricité, il est tout à fait normal et de bon sens, selon nous, qu'une partie vous soit reversée d'une façon ou d'une autre. Grâce à votre marche sur le parcours doté du module de notre partenaire Pavegen, un ticket pour une boisson vous sera alors attribué automatiquement via le système qui vous reconnaîtra auprès du distributeur automatique par votre bracelet, votre carte ou votre téléphone mobile. Les algorithmes de décisions pourront changer au fil du temps, ou encore selon la période de chaleur, ou du taux d'humidité.

Qu'en est-il de la vulnérabilité de la cité au piratage informatique ?

C'est probablement une des premières interrogations que nous avons eu à résoudre. D'une part, il y aura tout un arsenal de mesures de sécurité informatiques échelonnées de différentes façons et renforcées par notre propre blockchain. Je peux dire avec certitude que notre cité aura une sécurité au niveau informatique égale à celle d'une banque.

L'hyperconnectivité a-t-elle un coût énergétique élevé ?

Tout dépend de la façon dont le sujet est abordé. Notre cité sera totalement autonome en énergie verte. Nous avons opté pour la technologie solaire Smart Flower, qui suit le mouvement continu du soleil et se nettoie automatiquement tous les jours, ce qui nous fait un gain de 30 % à 40 % comparé aux panneaux solaires classiques.

Quels sont les principaux attraits d'une cité éco-responsable ?

Toute la cité IOC a été pensée autour du concept de biophilie et d'intelligence artificielle, avec une gestion des déchets finement articulée autour d'une maison solidaire et de la solidarité sociale, et d'un centre de recyclage. De ce fait, il n'y aura pas de gaspillage, d'où l'efficacité et l'accès sur le social envers les plus vulnérables de notre société mauricienne. Notre plan directeur mise sur l'optimisation des espaces de parking comme nous avons opté pour des parkings en hauteur avec un étage dédié aux véhicules électriques, dont nous offrirons gratuitement la recharge à partir d'une énergie 100 % renouvelable. Toute la cité sera dotée de composants pour neutraliser les émissions de gaz à effets de serre, et nous comptons atteindre le seuil de la neutralité au niveau carbone dès le départ. Par la suite, nous espérons atteindre la neutralité carbone sur l'ensemble de nos activités.

La biophilie misera, quant à elle, sur l'intégration de la nature dans l'ensemble de la cité, non pas uniquement en matière de décoration, mais pour vraiment faire corps avec la nature. Des pays comme Singapour appliquent ce concept depuis fort longtemps à travers de mini-forêts urbaines, des murs végétaux et une architecture qui rappelle la nature.

Nous avons l'immense atout de collaborer avec une experte détenant un doctorat en urbanisme écologique qui a veillé à ce que chaque composant aille dans ce sens. Il n'est pas question de faire du *greenwashing* mais plutôt de répondre à un besoin fondamental de nos concitoyens dans un environnement sain.

Selon vous, comment réagiront les environnementalistes ?

Je suis d'avis qu'une levée de boucliers de leur part se passe dans des situations où il n'y a pas une écoute des craintes évoquées et une incapacité de trouver des solutions dans l'intérêt commun. Chez IOC, nous sommes à l'écoute et animés par l'esprit fédérateur des bâtisseurs. Si les écologistes ont des craintes, nous sommes à leur écoute, le but étant de mettre notre mère patrie sur la carte des sports automobiles internationaux et de faire de Maurice un hub événementiel pour la région sans pour autant négliger l'aspect environnemental. C'est le bien commun qui prime.

De plus, la cité déploiera des infrastructures pour endiguer et recycler les éventuelles pollutions, mais nous utiliserons aussi judicieusement la nature pour filtrer le CO₂. Nous imposerons de même des restrictions sur le bruit des pots d'échappement pour toutes les voitures et les motos qui feront de la compétition chez nous. En complément, nous appliquerons une charge additionnelle aux événements à moteur à combustion interne, et l'intégralité de cette charge sera reversée aux ONG œuvrant dans l'écologie. Nous voulons donner plus de moyens à ceux œuvrant dans le domaine écologique. D'autre part, nous irons dans un *phasing out process* en ligne avec la charte européenne

sur l'environnement. Ainsi, d'ici 2035, il y aura plus de compétitions locales et régionales d'engins à combustion interne, hybrides au départ et entièrement électriques par la suite.

Ne pensez-vous pas qu'un tel projet aurait dû être l'initiative du gouvernement ?

Certes, je ne peux répondre sur l'action d'un gouvernement, quel qu'il soit. Cependant, je suis d'avis que le rôle d'un gouvernement est d'agir en tant que régulateur. L'État devrait tout mettre en œuvre afin de proposer un cadre idéal à l'investissement sur le territoire national, alors que par ailleurs les entrepreneurs ont pour mission la mise en œuvre du contenu et de la complexité des projets à développer. Dans notre cas, le gouvernement a été très attentif à notre projet. Nous avons soumis des dizaines de documents depuis 2016 comme le veut la procédure en vigueur, et nous avons eu de nombreux entretiens avec les différents organismes gouvernementaux. En résumé, je pense que chaque entité qui constitue une société a son rôle à jouer et sa propre partition pour le bien-être des membres de la population en général.

«L'INVESTISSEMENT EST ÉNORME ET IL EST CHIFFRÉ AU-DELÀ DE RS 30 MILLIARDS»





Nous avons personnellement fait appel à des dizaines de consultants internationaux et toute une batterie de conseillers de haut niveau depuis de nombreuses années. Nous avons consacré énormément d'heures de travail à jongler entre 9 fuseaux horaires en amont et en aval. Fort de cette expérience, je comprends donc qu'une cité de cette envergure puisse prendre du temps à être décortiquée au niveau décisionnel du gouvernement. Il est aussi important de souligner que nous avons perdu deux années et demie avec la pandémie de la Covid-19, mais désormais les choses bougent à un rythme plus soutenu au niveau des différentes instances de l'État en ce qui concerne notre projet.

Le gouvernement aura de toutes les façons un rôle très important à jouer en créant les infrastructures légales requises



DE GAUCHE À DROITE : BRIAN BUSSIER, KINSLEY RAMEN, CLAREL MARION, MAYESSEN NAGAPPA-CHETTY, JEAN BERNARD ASTRUC ET GUILLAUME GODER.

pour canaliser les différents secteurs qui convergeront autour du sport mécanique qui sera développé sous

toutes ses facettes. Certains pays ont même mis en place un ministère dédié à ce segment vu les multiples perspectives de

«L'UNIVERS DE LA CRYPTOMONNAIE EST BIEN PLUS COMPLEXE QUE LA FINANCE TRADITIONNELLE»

développement qui découlent de ce pôle économique.

Un tel projet a certainement besoin d'un investissement important...

L'investissement est énorme et il est chiffré au-delà de Rs 30 milliards. En ce qui concerne les investisseurs, nous innovons aussi. Voyez-vous, le projet *Indian Ocean Circuit Motorsport Intelligent City* est fait par des Mauriciens, pour les Mauriciens et pour le monde.

Je ne veux absolument pas que les investisseurs viennent changer complètement l'orientation et l'opération de la cité et surtout la partie sociale et environnementale qui est le cœur et le poumon du projet. C'est pour cela que, même à ce niveau, nous innovons. Notre stratégie d'investissement est diamétralement différente de ce qui se fait généralement.



«IL FAUT BRISER CETTE OMERTA OÙ LES FINANCES DICTENT L'ESG»

ces attrait. Il fallait donc un investissement neutre qui ne fasse pas du *greenwashing* et de *social washing*, avec une gouvernance décentralisée et absolument transparente, tout en gardant une maîtrise absolue sur le fonctionnement. Comme dans un véhicule, il est impensable de perdre le contrôle. Dans sa conception, nous ne voulions pas que IOC devienne un développement où les Mauriciens seraient réduits à demeurer en dehors de la clôture et à ne bénéficier que de miettes de pain. Ceci n'est pas notre conception des choses. Je pense qu'il faut briser cette omerta où les finances dictent l'ESG ; chez nous, les finances seront au service de l'ESG, et pas autrement.

Je suis un humaniste dans l'âme, pro-mon pays, et totalement apolitique. Nous avons formulé notre offre au gouvernement parce que c'est un projet d'envergure nationale. C'est le pays dans son ensemble qui en bénéficiera le plus, mais rien ne dit que si demain nous avons une proposition du privé, cela ne se fasse pas. Nous sommes ouverts aux éventuelles propositions. Le comité exécutif prendra la décision la plus juste qui lui sera faite, mais en revanche, je peux vous affirmer que nous avons fait une offre très intéressante, et que financièrement, le propriétaire terrien s'en tirera très bien.

Il est clair que nous avons des adeptes de vitesse à Maurice. Ne pensez-vous pas qu'un tel projet accentue les problèmes de vitesse sur nos routes ?

Bien au contraire, nous créerons le cadre qu'il faut avec les infrastructures adéquates. Les adeptes de vitesse comprendront qu'il ne suffit pas uniquement de mettre le pied au plancher pour être considéré comme un bon pilote. Il y a des méthodes et des techniques de conduite à apprendre, des étapes à franchir pour avoir une licence de circuit. De plus, pour pouvoir participer aux différentes courses locales et régionales que nous organiserons, il faudra avoir un casier vierge pour les excès de vitesse et le *reckless driving* sur les deux années précédentes pour la demande de permis de circuit. Au cas contraire, ils auront accès uniquement à la partie *driving experience*, qui sera coachée. Notre rôle n'est pas de reconnaître les bons ou les mauvais conducteurs. Il y a des autorités compétentes pour cela. Par contre, ce que nous constatons, c'est que nous accueillons de plus en plus d'automobiles puissantes et non adaptées à nos routes.

Le mot de la fin...

La mise en opération finale de toute la cité coïncidera avec la phase montante de la reprise économique mondiale, c'est-à-dire dans 3 à 4 ans. Et de ce fait, je pense qu'il est important pour Maurice de ne pas manquer le coche. De par notre action continue dans la conception du projet IOC, nous affirmons notre engagement patriotique car nous avons une occasion unique de donner à notre pays un aimant à forte puissance pour le monde des affaires, le tourisme et l'écologie. Alors osons !

Nous allons donc vers une ITO (*Initial Token Offering*) et la partie gouvernance sera pilotée via une structure que nous connaissons comme étant une DAO (*Decentralised Autonomous Organisation*).

Un tel financement via la cryptomonnaie n'est-il pas peu conventionnel et pas régulé ?

Je pense qu'il est important de démystifier cela. La cryptomonnaie n'est pas régulée en ce qui concerne les prix mais elle obéit aux lois de l'offre et de la demande en partie. Il n'y a pas de banque centrale qui intervient pour évaluer la monnaie, mais aujourd'hui elle est extrêmement réglementée par rapport aux conventions sur le blanchiment d'argent, le KYC, etc. Par ailleurs, le gouvernement a promulgué une loi, le *Virtual Asset Act*, en janvier dernier.

L'univers de la cryptomonnaie est bien plus complexe que la finance traditionnelle. Articulé judicieusement, il pourrait aider les petits États insulaires comme le nôtre à accomplir de grands projets, et aider les PME à grandir de façon exponentielle. Il ne faut pas oublier que c'est un marché de 2,1 trillions de dollars qui est en constante augmentation. Nos experts ont élaboré toute la stratégie, le tokenomics, entre autres, autour de notre financement et *we are ready to roll*.

Pouvez-vous nous expliquer davantage ce choix d'investissement ?

Le choix a été motivé par le souci de résoudre plusieurs problématiques. Comme notre projet est basé sur l'ESG, il était inconcevable pour nous de faire des concessions sur aucun de