UNE VOITURE D'ICI **POUR LES GENS D'ICI**

Dès 2016, on devrait la voir circuler dans nos rues. Avec ses trois roues et sa forme très aérodynamique en goutte d'eau, l'ECAR 333 va attirer tous les regards. Entièrement conçu et fabriqué en Belgique, ce véhicule futuriste propose une solution de mobilité très respectueuse de l'environnement : pas de pétrole et pas de bruit pour une conduite zen, tout en souplesse. Cette voiture qui se recharge à la maison ou au bureau comme un téléphone portable est la matérialisation d'un rêve, le passage à la phase industrielle d'une utopie, celle qui anime Xavier Van der Stappen, un Bruxellois qui, depuis des années, a multiplié les initiatives pour plaider la cause du développement durable en Europe et en Afrique.

BELGE ET ÉLECTRIQUE

7 octobre 2015. Xavier Van der Stappen pose à côté de son « bébé », l'ECAR 333, une voiture écologique et 100 % belge qui sera assemblée au sein des ateliers Jean Delcourt à Grâce-Hollogne, en région liégeoise, là précisément où cette photo a été prise.

PHOTO
RONALD DERSIN

Avec ses trois roues, elle est capable de transporter trois personnes et dispose d'une autonomie de 300 km. Elle a donc été baptisée ECAR 333. Un nom évident, dans l'esprit de simplicité qui anime la future production en série de cette voiture électrique 100 % belge. Fabriquée pour le marché local avec de la main-d'œuvre locale, elle sera constituée de matériaux recyclables, mais aussi biosourcés, telle par exemple sa carrosserie en lin. Sans perte d'énergie, grâce à sa propulsion arrière, l'ECAR peut atteindre une vitesse de 130 km/h. La recharge complète des batteries se fait en trois heures via une prise conventionnelle de 16 ampères. Comme elle consomme moins d'un kw au kilomètre, le fabriquant annonce des frais de « carburant » se réduisant à 1 euro les 100 kilomètres ! Grâce à un double circuit électrique, l'autonomie annoncée est réelle : elle ne sera pas amputée par l'usage de la climatisation et des phares. Très légère (moins de 800 kilos), l'ECAR est haute de 1,40 mètre pour une largeur de 1,60 mètre et une longueur de 3,60 mètres. Avec un volume de coffre de 550 litres pour son modèle « City », elle se déclinera en six versions, dont une utilitaire. Les premiers modèles – sortie annoncée en 2016 – seront réservés à des collectivités (villes, communes…). Ce n'est qu'en 2018 que les particuliers pourront s'essayer à cette conduite zen et belge. Prix annoncé de la version de base (autonomie de 100 km) : moins de 20 000 euros.

100 KILOMÈTRES POUR 1 EURO

Le conducteur de l'ECAR 333 disposera notamment de cette tablette lui permettant de s'offrir de multiples compteurs et indicateurs selon sa convenance, ainsi que, bien sûr, d'un système de guidage GPS. Très économique en consommation d'énergie, ce véhicule connecté bénéficiera aussi d'un monitoring à distance qui permettra d'avertir le conducteur de la nécessité d'entretiens préventifs et ciblés.

« JE ME SUIS DIT QUE C'ÉTAIT DANS MA TRIBU QU'IL FALLAIT AVANCER »

PAR **MICHEL BOUFFIOUX**

« Bonjour Monsieur Xavier ! » Au musée de l'automobile, l'Autoworld sis dans le parc du Cinquantaine à Bruxelles, Xavier Van der Stappen ne doit pas payer l'entrée : il est immédiatement reconnu par le portier. Il est vrai que notre interlocuteur est l'un des rares concepteurs de véhicules à pouvoir se targuer de voir ici exposées, de son vivant, certaines de ses créations. Avec lui, nous allons observer sa « Toujours Contente », une sorte de saucisse sur roue à motorisation électrique qu'il construisit naguère avec des élèves d'écoles techniques de la région liégeoise. « On l'avait baptisée ainsi en référence à la "Jamais Contente" construite au XIXe siècle par Camille Jenatzy », nous explique-t-il. « Savez-vous que cette voiture belge fut le premier véhicule automobile à franchir le cap des 100 km/h ? Et ça se passait sur des routes peu orthodoxes. Cela laisse rêveur. »

A deux roues de là se trouve un autre de ses prototypes électriques avec lequel, en 2010, il parcourut des milliers de kilomètres, de Copenhague jusqu'à Cape Town. « Cette année-là, il y avait la conférence internationale sur les changements climatiques au Danemark et la Coupe du Monde de foot en Afrique du Sud. Il m'a semblé que c'était de bonnes occasions d'attirer l'attention sur la mobilité écologique. Ce tricycle-là pouvait rouler jusqu'à 110 km/h et disposait d'une autonomie de 400 kilomètres. Mais, en termes de confort et de fiabilité, on était encore loin de l'ECAR 333… A vrai dire, ce fut même une véritable catastrophe : les pannes étaient régulières, ce qui m'obligeait à démonter, à réparer. Mais à apprendre aussi ! » raconte Xavier Van der Stappen.

Avec sa barbe poivre et sel, son blouson et ses airs de baroudeur, notre interlocuteur renvoie plus à l'univers de Corto Maltese qu'à celui de Michel Vaillant. Est-il un aventurier ? Un ethnologue ? Un auteur ? Un réalisateur ? Voire « un ambassadeur de l'éco-mobilité », comme on l'a parfois présenté ? Il y a certainement de tout cela dans ce personnage qui se résume lui-même avec beaucoup de modestie : « Je suis un autodidacte. » Il précise : « Très jeune, j'ai été formé par les voyages et la découverte d'autres cultures. J'ai beaucoup appris de mes séjours en Afrique. J'ai découvert des régions où l'on manque de tout et où l'on apprend à faire beaucoup avec peu. Je suis entré en dialogue avec des personnes qui cherchent à préserver leur environnement, à ne pas l'impacter pour les générations futures. Cela m'a déterminé à agir. »

Ainsi donc, l'aventure de la voiture électrique belge commença sur un canoë. « Dans les années 1980, je m'étais mis en tête de descendre le Niger. Cela m'a pris deux ans. Cette expérience m'a donné le goût de l'Afrique. Ensuite, pour échapper au service militaire, je me suis engagé dans l'organisation Médecins sans Frontières, au sein de laquelle j'ai notamment été responsable de la mission en Ethiopie. Ensuite, j'ai développé le service audiovisuel de cette ONG. Ce savoir-faire m'a conduit vers le reportage, la rédaction de livres, la réalisation de films pour faire comprendre la réalité de l'Afrique, pour témoigner aussi de ce qu'elle peut nous apprendre sur la vie, l'environnement, les rapports entre l'homme et la nature. »

SES VOYAGES EN AFRIQUE ONT PROVOQUÉ LE DÉCLIC : « LES TOUAREGS ET LES MASAÏS ONT COMPRIS AVANT NOUS QU'IL ÉTAIT INSENSÉ DE DEMANDER PLUS À LA TERRE QUE CE QU'ELLE PEUT NOUS DONNER »

Dès le début des années 1990, Xavier Van der Stappen organise des expositions ethnographiques d'envergure sur les thématiques qui lui sont chères. Son travail est montré à Paris au musée du Quai Branly, ou encore au musée royal de l'Afrique centrale à Tervuren, et sa détermination est de plus en plus forte : il veut transmettre ce qu'il a compris en côtoyant des populations fort isolées comme les Touaregs et les Masaïs : « Ils ont compris avant nous qu'il était insensé de demander plus à la Terre que ce qu'elle peut nous donner. Cela n'a pas fait de moi un Khmer vert mais, petit à petit, je me suis de plus en plus intéressé à des technologies qui pourraient permettre de conserver notre confort de vie tout en préservant la planète. »

Ce qui est exactement le principe de la voiture électrique belge qui va bientôt circuler sur nos routes… Mais pour en arriver-là, notre aventurier a eu besoin de quelques petits coups de pouce du destin. Dans les années 2000, deux grandes expos lui ouvrent en effet le chemin. La première, organisée en parallèle à Paris et à Dakar, était consacrée la sauvegarde des ressources naturelles, principalement celles de la mer. Elle amène les autorités sénégalaises à lui demander d'imaginer ce que pourrait être Dakar en 2040 si cette ville intégrait toutes les énergies alternatives qu'offre l'eau, le soleil et le vent.

Xavier Van der Stappen raconte : « A l'occasion de ces expos, des amis africains m'ont souvent interpellé : "C'est chez vous qu'il y a les moyens pour développer des technologies non polluantes, mais c'est aussi chez vous qu'on pollue le plus !" Alors je me suis dit que c'était dans ma tribu qu'il fallait avancer. En plus, il y a eu cette rencontre amusante, et sans doute déterminante, avec le président sénégalais Abdoulaye Wade. Accompagné de l'ambassadeur de France, Jean-Christophe Rufin, il regardait un des panneaux de mon exposition "Dakar 2040" où l'on voyait un tricycle électrique. J'ai saisi la balle au bond et je lui ai dit : "La prochaine fois, je reviendrai dans votre pays en véhicule électrique." »

Pari tenu. En 2009, après avoir mis au point un premier prototype électrique roulant à 50 km/h, il fait son « Paris-Dakar No Oil » : 6 000 kilomètres sans une goutte de pétrole, 165 heures de route, certes, mais sans le moindre pépin technique. Xavier Van der Stappen sourit à pensant à cette époque : « Il n'y a que cinq ans de cela, mais quelle évolution ! Mon premier véhicule était encore muni de pédales pour les montées et les démarrages… Mais l'année suivante, ce n'était déjà plus le cas et je suis arrivé à doubler tous les chiffres : un périple de 12 000 km, un véhicule pouvant dépasser les 100 km/h et disposant de 400 km d'autonomie » (NDLR : le voyage Copenhague-Cape Town, évoqué plus haut).

Notre baroudeur aurait pu en rester là… Sauf qu'avec le temps, il se lasse « d'être seulement un démonstrateur » : « Mes expériences attiraient la sympathie mais il m'apparaissait de plus en plus évident qu'elles pouvaient servir de tremplin pour un projet plus ambitieux : la création d'une vraie voiture électrique, fabriquée en Belgique avec de la main-d'œuvre locale pour un marché local. J'ai décidé qu'il était temps de prouver que la production de ce type de véhicule était économiquement viable. »

DES PARTENAIRES PRÉSENTS ET À VENIR

Le rêve de Xavier Van der Stappen est devenu une réalité qui intéresse beaucoup de monde… Notamment le futur ex-directeur du circuit de Zolder, Thierry Delfrandre, qui deviendra le cogérant de la nouvelle société qui fabriquera les ECAR 333. Cet ancien importateur automobile est un précurseur dans la promotion de l'électromobilité en Belgique. Autrefois fondateur d'EVS, l'ingénieur liégeois Laurent Minguet a aussi investi dans l'affaire. Cet homme qui roule déjà dans un véhicule électrique d'une autre marque (et beaucoup plus cher qu'une ECAR !) est la tête du groupe Horizon, une société immobilière de logements à très basse consommation équipés de bornes de recharge électrique. Créé par Willy Sonck, le fonds Adoxa s'est aussi laissé séduire : il est spécialisé dans le soutien à des projets de développement durables. Dans le premier compartiment de cette fusée vers le futur, on trouve également Patrick Naevaerts, qui dirige une société spécialisée dans le photovoltaïque, et les ateliers Jean Delcourt, une entreprise de travail adapté situé à Grâce-Hollogne. IOL Strategic Design assurera le développement du design de l'ECAR 333. Pour la seconde phase du décollage prévue en janvier 2016, ECAR Belgian Green Vehicle cherche encore des partenaires financiers supplémentaires. Avis aux amateurs.

C'est ainsi que naît en 2011 le concept de l'ECAR 333 qui, depuis lors, a connu plusieurs évolutions en termes de design et de nombreux tests de fiabilité : son moteur a tourné pendant de dizaines de milliers de kilomètres lors d'essais sur le circuit de Zolder. Après la présentation d'un premier prototype à deux places en 2012, le design extérieur de l'ECAR 333 complètement abouti a été montré dans le très prestigieux hall des « Dream Cars » du Salon de l'auto 2015. Une révélation pour le public et la presse, surpris par le look avantageux de cette nouvelle venue, mais pas seulement. « Ce qui frappe l'imagination, ce sont les trois roues, bien sûr, mais ce qui étonne plus encore, c'est le fait que ce véhicule est entièrement belge. »

Plusieurs investisseurs ont rejoint ce projet au printemps dernier, ainsi que la Région wallonne qui a concédé une avance remboursable de plusieurs centaines de milliers d'euros à la société ECAR Belgian Green Vehicle pour lancer la production, en région liégeoise, de ses 50 premières voitures. « Des villes et des administrations ont déjà manifesté leur intérêt. La production sera encore limitée en 2017, puis elle devrait passer à 500 véhicules en 2020. Ces chiffres peuvent paraître modestes, mais c'est un choix stratégique réfléchi. Il serait dommageable de vouloir grandir trop vite. Le premier objectif n'est pas la quantité, mais la qualité », estime Xavier Van der Stappen.

Une vision de développement pleine de sagesse. Peut-être ramenée d'un séjour en Afrique. Quoique… Les sources d'inspiration de ce fabricant automobile atypique sont très variées. Peu de temps après nous avoir rencontrés, il partait déjà vers de nouvelles aventures dignes d'un Tintin reporter : « Je vais partager pendant quelques jours la vie d'une communauté indienne isolée dans le Chiapas au Mexique. » S'il ne revient pas avec une statue à l'oreille cassée, nul doute que l'inventeur de l'ECAR se sera encore enrichi d'expériences. ■

L'aboutissement d'une longue maturation. 1. Xavier Van der Stappen, en 2009 au volant du prototype avec lequel il réalisa son « Paris-Dakar No Oil ». 2. En 2010, en Afrique du Sud, avec un véhicule de seconde génération. 3. La mise au point de l'ossature de l'ECAR 333. 4 et 5 : Premiers tours de roues du prototype de l'ECAR sur le circuit de Zolder. 6. La naissance d'une voiture 100 % belge. 7. Sa présentation au salon de l'auto en janvier 2015. 8. L'ECAR dans les rues de Bruxelles, mais il ne s'agit encore à ce stade que d'une image virtuelle.

1

2

3

5

7

8