



La Softcar, voiture romande qui veut tout révolutionner

RICHARD ÉTIENNE

MOBILITÉ Un véhicule inédit vient d'être autorisé à la vente en Europe. Il se veut un exemple d'innovation frugale, fait avec très peu de pièces et des matériaux recyclables, modulaires comme un Lego. Son histoire démarre dans les années 1990 du côté de Swatch Group

On dirait un jouet. La voiture trône derrière une vitrine à Vevey, dans les bureaux d'Holdigaz, le principal actionnaire de la société qui l'a construite, Softcar SA. Sa carrosserie en plastique bleu diffère de toutes les autres. Son pigment quasi fluo évoque un Lego, voire une Swatch, on a envie de la toucher pour mieux la sentir. À l'intérieur, quatre sièges turquoise floqués d'un drapeau suisse, un volant en PET qu'on peut recycler avec nos vieilles bouteilles. Le tableau de bord d'une simplicité détonante se résume à un écran. Le reste est en polymère recyclable.

«Avec la Softcar, il faut oublier tout ce qu'on connaît des voitures, faire table rase», résume Nicolas Obliger, le directeur ad intérim de l'entreprise, venu présenter la bête le 20 janvier. «Il n'y a pas d'équivalents sur le marché.»

Softcar: ce nom est encore méconnu en Suisse romande, où le véhicule disruptif a pourtant été conçu. Il est présenté comme «le plus propre du monde». Doté de 1800 composants contre plus de 40 000 pour une voiture ordinaire. Pesant 640 kg, batterie comprise, pour 3,4 mètres de long. A la fois high-tech et frugal. Avec l'économie circulaire comme mantra.

Vers une industrialisation

La voiture a été homologuée en Europe en décembre. Elle est désormais

autorisée à la vente et peut rouler dans le continent. Un feu vert suisse est attendu dans les prochaines semaines. Des Softcar, il y en a pour Tinstant une douzaine, toutes sorties d'un atelier au Landeron (NE), au bord du lac de Biemme. «Maintenant qu'elle est homologuée, nous visons l'étape suivante, son industrialisation», souffle Philippe Petitpierre, le président d'Holdigaz, qui détient 70% du capital de Softcar SA. Ce qui signifie trouver un partenaire stratégique et des clients prêts à acheter une licence de la société pour construire des micro-usines à Softcar dans le monde.

Mais commençons par son histoire, aussi fascinante que le produit final. Elle débute dans les années 1990 avec René Jeanneret, un ingénieur qui a bricolé une voiture électrique et qui gagne une course solaire en Australie. Son invention inspire Nicolas Hayek et Ernst Thomke, les inventeurs de la Swatch, qui avaient soutenu la «solar car» de Jeanneret et qui veulent transformer l'essai. Les horlogers imaginent un véhicule électrique urbain, la «Swatch mobile». Ils embauchent des ingénieurs à cette fin, dont un certain Jean-Luc Thuliez, un Français qui déménage à Biemme dans ce cadre.

L'équipe s'associe à Volkswagen mais le partenariat ne dure pas. Elle s'associe avec un constructeur, Mercedes. Le groupe allemand

rachètera le projet et en fera la Smart (Swatch Mercedes Art), dont le moteur ne sera pas électrique mais à essence. Pour Swatch, c'est la fin de l'aventure. Mais pas pour Jean-Luc Thuliez, qui remet l'ouvrage sur le métier et qui, dans sa résidence du Landeron, redessine une voiture en 1997. Avec Ernst Thomke, il planche sur un modèle à trois roues. Le 11 septembre 2001 refroidit les investisseurs et a raison du projet. Jean-Luc Thuliez passe à autre chose, et travaille pour Domteknika, une société d'ingénierie bernoise.

Dans les années qui suivent, il est relancé par l'arrivée des batteries à lithium-ion, qui galvanisent l'industrie électrique. «Les performances deviennent beaucoup plus intéressantes», indique celui qui lance Softcar SA à Fribourg en 2011. Il faudra attendre 2019 et l'arrivée d'Holdigaz pour que les choses s'accélèrent. «J'étais intéressé mais à une condition: que la Softcar soit aussi dotée d'un moteur à gaz», indique Philippe Petitpierre, dont la société se spécialise dans cette forme d'énergie. Une vingtaine de millions de francs entrent dans le capital de la société. La voiture devient soit 100% électrique - selon le concept imaginé au début - soit également dotée d'une génératrice à gaz destinée à alimenter sa batterie. La requête d'Holdigaz se transforme en



argument écologique car le prolongateur d'autonomie au gaz, ou au biogaz, permet de réduire le poids des batteries, vite important, et de rouler 400 km. Il doit aussi permettre à la Softcar de mieux se vendre dans des pays comme l'Inde, l'Égypte ou l'Azerbaïdjan, où les ressources en gaz sont plus importantes que celles en électricité.

La voiture passe les tests, elle est bridée à 90 km/h pour respecter les normes afférentes aux véhicules de petite taille. «Chaque gramme en moins fait qu'elle consomme moins, c'est un cercle vertueux», relève Nicolas Obliger, qui a remplacé Jean-Luc Thuliez, pour des raisons personnelles, à la direction de l'entreprise.

Plastiques recyclables

Les plastiques ne sont pas mélangés ce qui les rend recyclables. Le tableau de bord en trois pièces est en

polypropylène expansé, les colles et les joints en thermoplastique. Deux modèles sont présentés en octobre 2024 au salon de l'automobile à Paris. En décembre, c'est dans la catégorie de construction légère L7e que la Softcar est homologuée. Les usines qui doivent les assembler seront beaucoup moins onéreuses que des lignes de production de véhicules ordinaires. Plus petites et locales. Il faut compter moins de 30 millions de francs pour en construire une capable de fabriquer 5000 Softcars par an, selon l'entreprise.

«Enfin une petite voiture électrique différente de tous ces SUV», relève de son côté Olivier Derard, journaliste à la Revue Automobile. «La Softcar fait penser à la Microlino, suisse, petite, électrique. Mais le plus dur est devant car l'étape entre la présentation d'un prototype et la commercialisation est toujours longue et difficile surtout

quand on ne vient pas de l'industrie. Le prix, aussi, sera déterminant.»

Ce dernier reste à fixer. Tout dépendra de la taille des usines et où elles seront construites, selon l'entreprise qui détient à ce jour une vingtaine de brevets. Dans sa quête de partenaires, la société, qui recense une quarantaine d'employés au Landeron et à La Neuville, dit discuter avec des entreprises, en Europe occidentale, en Asie centrale, au Moyen Orient, en Scandinavie, en Amérique et en Afrique du Nord, pour construire des premières micro-usines. «Comme elles sont plus simples que les standards de l'industrie, leur déploiement pourrait être rapide», selon Philippe Petitpierre. «1 Une Softcar exposée dans l'entrée de l'entreprise Holdigaz, actionnaire majoritaire de la société Softcar. Si le châssis et le mode de propulsion sont permanents, le reste est modulable, à l'image du Fairphone.

Elle est dotée de 1800 composants contre plus de 40 000 pour une voiture ordinaire MAIS ENCORE En France, des «tests PME» pour les nouvelles normes La ministre du Commerce et des PME Véronique Louwagie a confirmé hier son objectif de lancer des «tests PME» qui doivent permettre de mesurer l'effet des nouvelles normes sur les PME. «La complexité de la norme a un coût et nous met en difficulté par rapport à nos voisins», constate-t-elle dans une interview au «Journal du dimanche». (AFP)



Le Temps
1205 Genève
<https://www.letemps.ch/>

Genre de média: Imprimé
Type de média: Presse quotidienne et de fin de semaine
Tirage: 34'733
Parution: quotidien

Page: 13
Surface: 68'456 mm²

Coupage Page: 3/3

Print



Une Softcar exposée dans l'entrée de l'entreprise Holdigaz, actionnaire majoritaire de la société Softcar. Si le châssis et le mode de propulsion sont permanents, le reste est modulable, à l'image du Fairphone. (VEVEY, 20 JANVIER 2025 / CÉLINE MICHEL POUR LE TEMPS)