



La voiture électrique qui a un peu de Neuchâtel en elle

PAR SANTI TEROL

La Softcar est une voiture recyclable qui préfigure la mobilité du futur. En partie fabriquée dans la région, ce véhicule urbain, à moteur électrique, revisite les concepts de l'automobile pour conquérir un marché mondial.

Une nouvelle génération de véhicules à faible empreinte écologique pointe le bout du capot. La Softcar, fabriquée entre autres dans un atelier au Landeron, a l'ambition de bouleverser le concept automobile, car tout y est différent des usages connus.

Cette voiturette de quatre places, aux larges portes à ouverture sectionnelle (de bas en haut) et à la bouille souriante promène parfois son galbe tout en rondeurs sur les routes du canton de Neuchâtel et des alentours pour des essais. Car c'est dans ce coin de pays qu'elle a pris forme.

Le porteur de ce projet, Jean-Luc Thuliez, est un ingénieur d'origine française établi dans le canton de Neuchâtel. Il certifie que Softcar SA, une société basée dans le canton de Fribourg, apporte un souffle nouveau en faveur de la décarbonation. Chez Softcar, on parle notamment de «dépollution des mégapoles».

Respectueusement verte

Pour cela, le projet industriel Softcar veut bousculer fondamentalement la perception de l'automobile, la conception de sa chaîne de fabrication et de distribution. Elle entend grandir «au cœur des villes du monde» par la vente de licences et de centres d'assemblage.

«C'est la voiture la plus propre jamais conçue», promet son concepteur. Tout le cycle de vie du véhicule est pris en compte avec un cahier des charges

strict et précis: les pièces qui le composent doivent être reprises ou recyclées là où le véhicule a été produit.

«Le centre d'assemblage récupérera le véhicule pour désassemblage et effectuera le recyclage en économie circulaire. La batterie sera démontée pour une application secondaire de stockage», indique notre interlocuteur. Ce cercle vertueux est facilité par le nombre réduit de pièces à assembler pour produire une Softcar: «Mille huit cents composants, contre environ 30 000 pour une voiture électrique classique et quelque 45 000 pour une thermique», calcule l'ingénieur. Cette simplification de l'assemblage permet de fabriquer la Softcar «sans acier, sans bruit, sans vibrations, sans pollution, sans soudures ni cataphorese (réd: dépose d'époxy sur une pièce en métal)», énonce-t-il.

Au jus et au gaz

La citadine n'est pas destinée à battre des records de vitesse, mais «sa puissance est digne d'une GTI, car elle ne pèse que 687 kg. Elle est vive, économique et pratique à conduire», vante le patron de Softcar, en signalant que d'autres versions sont déjà en préparation.

Cette voiture peut couvrir 200 km avant de passer à la station de recharge. Une version au gaz naturel lui permet d'avaler jusqu'à 400 km.

Son intérieur est doté de sièges design, d'un écran plat en guise de tableau de bord et d'un surprenant volant luminescent. A l'instar de la plupart des récents véhicules haut de gamme, il est possible de communiquer avec la Softcar via son téléphone portable.

Moulée en une seule double coque moussée de sécurité, la carrosserie des Softcar est teintée directement dans la masse. Ce qui, autre avantage, diminue les éventuels coûts de réparations en carrosserie.

Modulaire, le châssis aluminium de la Softcar est composé de trois parties. Son propriétaire pourra changer de coque (modèle ou couleur) à sa guise en conservant les autres éléments du véhicule.

Programme ambitieux

L'entreprise, qui développe ce projet depuis plusieurs années, compte aujourd'hui quelque 40 employés sur divers sites en Suisse romande. Son conseil d'administration est composé de douze personnes. Et le projet bénéficie de soutiens d'une demi-douzaine d'institutions et fondations. Parmi elles, Softcar cite la société gazière Groupe Holdigaz, l'Office fédéral de l'énergie, la Commission européenne ou encore Cleantech Alps. Softcar SA entend distribuer elle-même ses véhicules produits dans les deux centres d'assemblage existants actuellement en Suisse romande, mais



uniquement pour le marché national: la location et l'autopartage sont des pistes que la société entend explorer. A l'étranger, «nous remettons aux entreprises qui commercialiseront Softcar une usine clé en mains», ébauche le dirigeant. Tout laisse à penser qu'on pourra bientôt voir cette voiture particulière arpenter les routes du pays.

Vingt mille francs

En octobre dernier, l'équipe de Softcar a présenté son véhicule électrique et le concept de production locale au Salon mondial de l'automobile de Paris. La société confirme avoir reçu les

homologations nécessaires pour permettre à ses véhicules de circuler en Suisse comme dans le reste de l'Europe.

Le prix de vente annoncé de la Softcar est d'environ 20 000 francs. Sans entrer dans les détails, le patron de l'entreprise annonce que «des systèmes de financement inédits» seront mis en place.

moteur à combustion. Lui, reste fidèle au but initial de Swatch. Il continue de réfléchir en mode électrique.

L'entrepreneur quitte Smart et fonde l'entreprise CREE SA, qui développe et commercialise des véhicules

électriques à trois roues. La SAM est produite en petite série à Bienne. Avec les attentats du 11 septembre 2001, la crise économique vient à bout de ses espoirs. «Plus aucun investissement n'alimente CREE. Encore loupé pour l'électricité suisse!», se lamente le constructeur. Le voilà remis en selle avec la Softcar à quatre roues et quatre places. Cette fois-ci, espère-t-il, avec le succès au bout du chemin. Les larges portes de la Softcar s'ouvrent vers le haut pour faciliter l'accueil des passagers. SP L'équipe de Softcar s'est aventurée cet hiver sur des terrains enneigés. SP

Une vie électrisante Depuis une vingtaine d'années, l'ingénieur neuchâtelois d'origine française Jean-Luc Thuliez planche sur la création de petites voitures à basse consommation d'énergie. L'idée de proposer une voiture citadine zéro émission était le rêve des horlogers Ernst Thomke et Nicolas G. Hayek. Il les a rejoints sur le projet Swatch en 1990. Après bien des rebondissements, mais en avance sur tout le monde, plusieurs véhicules à propulsion électrique sortent des ateliers de Swatch à Bienne, se rappelle-t-il. C'est l'époque de la Swatch Volkswagen Smart, puis de la MCC, qui deviendra la Smart Mercedes. Mais cette voiture citadine n'a roulé, jusqu'à il y a peu, qu'avec un

Elle est faite de mille huit cents composants, contre environ 30 000 pour une voiture électrique classique et quelque 45 000 pour une thermique.» JEAN-LUC THULIEZ PATRON DE SOFTCAR



Les larges portes de la Softcar s'ouvrent vers le haut pour faciliter l'accueil des passagers. SP



Softcar mise sur une vaste palette de coloris pour ses carrosseries. SP



L'équipe de Softcar est aventurée cet hiver sur des terrains enneigés. SP