



La Meuse (éd. Verviers)

Date : 18/01/2017

Page : 8

Periodicity : Daily

Journalist : Bastin, Yves

Circulation : 5700

Audience : 0

Size : 588 cm²

LIÈGE ET THIMISTER-CLERMONT – ÉNERGIES VERTES

L'auto électrique belge made in Thimister ?

L'hypothèse d'une fabrication aux Plennes ou à Liège se précise. Mais il faudrait 50 commandes

L''automobile 100 % électrique E Car 333 pourrait être fabriquée à Thimister, dans le zoning des Plennes, par le groupe des Ateliers Jean Del'Cour dès cette année. C'est une hypothèse de travail qui deviendrait d'autant plus sérieuse si le concepteur, E car belgian green vehicle, parvenait à décrocher une cinquantaine de commandes au salon de l'Auto.

Des voitures électriques performantes made in Belgium? Le projet est près d'aboutir, pour autant que les commandes arrivent. Une cinquantaine permettraient de lancer une première série dès cette année. Dans la foulée, l'objectif serait alors d'en écouler un demi-millier avant 2020.

Trois prototypes financés par des investisseurs wallons, fla-

mands et bruxellois sont exposés au salon de l'auto. L'objectif est d'en vendre 50 semblables à des institutions, explique Xavier van der Stappen, l'initiateur du projet. Une vingtaine en Flandre et en Wallonie et le reste en région bruxelloise.

Les prototypes ont été montés aux ateliers Jean Del'Cour, à Grâce-Hollogne. Leur capot et leur toit, en fibres de lin, ont été fournis par JDC Innovation, société anonyme à finalité sociale du même groupe, qui produit des pièces d'avions et pour la défense en matériaux composites. L'entreprise ERIMP, une sous-traitante de Stembert (Verviers), elle, a fourni des pièces de carrosserie sur mesure en polyester. Voilà pour le stade recherche et développement.

CARROSSERIE EN FIBRE DE LIN

Reste maintenant pour E car belgian green vehicle à s'adjoindre l'opérateur qui assurerait la fabrication d'une première série, si les 50 commandes étaient conclues. Les Ateliers Jean Del'Cour estiment qu'ils pourraient être alors la bonne solution pour à nouveau construire les châssis tubulaires, produire les pièces de carrosserie et assembler le tout. Bref, à rééditer en petite série ce qui a été fait lors du processus de re-

cherche et développement.

« Il faudra faire un debriefing après le salon », tempère Xavier van der Stappen.

Si les Ateliers Jean Del'Cour restaient associés à la production, ils fabriqueraient et assembleraient dans un de leurs sites. Or, outre Grâce-Hollogne, ils disposent d'installations aux Hauts-Sarts (Herstal) et surtout à Thimister, aux Plennes, où ils disposent d'un vaste hall sous-exploité, expliquait Télèvesdre.

La clientèle visée pour ce type de véhicule est celle des institutions, amenées à se fournir via des marchés publics. Dans ce cadre, l'écorescore, qui profite aux véhicules peu polluants, est un élément important. Ce dont pourrait profiter l'auto électrique belge.

À PARTIR DE 20.000 EUROS

Pourrait-elle damer le pion aux grandes marques, comme Renault par exemple, déjà présentes sur ce segment? Xavier van der Stappen y croit car sa voiture est, dit-il, de conception simple et facile à produire. Elle devrait coûter 20.000 euros environ, pour la version la moins chère. Mais l'investisseur pourrait tabler sur 120 % de déductibilité et sur une récupération de la TVA. L'autonomie est souvent le talon d'Achille de ce type

Le chiffre

300

mètres de câbles électriques pour l'électronique de la voiture et un châssis tubulaire permettent à l'E car 333 d'afficher un poids plume. Tout profit pour son autonomie



L'E car affiche clairement nos couleurs nationales, au Salon de l'auto © Belga

d'engin. Or, l'E car 333 devrait pouvoir parcourir de 150 à 300 km selon les versions (un roadster de luxe, une trois places ou un utilitaire monoplace, mais avec un volume de 1.600 litres en zone de charge) et ce, en embarquant 300 mètres de câbles

seulement, contre 4 km pour certains concurrents. Quant aux batteries, fabriquées à Bruges, elles relèvent de la haute technologie et bénéficient déjà d'une procédure de recyclage. On pourrait recharger la capacité de rouler une centaine de ki-

lomètres en trois heures sur une prise normale 16 ampères. De beaux arguments pour un poids plume dans sa catégorie avec 550 km à vide, contre plus d'une tonne pour bien d'autres. ●

YVES BASTIN