

DU SAHARA À L'HIMALAYA EN ÉLECTRIQUE

Le projet Extreme E, ce sont cinq courses de 4x4 électriques en 2021, dans cinq endroits improbables du globe: le Sahara, l'Himalaya, l'Arctique, la forêt amazonienne et une île de l'océan Indien. Une double aventure automobile et environnementale.



STÉPHANE BARBÉ

Un jeu vidéo grandeur nature. Deux coupés 4x4 à moteurs 100 % électriques s'affrontent sur un sprint off-road de six à dix kilomètres, en effaçant une demi-douzaine de portes de passage virtuelles. Douze équipes au départ, en deux groupes de qualification puis des duels par élimination directe jusqu'en finale. Cela se passe dans des endroits aussi improbables et différents que le continent arctique, les confins du Sahara ou la forêt amazonienne !

Du froid, de la glisse, du chaud, du franchissement... Cinq manches au total qui tiennent, à la fois, de la baja, du slalom parallèle et de la télé-réalité puisque le tout fera l'objet d'une série filmée en cinq ou six épisodes. Car c'est pour de vrai ! En 2021 aura lieu le premier Championnat Extreme E, imaginé par Alejandro Agag, le promoteur de la Formule E (les monoplaces 100 % électriques), et Gil de Ferran, ex-pilote brésilien vainqueur des 500 miles d'Indianapolis 2003 et aujourd'hui directeur de l'écurie McLaren de F1. Pas uniquement un délire de grands gosses de riches qui veu-

lent jouer partout avec leurs voitures, fussent-elles électriques. Plutôt une aventure nouvelle comme le sport automobile en a connu quelques-unes – et des légendaires ! – dans son histoire (lire par ailleurs) et en même temps, une sorte de manifeste pour la sauvegarde de la planète.

« Avec la Formule E, explique Alejandro Agag, nous avons réussi à démontrer que la voiture électrique, qui offre une alternative aux énergies fossiles, peut aussi être performante et amusante. Avec les SUV électriques de l'Extreme E, les marques qui mettront en avant leur technologie sous des carrosseries bien identi-

PROTOTYPE EXTREME E

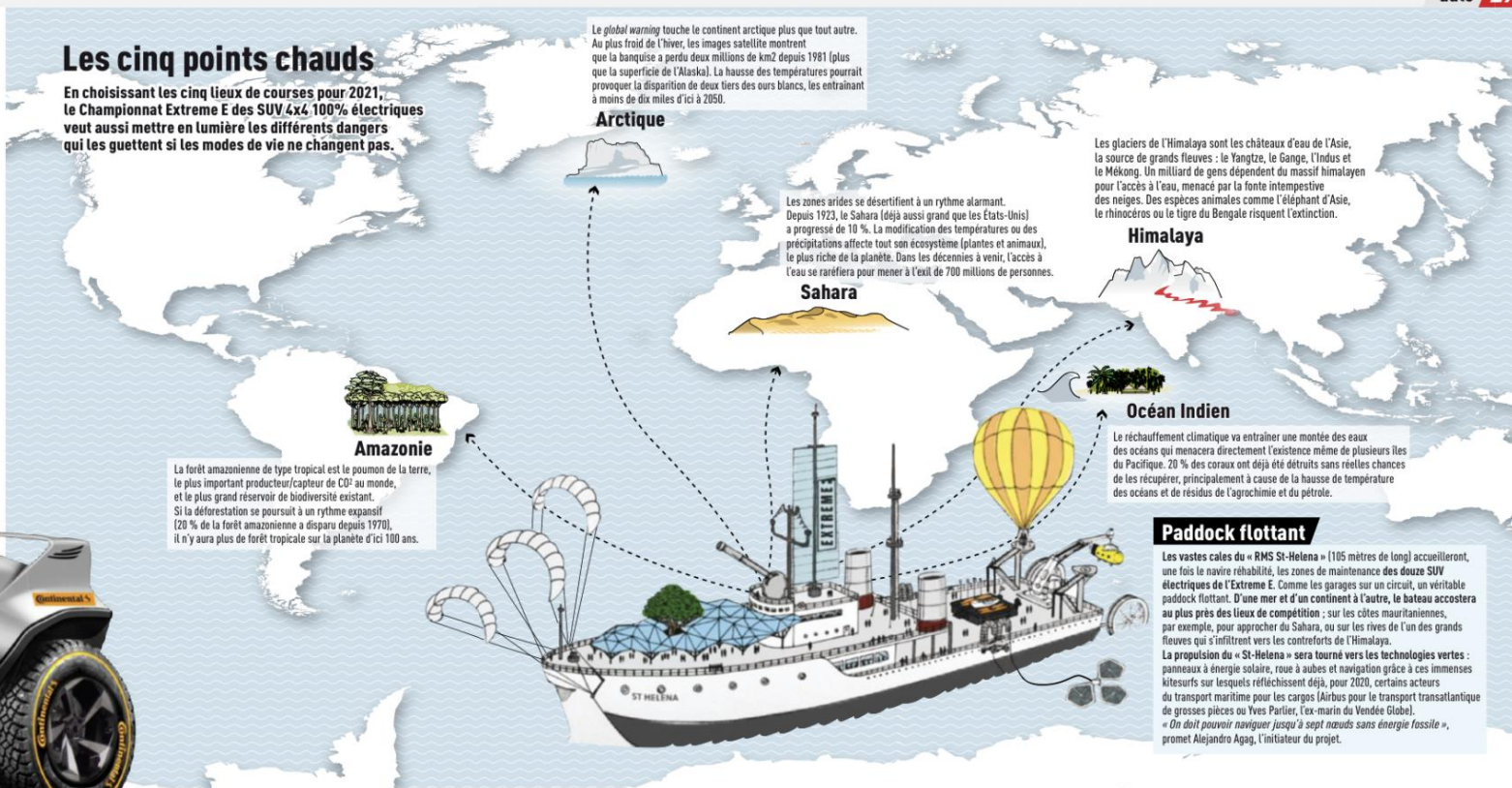
Châssis: Spark Racing Technology
Batteries: McLaren Applied Technologies
Moteurs (libres, constructeur): deux.
Puissance: 100% électrique de près de 500 kW (680 chevaux)
Boîte de vitesses: (libre, constructeur)
Carrosserie (libre, constructeur): SUV
Premiers essais: mi-2019



Luca Water/Getty Images for Extreme E

Les cinq points chauds

En choisissant les cinq lieux de courses pour 2021, le Championnat Extreme E des SUV 4x4 100% électriques veut aussi mettre en lumière les différents dangers qui les guettent si les modes de vie ne changent pas.



Arctique
 Le global warming touche le continent arctique plus que tout autre. Au plus froid de l'hiver, les images satellite montrent que la banquise a perdu deux millions de km² depuis 1981 (plus que la superficie de l'Alaska). La hausse des températures pourrait provoquer la disparition de deux tiers des ours blancs, les entraînant à moins de dix miles d'ici à 2050.

Sahara
 Les zones arides se désertifient à un rythme alarmant. Depuis 1973, le Sahara (déjà aussi grand que les États-Unis) a progressé de 10 %. La modification des températures ou des précipitations affecte tout son écosystème (plantes et animaux), le plus riche de la planète. Dans les décennies à venir, l'accès à l'eau se raréfiera pour mener à l'exil de 700 millions de personnes.



Amazonie

La forêt amazonienne de type tropical est le poumon de la terre, le plus important producteur/capteur de CO₂ au monde, et le plus grand réservoir de biodiversité existant. Si la déforestation se poursuit à un rythme expansif (20 % de la forêt amazonienne a disparu depuis 1970), il n'y aura plus de forêt tropicale sur la planète d'ici 100 ans.

Himalaya
 Les glaciers de l'Himalaya sont les châteaux d'eau de l'Asie, la source de grands fleuves: le Yangtze, le Gange, l'Indus et le Mékong. Un milliard de gens dépendent du massif himalayen pour l'accès à l'eau, menacé par la fonte intempestive des neiges. Des espèces animales comme l'éléphant d'Asie, le rhinocéros ou le tigre du Bengale risquent l'extinction.



Océan Indien

Le réchauffement climatique va entraîner une montée des eaux des océans qui menacera directement l'existence même de plusieurs îles du Pacifique. 20 % des coraux ont déjà été détruits sans réelles chances des les récupérer, principalement à cause de la hausse de température des océans et de résidus de l'agrochimie et du pétrole.

Paddock flottant

Les vastes cales du « RMS St-Helena » (105 mètres de long) accueilleront, une fois le navire réhabilité, les zones de maintenance des deux SUV électriques de l'Extreme E. Comme les garages sur un circuit, un véritable paddock flottant. D'une mer et d'un continent à l'autre, le bateau accostera au plus près des lieux de compétition; sur les côtes mauritaniennes, par exemple, pour approcher du Sahara, ou sur les rives de l'un des grands fleuves qui s'infiltreront vers les contreforts de l'Himalaya. La propulsion du « St-Helena » sera tournée vers les technologies vertes: panneaux à énergie solaire, roue à aubes et navigation liée à ces immenses kitesurfs sur lesquels réfléchissent déjà, pour 2020, certains acteurs du transport maritime pour les cargos (Airbus pour le transport transatlantique de grosses pièces ou Yves Parlier, 1er-marin du Vendée Globe). « On doit pouvoir naviguer jusqu'à sept nœuds sans énergie fossile », promet Alejandro Agag, l'initiateur du projet.

Les fous du volant

Avant le projet Extreme E, d'autres « explorateurs » du sport automobile ont osé l'impensable. Mini-inventaire.



« Nous avons tous la responsabilité de laisser cette planète dans un meilleur état que celui dans lequel on l'a trouvée »
 GIL DE FERRAN, président de Extreme E

1907. PÉKIN-PARIS

Cette course est un peu l'ancêtre de tous les raids automobiles: 16 000 kilomètres entre la Chine et la France alors que les dangereuses courses de ville à ville avaient déjà laissé la place depuis trois ans aux épreuves sur circuits routiers (la plus longue a été le Paris-Vienne de 1902: 1 300 km). Face à la difficulté du parcours, seuls cinq des quarante concurrents pré-inscrits se présentent au départ en Chine, et les organisateurs... annulent l'événement ! Les cinq équipages téméraires s'élancent tout de même hors course, le 10 juin 1907. C'est le royaume de la débrouille mécanique. Pas d'assistance, bien entendu. Pas de road book non plus: le trajet suit, plus ou moins, la ligne du télégraphe car chaque voiture a dû prendre un journaliste en passager pour partager, chaque fois que possible, ses impressions de voyage. L'Italia 35-45 HP du prince Scipion Borghese l'emporte à Paris en 44 jours – vingt de moins que le deuxième.



Pékin-Paris 1907. Aux origines des raids automobiles.

1968. LONDRES-SYDNEY

L'idée de cette course extrême prend naissance lors d'un repas. Comme souvent... Jusque-là, les « marathons de la route » (Liège-Rome-Liège puis Liège-Sofia-Liège) duraient 90 heures non stop. Cette fois, fin 1968, avec Londres-Sydney, ce sont onze pays à traverser (11 200 km) pour des voitures de rallye tout à fait classiques pour l'époque. Un parcours hors norme sur routes ouvertes, évidemment ! L'équipage de la Citroën DS de tête, Lucien Bianchi et Jean-

Claude Ogier, abandonne après une collision avec une Mini Morris locale à... 240 kilomètres de Sydney. La victoire revient au rallyman écossais Andrew Cowan (Hilman Hunter) qui, en 1984, finira sur le podium du Dakar (3^e).

1992. PARIS-LE CAP

Le mythe des grandes traversées de l'Afrique ! Pour sa 14^e édition, le Paris-Dakar reprend la vieille idée du record Le Cap-Alger, mais en sens inverse et en compétition, cette fois. 330 concurrents auto, motos et camions sont au départ ! C'est la première fois que la grande classique des rallyes-raids ne se termine pas au Sénégal. Elle ira à son terme malgré une situation de guérilla déjà tendue sur une partie nord du continent africain (Tchad, Congo, Angola...). C'était osé mais c'est passé. Les vainqueurs en auto sont Hubert Auriol et Philippe Monnet sur un Mitsubishi Pajero. Sur les raids off-roads, les 4x4 de course sont arrivés aux commandes.