AUTOMOBILE

37



SYLVAIN REISSER sreisser@lefigaro.fr

I n'est toujours pas redescendu sur terre. À 29 ans, cela peut se comprendre. Faouzi Annajah est en train de devenir constructeur. II a présenté «sa» première voiture, voici quelques semaines, sous la marque NamX (prononcez «nème-X») dont il va falloir se souvenir.
Une première victoire pour ce Franco-Marocain, fils d'un ancien ouvrier de l'usine Renault de Flins. Son rève est en train de devenir réalité. «L'automobile est ma passion. Depuis mon plus jeune áge, je savais que je travaillerai dans ce secteur. Tout mon argent de poche passait dans l'achat de revues specialipassait dans l'achat de revues spécialiées. Il m'arrivait de m'endormir dessus sées. Il m'arrivait de m'endormir dessus, le connaissais par cœur les fiches techni-ques de tous les véhicules», raconte le jeune homme. Diplôme en poche, il commence sa carrière professionnelle dans la distribution automobile chez Velleureures.

dans la distribution automobile chez Volkswagen.
Ambitieux, le garçon trouve que rien ne va assez vite. Il a soif d'entreprendre. C'est ainsi qu'il crée Werevo en 2015, une plateforme de consulting en ligne qui propose aux entreprises des presta-tions de création de sites web et d'appli-cations mobiles réalisées par des étu-diants. À vouloir aller troy vite, Faouzi Annajah se brûle les alles. Il découvre que le monde de l'entreprise n'a rien d'une sinècure. «Ce fut une période as sez frustrante parce que je n'ai pas réussi à atteindre les objectifs que je m'étais fixès. J'en di vraiment bavé, mais en même temps, J'di beaucoup appris», même temps, j'ai beaucoup appris», avoue-t-il en toute humilité.

En 2017, il prend la décision de se po-er et de réfléchir à son avenir. Dans s ser et de réfléchir à son avenir. Dans sa tête, l'automobile tourne en boucle. Il mène une analyse minutieuse du sec-teur, des acteurs, des marchés et des technologies. «*le constate qu'il y a qua*tre-vingt-dix constructeurs et quatre-vingt-dix millions de voitures neuves vingt-dix millions de voitures neuves vendues par an dans le monde, mais qu'il n'existe quaisment aucun lien entre l'Europe et l'Afrique. Dans le même temps, je me rends compte que la transition écologique n'est peut-eire pas abordée de la meilleure manière. Des milliards d'euros sont dépensés pour la voiture électrique à batterie, qui concentre à mes yeux trop d'inconvénients. C'est mon point de vue. On verra ce que l'avenir dira, mais je pense que l'Purdogène présente un grand potentiel qui mérite d'être exploré», poursuit-il.
Sa décision est arrêtée courant 2018.

Sa décision est arrêtée courant 2018. Faouzi Annajah ambitionne de se lancer dans l'aventure de la création d'une dans l'aventure de la Creation d'uni-prie de la pile à combustible alimentée à l'hydrogène. Il fonde NamX (New Automotive and Mobility Exploration). Parti d'une feuille blanche, il cherche en premier lieu à donner vie à une autopremier fieu a donner vie a une auto-mobile. Il se met en quête d'un designer en postant une annonce sur un site spé-cialisé. L'intitulé est succinct, invitant à la curiosité: «Création d'une marque automobile». Le designer Thomas de Lussac se manifeste. Le courant passe et le quinqua devient associé. Les deux compaères en armycochest (al, buyeau, de et le djuniqua devent associe. Les deux compères se rapprochent du bureau de style Pininfarina, le grand nom de la carrosserie italienne qui a signé les plus belles Ferrari et les coupés Peugeot, de la 404 à la 406. Kevin Rke, le responsa-ble du bureau de style du carrossier tu-

plan et part à la chasse d'investisseurs. Les fondateurs s'entourent d'une dizai-ne de personnes, dont Ibrahima Sissoko, un spécialiste de la création d'entre-prises, mais aussi de pointures en matière automobile et développement durable, comme Pierre-Yves Geels, an-cien vice-président de Marta Automo-bile, Alain Diboine, ex-directeur de la division R&D chez Renault, Mustapha Mokass, expert en énergies propres et ancien du programme en vironnemental des Nations unios et Paphali Schoen. ko, un spécialiste de la création d'entreancien du programme environnemental des Nations unies, et Raphael Schoen-tgen, un spécialiste reconnu de l'hydro-gène. À l'ère des réseaux sociaux et de l'information en continu, l'entreprise réussit le miracle de contrôler sa com-munication. Avant le 11 mai, date de la révolèties du vébiente i en reure flat. révélation du véhicule, rien n'aura filrevelation du vehicule, rien n'aura Ili-tré. «C'était assez compliqué de ne rien laisser fuiter. Quand vous n'avez ni site internet, ni page sur les réseaux sociaux, ni article dans la presse, on considère que vous n'existez pas.»

La révolution des capsules

La revolution des capsules
Depuis le II mai dernier, on est donc
capable d'associer la société NamX à
une silhouette. Faouzi Annajah n'en revient toujours pas de voir sa voiture
porter la griffe Pininfarina, associée à
tant de chefs-d'œuvre. Baptisé HUV, le
véhicule est un grand SUV aux formes
épurées. Les volumes musclés puisent
leur inspiration dans les «muscle cars». ur inspiration dans les « muscle cars » leur inspiration dans les « muscle cars» américains des fifties et des sixties, orur lesquels Thomas de Lussac nourrit une véritable passion. Le X de la dénomina-tion commerciale trouve un écho dans les flancs aux lignes croisées et dans la départure busineurs de les elandes. Le départure busineurs de les elandes. Le signature lumineuse de la calandre. Les signature immineuse de la calandre. Les poignées de portes sont affleurantes pour favoriser l'aérodynamique, un gage d'efficience. Deux versions sont d'ores et déjà envisagées : une entrée de gamme avec un moteur de 300 chevaux entraînant les roues arrière et une dé-clinaison GTH de 550 chevaux, à deux pouverne et custes revues motériese. En pouverne et custes revues motériese. En pouverne et custes revues motériese. En moteurs et quatre roues motrices. En passionné de voitures, Faouzi Annajah passionne de voitures, raouzi Annajan n'a pas négligé la vitesse de pointe qui s'établit respectivement à 200 et 250 km/h. Le tarif, déjà fixé, s'étendra entre 65000 et 95000 euros en fonction des versions et des équipements. Ce qui va faire tout le sel du HUV, c'est l'écosystème imaginé autour du projet. Sa-chant le principal frein au développe-ment réside dans la production d'hydrogène vert et dans la distribu-tion, Nam'X a imaginé un concept révo-lutionnaire. «Que l'on produise de l'hy-drogène sur place ou que l'on achemine wee des comines, es auir lest use hon se avec des camions, ce qui n'est pas bon en avec des camions, ce qui n'est pas bon en termes de rendement, nous ne sommes pas près de voir fleurir des stations en nombre en raison d'un coût variant de 3 à 10 millions d'euros avec le génie civil. Ajoutez le fait de devoir refroidir le systè-me quand vous passez vingt voitures à l'heure, vous avez une idée des contrain-tes qui pèsent sur la distribution. Il fallait donc emissage une autre voié su terme de tes qui pesent sur la distribution. Il jaliant donc envisager une autre voie. Au terme de longues séances de brainstorming, nous avons eu l'idée d'ajouter des capsules interchangeables à hydrogène », ra-conte le fondateur. À l'arrière du véhicule prennent ainsi place six capsules de 80 centimètres de long. Elles s'ajoutent à un ou deux résearcies pouvant part à un ou deux résearcies pouvant par la manufacture de la constitution de 80 centimetres de long. Eues s'ajou-tent à un ou deux réservoirs pouvant stocker entre 4 et 5,5 kg d'hydrogène, pour garantir 800 km d'autonomie. «Il sera ainsi possible de conjuguer les deux possibilités. Soit recharger le réservoir principal à une station, soit remplacer les



Le créateur Faouzi Annajah et le designer Thomas de Lussac ont présenté le HUV NamX, premier véhicule à capsules amovibles d'hydrogène vert, le 11 mai, à Turin. NAMX L'écosystème sera annoncé lors du Mondial de l'Automobile, en octobre prochain, mais il semble que la société se dirige vers un accord avec un éner-géticien. À l'occasion du salon, le HUV geticien. A l'occasion du saion, le HUV dévoilera son habitacle. Il sera moder-ne, mais l'ambiance s'inspirera plus d'une Bugatti Chiron que du tout écran d'une Mercedes EQS. Concernant la plateforme, NamX a prévu de s'appuyer sur une solution existante. Quant à la production proposat définit sur une solution existante. Quant à la production, rien n'est encore défini, mais il n'est pas impossible que des composants viennent d'Afrique. Pour livrer les premiers véhicules à la clientèle fin 2025. l'investissement devra être au minimum de 530 millions d'euros. On le voit : l'automobile n'a pas fini de se réinventer. Il est assez réjuissant de voir que des initiatives. pas fin de se reinventer. Il est assez re-jouissant de voir que des initiatives viennent de France, le berceau de cette invention plus que centenaire. En Fran-ce, pour reprendre un slogan des an-nées 1970, on n'a pas de pétrole, mais on a des idées.

about:blank

DROITDE L'USAGER

PEUT-ON ÊTRE INTERDIT DE CONDUIRE À VIE?

Par Me Rémy avocat à la Cour

La rénonse est qui Tout contrevenant au code de la route est exposé à une multiplicité de peines qui peuvent se cumuler

En effet, en cas d'homicide involontaire commis avec délit de fuite. et/ou une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité, et/ou en état d'ivresse manifeste ou sous l'empire d'un état alcoolique, et/ou en ayant fait usage de stupéfiants. et/ou sans permis, et/ou d'un dépassement de la vitesse maximale autorisée égal ou supérieur à 50 km/h, le permis de conduire est annulé de plein droit avec interdiction de solliciter un nouveau permis pendant dix ans au plus. Le véhicule peut également être confisqué.

Mais en cas de récidive (dans les cinq ans), la durée de l'interdiction est alors portée de plein droit à dix ans et le tribunal peut même par décision spécialement motivée, prévoir que cette interdiction soit définitive.

