

Dan et Estelle, LA VIE À 50 KM/H

Quand la vie va trop vite, on dit souvent qu'elle défile à 100... Pour Dan et Estelle, elle est deux fois plus lente, du moins à bord de leur vieux camion, un FBW de 1957 qui plafonne à 50 km/h. Pas de quoi ralentir pour autant leurs envies de découvertes, engagées à bon rythme, et ce depuis 3 ans sur la route, à travers les continents. Une vie qui avance à 50 seulement ? Oui, et figurez-vous, ça change leur vision du monde !

► Texte : Eric Grandsagne - Photos : Estelle et Dan



◀ Le départ, avec les sacs de voyage accrochés au pare-chocs, un selfie dans la cabine de conduite en Scandinavie, une révision des trains roulants en Floride, une piste en Colombie... l'aventure quoi !





◀▶ L'Pique-nique en tête à tête en Bolivie, traversée de l'Atacama au Chili, puis pause photo devant la sculpture de la célèbre main géante du même désert.



◀▶ Le voyage de Dan et Estelle, ce sont aussi et surtout des missions. Ici, celles dédiées à la protection du puma en Argentine et des rennes en Finlande, à la reforestation en Amazonie, mais aussi une autre, non prévue, le sauvetage d'un van après une folle tempête en Bolivie.



Nom de code « FBW Project », soit l'abréviation d'une grande ambition qui tient en une phrase tout aussi courte « For a Better World Project » (projet pour un monde meilleur). Derrière ce nom de code, c'est Estelle et Dan que l'on trouve, à bord d'un véhicule peu commun, un camion FBW AX40. Trois protagonistes de générations bien différentes : les deux premiers ont 32 et 38 ans, ils sont français et ont choisi un mode vanlife qui peut surprendre ; le troisième est plutôt un papy dans son genre, un engin construit en Suisse il y a près de 70 ans, que rien ne prédestinait à son aventure du moment. Tous trois sont actuellement en Amérique du Sud, après avoir parcouru la France, l'Europe du Nord, et tout le continent américain, en attendant de mettre le cap, probablement à l'approche de l'automne, vers l'Asie. Dans ce « projet pour

un monde meilleur », l'objectif fixé à leur départ, en 2023, était ainsi de parcourir la planète en réalisant 14 missions humanitaires et d'écovolontariat. Il en reste un paquet à faire, nous allons y venir, mais comme les histoires commencent toujours par une rencontre, précisons ici que celle d'Estelle et de Dan s'est faite en Alsace, dans une célèbre entreprise de chocolat, où l'une appliquait ses connaissances d'ingénieur agronome et industriel, et l'autre, celles de coordinateur Lean. Reste qu'on peut travailler pour Suchard et vouloir croquer la vie à pleine dent plutôt qu'une bonne tablette. C'est ce que va faire Estelle durant toute l'année 2019, en partant en van, en Australie. Dan la rejoindra deux mois cette même année, pour partager cette expérience. La suite est justement née en Australie, avant de revenir, avec l'idée de retaper un van vintage pour repartir voir le monde autrement mais cette

fois ensemble. Un van de taille standard ? Oui, c'était le projet initial... qui a basculé vers un gabarit bien supérieur au gré d'une opportunité. « Quand on parle de vanlife aujourd'hui, on pense souvent à des fourgons modernes, optimisés, rapides et autonomes. Nous avons pris exactement la direction opposée. Notre maison roulante, Woody, est un FBW AX40 de 1957, ancien camion radio de l'armée suisse. Il pèse 10 tonnes, le volant est à droite, il n'a pas de direction assistée, aucune électronique, et surtout... une vitesse maximale de 50 km/h. Et c'est précisément pour cela que nous l'avons choisi. Le véhicule est resté dans un état de conservation exceptionnel : moteur d'origine, transmission intacte, aucune transformation ou rénovation mécanique à prévoir. Nous sommes tombés dessus complètement par hasard en cherchant un véhicule pour notre projet de tour du monde. Un collectionneur, installé dans

les Alpes françaises, vendait toute sa collection de véhicules militaires des années 50-60 ». Il est alors à saisir pour un prix très raisonnable. Il faut faire vite. Depuis l'étranger, sans même le voir, ils finalisent l'achat.

▶ Aménagement maison

« À l'origine, nous pensions acheter un van vintage, plutôt des années 80-90, car nous sommes tous les deux fans de véhicules anciens. Finalement, nous sommes repartis avec un camion militaire de 1957. À ce moment-là, nous avons appris qu'il n'en restait que huit dans le monde, dont un exposé au musée de la marque en Suisse, une marque qui n'existe d'ailleurs plus depuis longtemps. Ce choix ne nous a pas semblé rationnel. Mais il nous avait charmés avec sa "bouille" atypique, et ça nous a semblé parfaitement aligné avec notre projet. » Pas d'intervention mécanique à prévoir, c'est la bonne nouvelle,

Éloge de la lenteur imposée sur la route, Dan et Estelle prennent leur temps pour découvrir les pays qu'ils traversent.

mais tout de même le permis poids-lourd à passer (pour les deux). Et puis, surtout, une transformation complète de la partie arrière à envisager pour en faire leur habitacle, « façon chalet sur roues », et quelques autres retouches spectaculaires sur l'extérieur, afin de passer du vert militaire à la jolie robe bicolore, blanche et jaune, qui distingue si bien ce bestiaux partout où il passe. « Au total, deux années complètes de travail, week-ends et vacances confondus. Chaque meuble a été fabriqué par nos soins : bois massif, matériaux durables, très peu de plastique. Nous voulions quelque chose de robuste et cohérent avec l'époque du véhicule.

Nous ne voulions pas transformer son âme oldtimer en intérieur moderne en plastique. L'espace habitable représente environ 10 m². Nous y avons installé tout ce qu'il faut pour créer notre cocon : plafond en sapin, poêle à bois qui chauffe l'habitacle en quelques minutes, isolation, literie choisie avec soin, douche, cuisine complète et même un petit bar. En revanche, nous avons volontairement choisi de ne pas installer de climatisation ni de toilettes fixes. Avec le recul, le seul confort moderne qui pourrait parfois nous manquer serait la climatisation dans certaines zones tropicales, chaudes et humides. Mais nous avons assumé ces choix dès le départ. »



◀ Sur une piste, dans le désert de Colombie ci-contre, comme en trek en Patagonie ici, ils ont déjà rempli un bel album souvenir.

C'EST QUOI CE CAMION ?

Il s'agit d'un FBW (pour Franz Brozincevic & Cie de Wetzkon), une marque Suisse évidemment peu connue chez nous. Le modèle en question, un AX40 qui pèse 10 tonnes, est animé d'un moteur diesel six cylindres, d'une cylindrée de plus de 8 litres, mais il ne développe que 110 ch. Ce véhicule dispose par ailleurs d'une transmission 4x4 qui lui permet d'aller absolument partout, y compris sur des pistes isolées et sur les sommets à plus de 5000 m d'altitude. Côté conso moyenne, accrochez-vous... il lui faut 25 l./100 km ! Avec son réservoir de 160 litres, et avec deux jerricans de 20 litres en complément, l'autonomie maxi est ainsi d'environ 800 km. Pour Dan et Estelle, « l'absence totale d'électronique est un avantage majeur. Pas d'ordinateur de bord, pas de capteur défaillant qui immobilise le véhicule. Tout est mécanique, accessible et compréhensible. En croisant d'autres voyageurs avec des véhicules plus modernes, la question revient souvent : "Quels problèmes électroniques avez-vous eus, vous ?" Notre réponse est simple : aucun. Pour nous qui ne sommes pas mécaniciens à l'origine, cette mécanique simple et robuste a aussi été une école. On apprend sur des pièces simples et bien visibles. Le revers de la médaille : une direction non assistée qui rend les manœuvres sportives si on est en ville par exemple, notamment pour se garer, et un moteur placé entre les deux sièges qui génère un niveau sonore important. »



◀ Côté habitacle, ils ont conçu leur propre aménagement. À l'extérieur, ils ont refait une beauté à leur camion. Et pour le conduire, ils ont passé le permis poids-lourd.



En juin 2022, même si tout n'est pas définitivement terminé à bord, ils le testent durant deux semaines avec un premier petit tour de France. Un an plus tard, en juin 2023, ils attaquent vraiment leur road-trip planétaire, en commençant par toute l'Europe du Nord. Avec ce FBW si lourd et hors-d'âge, il sont à l'abri des excès de vitesse : « Sa vitesse maximale est réellement de 50 km/h. Concrètement, cela signifie que lorsqu'un GPS annonce 6 heures de route, nous savons qu'il faudra souvent compter le double. Les cartes prennent une autre échelle. Au départ, nous avons vécu cette lenteur comme une contrainte, surtout que ni l'un ni l'autre ne sommes particulièrement patients de nature. Puis elle est devenue une boussole. Une manière d'apprendre la patience du voyage. On ne traverse pas un pays en ligne droite. On apprend à s'arrêter, à fractionner, à accepter que certaines distances ne soient tout simplement pas réalistes. Mais on apprend aussi à apprécier les paysages qui défilent devant nous, comme un spectacle au ralenti. Notre regard sur le monde est différent de celui que nous avions en voiture. »

Remarquable en tout point

Si cet étonnant FBW de 1957 ne va pas vite, il est d'une fiabilité exemplaire (voir encadré pour les détails techniques). Depuis qu'ils roulent avec, pas un pépin, ou presque, car une panne s'est tout de même révélée en décembre dernier, en pleine Patagonie. « Elle est survenue dans un village de 1500 habitants, sans garage, sans mécanicien, et sans pièce disponible avant 200 kilomètres à la ronde. Une pièce interne de la boîte de transmission s'est brisée. Tout était réparable. Mais rien n'était disponible. Il fallait fabriquer. C'était la première fois que nous faisons face à un tel problème. Un ancien du village, ex-ouvrier devenu handicapé des deux mains, a accepté de nous aider. À partir de métal récupéré dans une déchetterie locale, et grâce aux plans techniques envoyés par la communauté et le musée FBW en Suisse, il a réussi à fabriquer la pièce en trois semaines sur son tour. Nous sommes restés immobilisés près d'un mois. Durant cette période, nous avons

été accueillis comme des membres de la famille. Partage de repas, dîners de fête, moments simples et sincères. » Un véhicule de ce type, c'est aussi une belle machine à souvenirs, un attrape-regards sur tous les chemins empruntés. « On nous klaxonne, on nous interpelle, on nous photographie sans arrêt sur les routes. On nous demande ce que c'est, d'où il vient, comment il roule encore. On nous propose spontanément un terrain privé pour la nuit. Dès que nous nous arrêtons, il est presque impossible de ne pas être interpellés par une personne curieuse. Et cela change profondément la manière de voyager. L'aspect original de notre camion Woody nous permet de rencontrer sans arrêt des personnes et fait que l'on nous propose spontanément de l'aide avant même que nous en demandions. Cela nous permet de vivre des rencontres incroyables, qui seraient peu envisageables avec un van plus moderne et plus rapide. Dans certaines situations, notre camion Woody nous a même permis d'intervenir, comme par exemple lors de la Transamazonienne, aussi appelée "route de l'impossible", en Amazo-



▲▲ Après l'Europe du Nord, c'est tout le continent américain, du nord au sud, qu'ils viennent de traverser. Le « FBW project » devrait bientôt se poursuivre en Asie.



nie brésilienne. Une route de terre et d'argile dangereuse, souvent traversée uniquement par des camions commerciaux. Nous avons dû l'emprunter pour rejoindre l'une des missions humanitaires que nous effectuons pendant nos voyages. Sur cette route où l'entraide est cruciale, nous avons aidé et tracté des camions et des voitures bloqués. Une autre fois, c'était lors d'une tempête de neige inattendue, appelée "la tempête de la décennie", entre le nord du désert d'Atacama au Chili et le sud de la Bolivie. Nous avons tracté un van enseveli depuis quatre jours. Les rangers locaux n'avaient pas les moyens techniques pour intervenir, et le poids ainsi que la transmission 4x4 du camion ont fait la différence. » Face à un tel véhicule, beaucoup d'entre nous auraient vraisemblablement renoncé, mais pour Dan et Estelle, ce camion, c'est

bien le choix qu'il fallait faire. « On pourrait penser qu'un véhicule ancien rend plus vulnérable. Nous ressentons tout l'inverse. La hauteur de notre camion, sa masse, son allure militaire, même repeint en jaune et blanc, imposent une certaine présence. Dans les zones isolées, cela rassure. En ville, cela impressionne, que ce soit les citoyens ou la police. Les forces de l'ordre viennent souvent nous voir, non pour contrôler, mais par curiosité. Ils demandent à visiter, ils sont ébahis, ils demandent comment suivre l'aventure, posent des questions et repartent toujours avec le sourire. »

► Bien plus qu'un voyage

Enfin, partir pour une telle aventure, c'est généralement se fixer une échéance de retour (pas toujours, c'est vrai). Pour Dan et Estelle, en juin 2023, le voyage était prévu pour durer

trois ans, et ils avaient d'ailleurs économisé pour tenir 3 ans et demi. Reste que désormais, trois ans plus tard (nous y sommes déjà), tout est remis en cause en termes de délais. Depuis des mois, ils ne savent plus vraiment quand ils reviendront, toujours en Amérique du Sud à ce jour, et l'Asie en ligne de mire. Cette lenteur imposée leur a donné l'envie de se laisser vivre, et il y a aussi ces fameuses 14 missions humanitaires et d'écovolontariat qu'ils souhaitent accomplir pour rythmer leur parcours. Lors de notre entretien, en mars dernier, 5 d'entre-elles avaient été effectuées. « Certaines sont liées aux origines d'Estelle, comme la restauration du patrimoine culturel en Arménie, la réhabilitation des mammifères marins aux États-Unis ou le soutien aux enfants défavorisés au Vietnam. D'autres missions correspondent à nos compétences professionnelles, comme

le développement durable du cacao en Côte d'Ivoire. Nous sommes aussi influencés par nos rencontres, comme au Pérou, pour aider des structures éducatives, ou au Népal, pour des projets de reconstruction post-séisme. Enfin, nous soutenons des causes qui nous touchent profondément, telles que la reforestation en Amazonie, l'émancipation des femmes au Bénin ou la lutte pour une meilleure justice sociale en Inde. » Déjà trois ans qu'il sont partis, et déjà environ 70 000 km ajoutés au compteur de leur maxi escargot tout-terrain. Ultime anecdote à évoquer ici, même à 50 km/h, vu le bruit du moteur, ils utilisent des casques antibruit, avec intercom, pour conduire plus confortablement. Mieux qu'une éloge de la lenteur, cette aventure ne ressemble à aucune autre. ♦

Plus d'infos sur <https://fbwproject.travel.blog>

UN LIVRE QUI RACONTE

Pour eux, cette expérience se devait de dépasser le seul cadre des réseaux sociaux pour la partager. « Pendant six mois, j'ai repris mes carnets de voyage, mes notes, nos souvenirs et nos photos » se souvient Estelle. « J'ai écrit depuis l'arrière du camion, que nous soyons à 5000 mètres d'altitude dans les montagnes, dans les salars, dans des déserts arides ou même sous des tempêtes de neige. C'est ainsi qu'est né Le Tour du monde à 50 km/h – Tome 1 : De l'Europe à la fin du monde. Un récit d'aventure ancré dans le terrain, qui raconte autant la mécanique, la lenteur et les contraintes que les rencontres humaines et la transformation que provoque le voyage lent. »

→ 24,99 € (524 pages), notamment disponible sur fbwproject.travel.blog

