

# A 40 ans, la Chouffe n'en finit pas de mousser

La brasserie ardennaise fêtera en août ses 40 ans.

Un phénomène dans l'histoire brassicole belge et même européenne.

JEAN-LUC BODEUX

Ces dernières années, avec la naissance quasi hebdomadaire de nouvelles brasseries, que l'on soit en Belgique, en France, en Suisse, en Italie ou aux USA, l'évolution qu'a connue la brasserie d'Achouffe peut paraître banale. Mais il y a 40 ans, c'était bien autre chose, à une époque où « le pays de la bière » ne comptait guère plus de 100 brasseries, dont seulement 24 pour toute la Wallonie !

C'est à cette époque qu'au fin fond d'un hameau ardennais qui avait l'avantage d'être un peu touristique, la création de la brasserie d'Achouffe fut un signe avant-coureur, précurseur même, d'un futur renouveau qu'on n'imaginait pas. Car ce qui n'était au départ qu'un amusement entre deux beaux-frères s'est transformé en 40 ans en une impressionnante success-story, la plus marquante au niveau belge et même parmi les plus retentissantes en Europe. Aujourd'hui, les bières Chouffe s'exportent dans 53 pays, dans tous les continents ! L'export constitue 75 % des

ventes. L'année 2021, même avec le covid, a été meilleure que 2019 alors que 2020, première année de confinement strict, avait été en recul, une « première » depuis 1982.

## Avec du matériel de récupération

Tout a pourtant démarré un peu par hasard, quand Pierre Gobron, jeune gradué en industries alimentaires, décida de brasser pour son plaisir le week-end, avec son beau-frère Chris Bauweraerts, dans la cuisine de belle-maman, qui allait rapidement leur trouver un espace plus adapté dans une ferme inactive, à Achouffe (Houffalize). Ils construisirent leur microbrasserie avec du matériel de récupération, notamment des tanks à lait servant de fermenteurs. Et lentement mais sûrement, la Chouffe, vendue alors uniquement en bouteilles de 75 cl habillées d'un lutin qui ne passait pas inaperçu, se fit une petite place sur le marché belge, mais aussi néerlandais, à tel

250.000

La production actuelle reste taboue pour le groupe, qui se contente de parler d'un chiffre « au-delà de 250.000 hl ».

point qu'elle y était plus vendue qu'en Belgique, car les touristes de ce pays étaient nombreux à venir dans la région et en embarquaient à leur retour.

En 1987, la capacité de brassage passait à 1.500 hl, ce qui restait modeste. La Chouffe attaque en primeur le marché québécois. En 1998, on était à 13.000 hl. Et à 20.000 hl quand Duvel Moortgat, qui pesait alors 390.000 hl de bières, racheta l'entreprise ardennaise en 2006 pour étoffer et diversifier sa gamme (Maredsous, De Koninck, Liefmans, Vedett, soit quatre sites de production à Achouffe, Puurs, Anvers et Audenaerde). Le cofondateur Pierre Gobron décida quant à lui de partir pour initier avec ses deux fils une nouvelle



aventure, Lupulus, une autre success-story d'ailleurs.

Duvel Moortgat initia avec la Chouffe une incroyable conquête commerciale, principalement en France, aujourd'hui leader des ventes (une Chouffe sur deux y est vendue), où son réseau de distribution n'attendait que l'arrivée de cette bière spéciale servie au fût au contraire de la Duvel, plus complexe à servir à la pression.

La production actuelle reste taboue pour le groupe, qui se contente de parler d'un chiffre « au-delà de 250.000 hl ». Mais peut-être est-on déjà proche des 300.000 hl, voire plus... En attendant, les investissements se poursuivent dans le village ardennais, pour faire monter la

production potentielle de 140 à 200.000 hl/an. Une production qui se fait aussi en partie à la maison-mère de Puurs, Achouffe n'ayant pas la capacité de répondre à toute la demande. En revanche, c'est sur le zoning de Fontenaille, à deux kilomètres de là, que tous les multiformats du groupe sont embouteillés.

Et comme tout anniversaire est fêté avec un cadeau, une Chouffe du 40<sup>e</sup> anniversaire va débarquer dès cette semaine dans vos verres, en version blonde et plus légère (5,6 %). Une bière éphémère, comme les N'Ice Chouffe et Bok 6666, mais qui deviendra peut-être permanente si elle plaît, s'ajoutant alors à la gamme des six Chouffe permanentes...

**Les choses ont bien évolué depuis l'époque où Pierre Gobron, jeune gradué en industries alimentaires, décida de brasser pour son plaisir le week-end, avec son beau-frère Chris Bauweraerts, dans la cuisine de belle-maman...**

© MICHEL TONNEAU.

## Tesla bouscule les géants allemands en lançant ses premières voitures électriques « made in Germany »

En inaugurant ce mardi sa première usine près de Berlin en présence du chancelier allemand, Elon Musk engage une nouvelle phase de la révolution électrique : la production de masse en Europe.



CHRISTOPHE BOURDOISEAU  
CORRESPONDANT À BERLIN

C'est une nouvelle page de l'histoire de l'industrie automobile qui s'ouvre ce mardi, près de Berlin. « Avec l'ouverture de la Gigafactory de Tesla, l'Allemagne et l'Europe entrent dans l'ère de la production de masse des voitures électriques. C'est historique ! », insiste Ferdinand Dudenhöffer, directeur de centre de recherche sur l'automobile de Duisburg.

En présence du chancelier, Olaf Scholz, Elon Musk, le fondateur et président de Tesla, remettra en main propre à des clients les premiers modèles sortis de son usine ultramoderne de Grünheide, au sud-est de la capitale. C'est le premier site de production de l'Américain en Europe d'une capacité de 500.000 véhicules par an (12.000 employés). Elon Musk prévoit également de construire sur le site la « plus grande usine de batteries au monde ».

Le multimilliardaire est vu par les Allemands comme un prophète. « L'excel-

**Avec l'ouverture de la Gigafactory de Tesla, l'Allemagne et l'Europe entrent dans l'ère de la production de masse des voitures électriques.** © DPA.

lente nouvelle, c'est que l'industrie automobile reste en Allemagne », se félicite Ferdinand Dudenhöffer. Si Elon Musk a choisi d'implanter son usine dans une région faible en infrastructures et très éloignée des centres économiques et du cœur de l'automobile allemande (région du sud dans le Bade-Wurtemberg et la Bavière), c'était surtout pour mieux surmonter les obstacles administratifs. Elon Musk a été accueilli comme un roi dans le Brandebourg, une région désossée par la Réunification. La Bavière n'en aurait pas fait autant.

Les responsables politiques se sont pliés en quatre pour contourner tous les obstacles. Même les syndicats sont ravis de voir s'installer un constructeur qui refuse les règles de la cogestion à l'allemande (représentation des salariés dans les conseils d'administration) et qui

ignore les conventions collectives. Tesla paie 20 % de moins que les salaires négociés dans la branche. « Personne n'aurait imaginé un jour qu'une usine de voitures puisse se construire ici », se félicite Markus Sievers, le porte-parole de la section régionale du syndicat de la métallurgie (IG Metall). « L'arrivée de Tesla a donné un grand coup de fouet à toute l'industrie automobile, qui avait sous-estimé le tournant de l'électromobilité », ajoute-t-il.

### A ses risques et périls

Le goût du risque américain a vaincu la psychorigidité de la bureaucratie allemande. « Elon Musk a brisé tout le système procédurier de l'Allemagne », se félicite Ferdinand Dudenhöffer. En construisant une usine de 5 milliards avec un permis de construire provisoire, l'Américain a investi à ses risques et périls. Tesla avait promis de tout démonter s'il n'obtenait pas un permis... qui est arrivé début mars alors que les travaux étaient pratiquement achevés.

Tesla a réussi à déjouer toutes les embûches environnementales, comme l'abattage des arbres sur le site, la sauvegarde de lézards des souches, la protection des coronelles lisses (serpents) ou encore la surconsommation d'eau dans une région asséchée par le réchauffement climatique. Grâce à des procédures accélérées, l'usine est sortie de terre en moins de trois ans ! Un exploit après le désastre de l'aéroport de Berlin-Brandebourg, situé juste à côté, qui a mis 15 ans à entrer en service.

Les constructeurs allemands, qui s'étaient endormis sur leurs lauriers, peuvent lui dire merci. « Elon Musk leur a montré que le moteur thermique n'avait aucun avenir », résume Ferdinand Dudenhöffer. En posant un pied en Europe, Tesla va accélérer la transition vers l'électrique qui a débuté péniblement en 2015 après le scandale du « die-

selgate » de Volkswagen. VW, Daimler ou BMW sont désormais engagés dans une course contre la montre pour rattraper le « petit » américain devenu leader mondial du secteur.

Tesla n'est plus un concurrent marginal mais une véritable menace pour l'avenir des grands groupes allemands. « En février dernier, il a vendu plus de Model 3 dans le monde que BMW de série 3 », constate Ferdinand Dudenhöffer. « Les constructeurs allemands sont désormais capables de relever le défi », se rassure Ferdinand Dudenhöffer. Volkswagen a déjà une usine 100 % électrique à Zwickau. Le constructeur a débloqué deux milliards pour la construction d'une nouvelle usine de modèles électriques au siège de Wolfsburg. Les premiers modèles « Trinity » sortiront des chaînes de montage en 2026.

### « Une bouffée d'air frais »

Même le défenseur de l'environnement le plus redouté d'Allemagne accueille l'arrivée d'Elon Musk avec enthousiasme. « Tesla apporte une bouffée d'air frais en Allemagne », lâche Jürgen Resch, le président de la Deutsche Umwelthilfe (DUH), l'ONG à l'origine d'interdictions de circulation des voitures diesel. « Sa simple présence va permettre aux constructeurs européens d'accélérer l'abandon du moteur thermique et d'avancer l'arrêt de la production en 2030 », se félicite-t-il.

Toute l'Allemagne doit « adopter la vitesse Tesla », a lancé Robert Habeck, le ministre écologiste de l'Économie et du Climat. « Elon Musk a montré que notre administration était un frein à la transition énergétique. Il faut en moyenne sept ans pour obtenir l'autorisation de construire une éolienne. Sept ans ! », peste Jürgen Resch. Avant d'ajouter : « L'Allemagne doit cesser de communiquer par fax et entrer dans l'ère digitale. »