

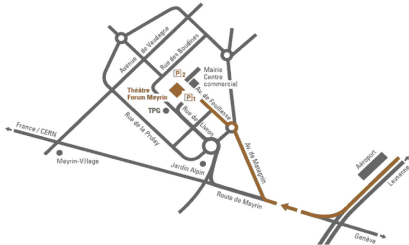
**Théâtre Forum Meyrin**

Place des Cinq-Continents 1

1217 Meyrin 1 / Genève

T 022 989 34 34

Tram 14 (direction meyrin-gravière) / Bus 57 / Arrêt Forummeyrin



L'hydrogène est-il le carburant des voitures électriques de demain ?



**Partenaires**



**Conférence publique**

Judi 26 Jun 2014

14h00-18h30 (expo-démo de 12h00 à 18h00)

Théâtre Forum Meyrin

Entrée gratuite-inscription recommandée

[info@innolab-swiss.eu](mailto:info@innolab-swiss.eu) / T 022 7922118

## L'hydrogène, carburant des voitures électriques de demain ?

La voiture électrique est-elle promise à un bel avenir à l'horizon 2020 ?

Malgré ses avantages écologiques indéniables, la transition vers le tout-électrique semble encore parsemée d'embûches, que ce soit pour l'électrique à batterie (coût élevé, autonomie limitée, durée de recharge) ou à pile à combustible (coût de l'hydrogène, infrastructure complexe pour le ravitaillement). Pourtant plusieurs constructeurs présents au dernier Salon de Genève clament que la révolution de l'hydrogène est en route et pourrait nous faire basculer dans l'ère post-pétrole. Elle nous promet une voiture aux performances comparables aux véhicules thermiques : une autonomie supérieure à 500 kilomètres grâce à une pile à combustible, un plein en trois à quatre minutes et aucun rejet de CO2 !

### Voitures à Hydrogène, prêtes à entrer sur le marché européen ?

Récemment, les principaux constructeurs (BMW, Daimler, Honda, Hyundai et Toyota) et fournisseurs d'énergie se sont retrouvés à Londres sous l'égide de son Maire afin de signer le plus important accord connu à ce jour concernant les voitures à Hydrogène et les infrastructures d'approvisionnement. Doté d'un budget de 38 millions d'euros, le projet européen **Hydrogen For Innovative Vehicles (HyFIVE)** va permettre le déploiement de 110 véhicules à hydrogène, dont 75 par Hyundai, dans plusieurs villes d'Europe (Bolzano, Copenhague, Innsbruck, Londres, Munich et Stuttgart). Hyundai est le premier constructeur à offrir la technologie des piles à combustibles dans une voiture de série, notamment la quatrième génération de l'**ix35 Fuel Cell** qui atteint une autonomie de presque 600 kilomètres, dont plusieurs exemplaires ont été déjà livrés à des clients au Danemark, en France, en Suède et au Royaume-Uni.

### Et la Suisse, où en sommes-nous ?

La balayeuse **CityCatH2** est le premier engin utilitaire mû à l'hydrogène réalisé par l'EMPA dans le cadre du projet **Hydrogen-driven municipal vehicle** ([www.empa.ch/hy.muve](http://www.empa.ch/hy.muve)) et testé par la Ville de Meyrin. Ce véhicule tire sa puissance énergétique d'une pile à combustible qui transforme l'hydrogène en électricité.

L'institut innoLAB, coordinateur du projet **hy.muve** pour la Suisse romande, prévoit la construction à Genève d'une première station solaire et/ou biomasse pour produire et approvisionner l'hydrogène, avec la collaboration des industriels et des hautes écoles.

De son côté, Hyundai Suisse souhaite étendre le projet **HyFIVE** à notre pays.

Nous avons le plaisir de vous vous inviter à cette conférence-débat avec la participation des experts et industriels en Suisse.

## Programme

12h00 -18h00	Place des Cinq-Continents : - Exposition : City CAT H2, Hyundai ix35 Fuel Cell, Fiat500 H2, vélos-triporteurs électriques eZee super capa - Essai libre de la Hyundai ix35 Fuel Cell
14h00	<b>Accueil au Forum : Meyrin cité de l'énergie et de l'innovation</b> M. Jean-Marc Devaud, Maire de Meyrin
14h10	<b>Les enjeux de la mobilité électrique dans la transition énergétique</b> M. Olivier Epelly, Etat de Genève / Office cantonal de l'énergie (OCEN)
14h30	<b>CityCat H2: une balayeuse révolutionnaire pour demain !</b> M. Christian Bach, EMPA
15h00	<b>CityCat H2 en action : expériences vécues</b> M. Olivier Chatelain, Service de l'environnement Meyrin
15h10	<b>Swiss Engineering au service des ingénieur-e-s</b> Mme Yvette Ramos, présidente Swiss Engineering Romandie
15h15	<b>Pause</b>
15h40	<b>La pile à combustible, prolongateur d'autonomie sans CO2 pour voitures électriques</b> Alexandre Closset, Belenos Clean Power Holding Ltd
16h00	<b>HyFIVE et ix35 FuelCell : l'Europe met les véhicules H2 à l'épreuve</b> M. Nicholas Blattner, Hyundai Motor Group
16h20	<b>Pilote de production d'H2 à Martigny</b> Dr. Heron Vrubel, EPFL LEPA
16h40	<b>Véhicules propres : enjeux R&amp;D pour la Suisse et Horizon 2020</b> M. Van Khai Nguyen, Association innoLAB
16h50	<b>Table Ronde et discussions</b> Animé par M. Raymond Morel, Social-In3
17h30	<b>Apéro</b>
18h30	<b>Fin</b>

# Véhicules à hydrogène, la révolution est en route

Alors que l'UE veut investir 18 milliards d'euros pour soutenir cette technologie, à Meyrin, on teste la balayeuse à pile à combustible

Jean-Marc Corset

Dans le flot du trafic surchargé des villes, les voitures électriques sont silencieuses, mais de moins en moins rares et discrètes. Mais certains constructeurs vont aujourd'hui plus loin en misant sur des voitures électriques fonctionnant à l'hydrogène. Sous l'égide de l'Union européenne et en partenariat avec des fournisseurs d'énergie, cinq d'entre eux - Hyundai, Toyota, Honda, BMW et Daimler - sont en train de mettre en route un vaste projet pour tester un parc de 110 véhicules à hydrogène dans de grandes villes tout en créant une nouvelle infrastructure d'approvisionnement de cette énergie.

Voirie très intéressée

Hyundai, Toyota et Honda, qui planchent depuis des décennies, prévoient de commercialiser leur modèle en série dès 2015. Des voitures qui n'émettent aucun polluant, propres et silencieuses. Voilà qui intéresse particulièrement les communes dont les engins de voirie, bruyants et polluants, circulent généralement à l'aube. La Commune de Meyrin a ainsi testé ce printemps un prototype de balayeuse CityCatH2 fonctionnant avec la même technologie de pile à combustible. Cette machine a été développée par l'EMPA, l'Institut fédéral de recherches appliquées, qui travaille sur les économies de consommation des véhicules avec des partenaires industriels. A la fin du mois de juin, d'aucuns se sont retrouvés à Meyrin avec plusieurs chercheurs de Suisse romande qui développent de nouvelles techniques dans ce domaine, pour présenter leurs travaux. A l'instigation d'InnoLab, un institut promouvant les technologies durables.

Mobilité énérgivore

L'hydrogène est-il le carburant des voitures électriques de demain? Selon les scientifiques, les ressources alternatives sont indispensables à la nouvelle politique énergétique. Le carburant nécessaire à la mobilité représente en effet plus du quart de la consommation totale dans le canton de Genève. Christian Bach, chef du Département moteur à combustible de l'EMPA, pense dès lors qu'une «transition énergétique n'est pas possible sans hydrogène comme moyen de stockage de l'électricité».

Les essais de la balayeuse CityCatH2, premier engin utilitaire mû à l'hydrogène construit par son institut, sont prometteurs. Un véhicule traditionnel,



La balayeuse CityCatH2, testée par la Commune de Meyrin, la Hyundai ix35 Fuel Cell - premier véhicule à pile à combustible construit en grande série - et la Belenos du groupe Swatch (en bas à dr.) J-M.C

## Des recherches en Suisse romande

Les scientifiques, notamment à l'EPFL et dans son antenne du LEPA à Martigny, planchent sur de nouveaux procédés de production de l'hydrogène ainsi qu'un conditionnement liquide plutôt que gazeux. En évitant ainsi les craintes face au danger d'explosion. L'industrie chimique est, elle, en mesure d'en produire d'énormes quantités à bon compte. Cette énergie permet ainsi de propulser un moteur électrique au rendement nettement supérieur que celui du moteur à essence. Celui-ci est également plus fiable car il compte moins de composants. Il peut

donc être utilisé pour des engins industriels de forte puissance. L'hydrogène - que l'on peut stocker facilement moyennant une infrastructure sécurisée - peut également être produit par les panneaux photovoltaïques ou les éoliennes. La pile à combustible, qui fait tourner le moteur, se cache bien sous son nom car il n'y a ni pile ni combustible. Il s'agit en réalité d'un générateur d'eau et d'électricité alimenté par l'hydrogène et l'oxygène. Une pile à combustible transforme l'énergie chimique en énergie électrique par oxydation. J-M.C.

qui fait 70% de balayage et 30% de déplacement, consomme en carburant l'équivalent de dix à quinze automobiles pour un coût de 18 000 francs par an. Grâce à la pile à combustible, la réduction de consommation a été de plus de 60% lors des tests menés durant quatre ans.

Au service Environnement de Meyrin, on estime que le système est au point même si certains défauts doivent trouver une solution, notamment les pertes de puissance en montée, la place des batteries (150 kg), ou le rejet d'eau - seule émission - qui pose problème en cas de gel.

Mais la pile à combustible, qui réchèle du platine, est encore très chère. Les constructeurs qui se lancent dans ce créneau comptent sur les programmes publics. Selon Nicholas Blattner du groupe

Hyundai Motor, l'Union européenne va investir près de 18 milliards d'euros dans les six prochaines années pour soutenir cette technologie. En particulier pour l'implantation du réseau de ravitaillement en hydrogène qui compte actuellement 27 stations principalement en Allemagne et en Scandinavie. En Suisse, il y en a deux, à Brugg (AG) où un essai est conduit avec les cars postaux et à Marin (NE), flief du projet Belenos Clean Power.

Hyundai a annoncé la semaine dernière qu'elle avait réalisé un record de distance pour un véhicule propulsé à l'hydrogène avec un seul plein. L'ix35 Fuel Cell - premier véhicule à pile à combustible construit en grande série selon la firme coréenne - vient de relier Oslo à Malmö - soit 700 kilomètres - à la vitesse moyenne de 76 km/h.

Lancée au début de 2013 à 1000 exemplaires, son coût dépasse largement les 100 000 francs. Hyundai envisage un prix de vente de l'ordre de 45 000 francs en 2015 lorsqu'elle sera commercialisée pour la clientèle privée.

Belenos dans le coup

En Suisse, d'autres projets sont mis en œuvre autour des moteurs électriques propulsés par la pile à hydrogène. Belenos, qui roule pour le groupe Swatch, ne communique guère sur l'avancement de son projet. Le second prototype a déjà parcouru 36 000 km depuis août 2013. Son ambition est élevée puisqu'il s'agit de lancer un petit véhicule de série sur le marché. C'est pourquoi il est monté dans une carrosserie de Fiat 500. Il s'agit donc d'augmenter la densité d'énergie dans la batterie afin de réduire la taille des composants.

Le projet s'oriente aujourd'hui vers une petite pile à combustible qui servirait de prolongateur d'autonomie de la batterie. Le prototype Belenos a déjà permis de doubler l'autonomie de cette voiture électrique qui fait 200 km avec une batterie de 210 kilos. En mode Eco, elle a ainsi déjà roulé jusqu'à 425 km.

## Tesla Motors débarque cet été à Meyrin

● Le constructeur phare de la voiture électrique aux Etats-Unis, Tesla Motors, poursuit son implantation en Europe, qui passe par la Suisse. Déjà opérationnelle dans notre pays avec une quinzaine de personnes, la société du flamboyant Elon Musk s'apprête à inaugurer, à la fin du mois d'août, son centre de services à Meyrin. Un point considéré comme stratégique sur la carte de son expansion européenne, qui s'est focalisée ces derniers mois sur la France.

Selon le responsable de Tesla Suisse romande, Jacques Michel,



Jacques Michel  
Responsable de Tesla  
Suisse romande

«le marché suisse est très réceptif et la taille du pays permet d'avoir plus d'impact ainsi qu'une réelle présence sur le territoire. Notamment à Genève, ce qui donne la possibilité de faire la liaison avec Paris ou le sud de la France en utilisant les superchargeurs.» Tesla Motors s'est fixé pour objectif de bâtir au plus vite un vaste réseau de

stations de recharge rapide des batteries pour les clients qui font de longs voyages.

Pour l'heure, la société compte 30 superchargeurs en Europe et en Suisse (sur l'aire d'autoroute de Lully, près de Payerne). Ces stations permettent une demi-charge en vingt minutes et une charge totale en une heure, pour une autonomie entre 390 et 500 kilomètres. Le client Tesla a accès aux bornes de recharge gratuitement et... à vie! Cela signifie une sensible économie à long terme face à l'essence, selon le représentant

de la marque. Le succès semble ainsi prévisible, assure Jacques Michel: «Avec plus de 400 voitures Model S vendues jusqu'à présent en Suisse, un quart l'était en Suisse romande.» Une réussite pour cette voiture d'allure sportive qui plaît aux clients fortunés - le prix du Model S commence à partir de 72 000 francs - attirés par l'écologie et la technologie. Prochainement, Tesla va ouvrir un show-room au cœur de Genève, qui sera complémentaire à son garage de Meyrin. Julie Muller

## Elle a dit

«Les meilleures opportunités sont à saisir dans les pays émergents, comme l'a montré le sommet des BRICS»

Cristina Kirchner, présidente de l'Argentine

Club Med  
Trigano, le retour

Serge Trigano, le fils du fondateur du Club Med, apporte son soutien à l'homme d'affaires Andrea Bonomi, à la lutte avec un tandem franco-chinois (le fonds d'investissement Ardian et le conglomérat Fosun) pour acquérir le Club Med.

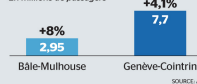
Le chiffre  
1,5 million

C'est, en dollars, le montant obtenu pour financer une application mobile aux États-Unis. Celle-ci ne sert qu'à envoyer ces deux lettres: «yo!»

EuroAirport  
L'envol

L'aéroport de Bâle-Mulhouse, EuroAirport, a enregistré un quatrième record de fréquentation consécutif au premier semestre 2014 avec un bond de 8%. **ATS**

Trafic passagers dans les aéroports au 1<sup>er</sup> semestre 2014  
En millions de passagers



## Mobilité

# La révolution est en route pour les véhicules à hydrogène

Pour soutenir cette technologie, l'Union européenne veut investir 18 milliards d'euros. A Genève, on teste la balayeuse à pile à combustible

Jean-Marc Corset

Dans le flot du trafic surchargé des villes, les voitures électriques sont silencieuses, mais de moins en moins rares et discrètes. Aujourd'hui, deux autres constructeurs vont encore plus loin en misant sur des voitures électriques fonctionnant à l'hydrogène. Sous l'égide de l'Union européenne, et en partenariat avec des fournisseurs d'énergie, cinq d'entre eux ont ainsi testé à Genève: CityCatH2 et Daimler - sont en train de mettre en route un vaste projet pour tester un parc de 110 véhicules à hydrogène dans des grandes villes, tout en créant une nouvelle infrastructure d'approvisionnement de cette énergie.

## Voire très intéressé

Hyundai, Toyota et Honda, qui placent sur le sujet depuis des décennies, prévoient de commercialiser leur modèle en série dès 2015. Des voitures qui n'émettent aucun polluant, produites dans des usines silencieuses. Voilà qui intéresse particulièrement les Communes, dont les engins de voirie, bruyants et polluants, circulent généralement à l'aube. La Commune de Meyrin a ainsi testé ce printemps un prototype de balayeuse CityCatH2 fonctionnant avec la même technologie de pile à combustible. Cette machine a été développée par l'EMPA, le laboratoire fédéral de recherche appliquée, qui travaille sur les économies de consommation des véhicules avec des partenaires industriels. Fin juin, à Meyrin, plusieurs chercheurs de Suisse romande qui développent de nouvelles techniques dans ce domaine ont présenté leurs travaux, à l'inspiration d'InnoLab, un Institut promouvant les technologies innovantes.

L'hydrogène est-il le carburant des voitures électriques de demain? Selon les scientifiques, les ressources alternatives sont indispensables à la nouvelle politique énergétique. Le carburant nécessaire à la production a un fort effet plus du quart de la consommation totale dans le canton de Genève. Christian Bach, chef du département Moteurs à combustion de l'EMPA, pense dès lors qu'une «transition énergétique vers une possible sans hydrogène comme moyen de stockage de l'électricité».

Les essais de la balayeuse CityCatH2, premier engin utilitaire mis au point à l'hydrogène réalisé par son institut, sont prometteurs. Un véhicule traditionnel, qui fait 70% de balayage et 30% de



(1) La balayeuse CityCatH2, testée à Meyrin. (2) Hyundai ix35 Fuel Cell, premier véhicule à pile à combustible construit en grande série. (3) Le bloc de la pile à combustible de la Belenos. J.-M.C./DR

## Une source d'énergie à haut rendement

Les scientifiques, notamment à l'EPFL et dans son antenne du LEPA à Martigny, planchent sur de nouveaux procédés de production de l'hydrogène, ainsi que sur un conditionnement liquide plutôt que gazeux, ce qui réduit les craintes d'un danger d'explosion. L'industrie chimique est, elle, déjà en mesure d'en produire

d'énormes quantités à bon compte. Cette énergie permet de propulser un moteur électrique à un rendement nettement supérieur à celui d'un moteur à essence. Il peut donc être utilisé pour des engins industriels de forte puissance.

L'hydrogène - que l'on peut stocker facilement, moyennant une infrastructure sécurisée - peut également être produit par

les panneaux photovoltaïques ou les éoliennes.

La pile à combustible, qui fait tourner le moteur, se cache bien sous son nom car il n'y a ni pile ni combustible. Il s'agit en réalité d'un générateur d'eau et d'électricité alimenté par l'hydrogène et l'oxygène. Une pile à combustible transforme l'énergie chimique en énergie électrique par oxydation.

déplacement, consomme en carburant l'équivalent de 10 à 15 automobiles pour un coût de 18 000 francs par an. Grâce à la pile à combustible, la réduction de consommation a été de plus de 60% lors des tests menés durant quatre ans.

Au service de l'environnement de Meyrin, on estime que le système au point, même si certains défauts doivent trouver une solution, notamment les pertes de puissance en montée, la place des batteries (150 kg), ou les rejets d'eau - seule émission - qui posent problème en cas de gel. «La pile à combustible», qui recèle du platine, est toutefois encore très chère. Les constructeurs qui se lancent dans ce créneau comptent sur les programmes publics. Selon Nicholas Blattner, du groupe Hyundai Motor, l'Union européenne va investir près de 18 milliards d'euros dans les six prochaines années pour soutenir cette technologie. En particulier pour l'implantation du réseau de ravitaillement en hydrogène, qui compte actuellement 27 stations, principalement en Allemagne et en Scandinavie. En Suisse, il y en a deux, à Brugg (AG), où un essai est conduit avec les cars postaux, et à Marin (NE), fief du projet Belenos Clean Power.

Hyundai a annoncé la semaine dernière qu'elle avait réalisé un record de distance pour un véhicule propulsé à l'hydrogène avec un seul plein. L'ix35 Fuel Cell - premier véhicule à pile à combustible construit en grande série, selon la firme coréenne - vient de relier Oslo à Malmo, soit 700 kilomètres, à la vitesse moyenne de 76 km/h.

Ce coût de cette voiture, lancée début 2013 à 1000 exemplaires, dépasse largement les 100 000 francs. Hyundai envisage un prix de vente de l'ordre de 45 000 francs en 2015, lorsque elle sera commercialisée pour la clientèle privée.

## Belenos dans le coup

En Suisse, d'autres projets liés aux moteurs électriques propulsés par la pile à hydrogène sont en cours. Belenos, qui roule pour le groupe Swatch, ne communique guère sur l'avancement de son projet. Le second prototype a déjà parcouru 36 000 km depuis août 2013. Son ambition est élevée, puisqu'il s'agit de lancer sur le marché suisse un véhicule de série monté dans une carrosserie de Fiat 500. Ce qui impose d'augmenter la densité d'énergie dans la batterie afin de réduire la taille des composants.

Le projet s'annonce pourtant très ambitieux, car il s'agit de concevoir un petit véhicule à combustible qui servirait à prolonger l'autonomie de la batterie. La pile à combustible Belenos a déjà permis de doubler l'autonomie de cette voiture électrique, qui fait normalement 200 km avec une batterie de 210 kWh. Elle a ainsi déjà roulé jusqu'à 425 km (en mode Eco).

## RJ Reynolds condamné à une amende colossale

Le cigarettier devrait payer une indemnité de près de 24 milliards de dollars à une veuve. Mais il fera appel de ce «verdict foudroyant»

Un tribunal de Floride a condamné le cigarettier américain RJ Reynolds Tobacco Company de verser une indemnisation de 23,6 milliards de dollars (environ 21 milliards de francs) à la veuve d'un fumeur décédé d'un cancer du poumon. Selon son record pour un seul plaigant dans l'histoire de cet Etat du sud.

Le verdict, rendu par le jury du comté d'Escambia après une quinzaine d'heures de délibération, est assorti de dommages et intérêts d'un montant de millions de dollars. Il s'agit de la plus importante condamnation à la succession du défunt, Michael Johnson Senior.

Au cours du procès, qui aura duré quatre semaines, les avocats de la veuve de Michael Johnson, Cynthia Robinson, ont fait valoir que RJ Reynolds n'avait pas payé de dommages à la succession du défunt, Michael Johnson Senior. Au cours du procès, qui aura duré quatre semaines, les avocats de la veuve de Michael Johnson, Cynthia Robinson, ont fait valoir que RJ Reynolds n'avait pas payé de dommages à la succession du défunt, Michael Johnson Senior. Au cours du procès, qui aura duré quatre semaines, les avocats de la veuve de Michael Johnson, Cynthia Robinson, ont fait valoir que RJ Reynolds n'avait pas payé de dommages à la succession du défunt, Michael Johnson Senior.

Le verdict, rendu par le jury du comté d'Escambia après une quinzaine d'heures de délibération, est assorti de dommages et intérêts d'un montant de millions de dollars. Il s'agit de la plus importante condamnation à la succession du défunt, Michael Johnson Senior. Au cours du procès, qui aura duré quatre semaines, les avocats de la veuve de Michael Johnson, Cynthia Robinson, ont fait valoir que RJ Reynolds n'avait pas payé de dommages à la succession du défunt, Michael Johnson Senior.

Le verdict, rendu par le jury du comté d'Escambia après une quinzaine d'heures de délibération, est assorti de dommages et intérêts d'un montant de millions de dollars. Il s'agit de la plus importante condamnation à la succession du défunt, Michael Johnson Senior.

Le verdict, rendu par le jury du comté d'Escambia après une quinzaine d'heures de délibération, est assorti de dommages et intérêts d'un montant de millions de dollars. Il s'agit de la plus importante condamnation à la succession du défunt, Michael Johnson Senior.

Le verdict, rendu par le jury du comté d'Escambia après une quinzaine d'heures de délibération, est assorti de dommages et intérêts d'un montant de millions de dollars. Il s'agit de la plus importante condamnation à la succession du défunt, Michael Johnson Senior.

Le verdict, rendu par le jury du comté d'Escambia après une quinzaine d'heures de délibération, est assorti de dommages et intérêts d'un montant de millions de dollars. Il s'agit de la plus importante condamnation à la succession du défunt, Michael Johnson Senior.

Le verdict, rendu par le jury du comté d'Escambia après une quinzaine d'heures de délibération, est assorti de dommages et intérêts d'un montant de millions de dollars. Il s'agit de la plus importante condamnation à la succession du défunt, Michael Johnson Senior.

## Tesla Motors débarque à Genève

Le constructeur phare de la voiture électrique aux Etats-Unis, Tesla Motors, poursuit son implantation en Europe, qui passe par la Suisse. Déjà opérationnelle dans notre pays avec une quinzaine de personnes, la société du Bamboyan Elon Musk s'apprette à inaugurer, fin août, son centre de services à Meyrin. Un point considéré comme stratégique sur la carte de son expansion européenne, qui s'est focalisée ces derniers mois sur la France.

Selon le responsable de Tesla Suisse romande, Jacques Michel, «le marché suisse est très réceptif, et la taille du pays permet d'avoir plus d'impact, ainsi qu'une réelle présence sur le territoire. Notamment à Genève, ce qui donne la possibilité de faire la liaison avec



Jacques Michel, responsable de Tesla Suisse romande

Paris ou le sud de la France, en utilisant les superchargeurs.» Tesla Motors s'est fixé pour objectif de bâtir au plus vite un vaste réseau de ces stations de recharge rapide des batteries pour les clients qui font de longs voyages. Pour l'heure, la société compte 30 superchargeurs en Europe et un en Suisse (sur l'aire d'autoroute de Lully, près de Payerne). Ces stations permettent de recharger en vingt minutes et une charge totale en

une heure, pour une autonomie entre 390 et 500 kilomètres. Le client Tesla a accès aux bornes de recharge gratuitement et... à vie. Cela signifie une économie significative, à long terme, face à l'essence, selon le représentant de la marque.

Le succès semble ainsi prévisible, assure Jacques Michel. «Sur plus de 400 voitures Model S vendues jusqu'à présent en Suisse, un quart l'état en Suisse romande.» Une réussite pour cette voiture d'allure sportive qui plaît à une clientèle fortunée. Le prix du Model S commence à partir de 72 000 francs - attirés par l'écologie et le technologie. Prochainement, Tesla va ouvrir un showroom au cœur de Genève qui sera complémentaire au garage de Meyrin. **Julie Muller**