

L'avenir sera électrique

► Belle affluence hier au garage de l'Ouest à Delémont, à l'occasion de la journée de la mobilité électrique organisée par de nombreux partenaires du Jura et du Jura bernois. On s'y bousculait pour tester l'un ou l'autre véhicule, de l'impressionnante Tesla au vélo électrique. Reportage. [Page 3](#)



Bel intérêt pour la mobilité électrique

► **La mobilité électrique** était à l'honneur hier à Delémont, où tout un chacun a pu tester l'un ou l'autre véhicule, de la prestigieuse Tesla au vélo électrique.

► **L'événement** était organisé par de nombreux partenaires du Jura et du Jura bernois, actifs dans le domaine de l'énergie ou dans celui des transports notamment.

► **Un débat** a permis aux représentants de ces entités de mettre en évidence les qualités et les défauts de la mobilité électrique.

On a fait la queue hier au garage de l'ouest de Delémont pour essayer des véhicules électriques. Il était possible d'essayer pratiquement tous les types de véhicules à propulsion électrique dans le cadre de la journée de la mobilité électrique organisée à Delémont par ener-J, l'Association pour l'énergie du canton du Jura et du Jura bernois, la Sacen, Société d'approvisionnement et de commerce de l'énergie, BKW, la Chambre de commerce et d'industrie du Jura (CCIJ) et la Chambre d'économie publique du Jura bernois (CEP). Et on ne s'en est pas privé.

Tesla très sollicitées

À commencer par la puissante Tesla d'Elon Musk: deux voitures étaient prises d'assaut et tout le monde n'a pas eu la



Le vélo électrique existe dans toutes les tailles. Derrière à droite, une voiture Tesla. PHOTOS ROGER MEIER



Un char hybride avec un cheval, oui, ça existe.



Un scooter électrique fabriqué dans la région.

chance d'empoigner ce coûteux bijou de haute technologie. Il y avait la petite Zoé de Renault, très sollicitée aussi. Un modèle Hyundai sortait encore davantage de l'ordinaire, équipé de piles à combustible alimentées à l'hydrogène. Puissance, confort, une autonomie annoncée à 600 km, contre 400 km pour la Tesla ou 240 km pour la Zoé, mais deux stations seulement en Suisse pour faire le plein d'hydrogène, la plus proche à Aarau.

Les personnes ayant essayé ces véhicules le confirmeront: la conduite de ces véhicules électriques impressionne. Silence, confort sont de mise. Pas besoin de viser haut avec

la Tesla: la petite Zoé à quelque 20 000 fr. est tout à fait convaincante. Mais la Tesla, avec son riche équipement de haute technologie, capable notamment de corriger la trajectoire suivie par le conducteur, et son look de voiture puissante semblable à celui des marques italiennes de luxe, capte particulièrement l'attention.

Le vélo électrique aussi de la partie

Il y avait aussi des vélos et des scooters électriques – produits dans la région chez Von Roll. Le vélo électrique convainc toujours plus d'adeptes, et c'est tout bon pour la santé: il fait quand même tra-

vailler les muscles puisqu'il faut pédaler!

Il y avait aussi une curiosité toute particulière: un char hy-

bride tiré par un cheval! Què-saco? Le char fonctionne avec une assistance électrique qui permet d'alléger l'effort four-

ni par le cheval. Henri Spychiger, agriculteur retraité aux Reussilles, dispose depuis cinq ans de ce prototype, dont il fait la démonstration à la demande. «Ce n'est pas pour retourner au cheval d'antan dans tous les travaux. Mais dans le tourisme ou les travaux urbains, comme le ramassage des poubelles, ce serait indiqué.» Pierre Berthold, président de la Fédération jurassienne d'élevage chevalin, ajoute: «C'est sympathique, le cheval fait envie aux gens. Pour le cheval, c'est bon à la montée ou avec une grosse charge.» On l'a testé notamment à Saint-Imier, ce ramassage des poubelles avec des chevaux. Pour le tourisme, il est maintenant possible d'acheter des calèches à assistance électrique pouvant transporter une dizaine de personnes. Mais il faut déboursier une cinquantaine de milliers de francs. Environ la moitié d'une Tesla modèle S.

GEORGES MAILLARD

Quelles sources d'énergie pour la mobilité électrique?

► «Quand l'électricité provient de centrales nucléaires françaises, à charbon allemandes ou au fuel d'Italie, cela ne fait plus de sens.» Le conseiller aux Etats Claude Hêche a d'emblée posé un enjeu central de la mobilité électrique, celui des sources d'énergie. Que l'on roule en Tesla ou en scooter électrique, le problème existe. Michel Hirtzlin, chef des Services industriels de Delémont et président de Sacen SA, confirme: un véhicule électrique alimenté par de l'énergie renouvelable divise la facture environnementale par trois, avec l'électricité du charbon allemand par deux. Mais la diminution de l'émission de

CO2 est spectaculaire dans tous les cas. Et la baisse de la consommation d'électricité devrait permettre de faire face à la consommation des véhicules électriques. Pour y contribuer, des batteries de plus en plus efficaces permettront de stocker l'électricité solaire, annonce Hubert Girault, professeur à l'EPFL. «Mais c'est encore cher», selon Daniel Pheulpin, directeur régional de BKW. Patrick Corbat, président de la CCIJ et membre du comité d'ener-J, ne voit pas comment on pourrait se passer des réseaux intelligents. En attendant, on s'alimentera avec bonheur aux bornes de Smotion et Greenmotion. GM