



Intervention parlementaire

N° de l'intervention : 049-2021
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2021.RRGR.74

Déposée le : 16.03.2021

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : de Meuron (Thun, Les Verts) (porte-parole)
Baumann-Berger (Münsingen, UDF)
von Arx (Schliern b. Köniz, pvl)
Josi (Wimmis, UDC)
Mentha (Liebefeld, PS)
Flück (Interlaken, PLR)
Steiner (Boll, PEV)
Gerber (Hinterkappelen, Les Verts)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : du
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -
Proposition du Conseil-exécutif : **Sélectionner**

Des bus alimentés par des piles à hydrogène pour accélérer la décarbonation des transports publics

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. d'indiquer le plus rapidement possible, dans le cadre de l'arrêté sur l'offre, comment et avec quels instruments il veut promouvoir les bus avec des piles à combustible alimentés par de l'hydrogène produit durablement ;
2. de prévoir les moyens financiers nécessaires dans le crédit-cadre d'investissement ;
3. d'indiquer les possibilités qui existent, hormis le crédit-cadre d'investissement, pour encourager les entreprises de transports publics à renouveler leur flotte et à le faire de manière coordonnée.

Développement :

En 2019 en Suisse, près de 38 pour cent de l'énergie finale était consommée par le secteur des transports, qui couvrait 94 pour cent de ses besoins énergétiques par des dérivés du pétrole (essence, diesel, kéro-zène). Or la décarbonation des transports et l'objectif climatique de zéro émission nette d'ici à 2050 nécessitent des mesures adéquates. Même si la majeure partie des émissions de CO₂ liées à la mobilité sont générées par les véhicules de tourisme, les transports publics y contribuent de façon déterminante et doivent donc participer à leur réduction. Les bus électriques représentent certes une possibilité, mais les

grandes stations de recharge qu'ils nécessitent peuvent être problématiques pour les entreprises de transport, tout comme le fait que les lignes de bus électriques sont principalement urbaines. Les bus alimentés par des piles à combustible sont donc une alternative ou même un complément. En effet, ce type de propulsion est particulièrement adapté lorsqu'il faut prendre en compte l'autonomie, le poids du véhicule, la charge, le froid et le temps de ravitaillement. L'hydrogène doit cependant être produit à partir de sources d'énergies renouvelables. A l'automne 2019, l'Europe comptait déjà 16 villes où circulaient des bus alimentés par des piles à combustible. Ces prochaines années, plusieurs centaines de bus devraient être mis en service en Europe dans le cadre de projets pilote, dont certains sont même déjà achevés. Ainsi, un test sur cinq ans, mené par l'entreprise suisse de transport CarPostal, a confirmé que les véhicules à hydrogène sont adaptés au transport régional de personnes.¹

En Suisse, l'association Mobilité H₂ Suisse s'engage pour l'utilisation de véhicules à pile combustible alimentés à l'hydrogène vert et pour la mise en place d'un réseau de stations-service à hydrogène couvrant l'ensemble du territoire. D'ici à 2025, 1600 camions à pile combustible de la marque Hyundai devraient circuler en Suisse et d'autres constructeurs prévoient de commercialiser leurs véhicules à hydrogène d'ici là. Une procédure coordonnée permettrait d'acquérir 11 000 camions. Cela confirme la pertinence d'une telle démarche, qui devrait être appliquée également au remplacement des bus. Le canton doit s'engager en ce sens.

Destinataires

– Grand Conseil

¹ https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/6/FSWasserstoff_fin_low.pdf (en allemand)