

Intervention parlementaire

N° de l'intervention: 182-2019
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2019.RRGR.218

Déposée le: 09.07.2019

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Guggisberg (Kirchlindach, UDC) (porte-parole)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Oui
Urgence accordée: Oui 09.09.2019

N° d'ACE: du
Direction: Direction de la police et des affaires militaires
Classification: –
Proposition du
Conseil-exécutif:



Exonération fiscale des véhicules à hydrogène dans le canton de Berne

Le Conseil-exécutif est chargé, par une modification de la loi sur l'imposition des véhicules routiers (LIV), d'exonérer pendant dix ans les véhicules à hydrogène de l'impôt sur les véhicules automobiles.

Développement :

Par rapport aux véhicules électriques, les véhicules à hydrogène présentent de sérieux atouts :

- la fabrication des piles à combustible des véhicules à hydrogène est nettement plus respectueuse de l'environnement que celle des batteries des véhicules électriques ;
- les voitures à hydrogène ont une autonomie sensiblement plus élevée que les voitures électriques équipées de batteries ;
- faire le plein prend entre trois et cinq minutes.

Le courant nécessaire à la propulsion des véhicules à hydrogène n'est pas emmagasiné dans des batteries mais produit par une pile à hydrogène à bord du véhicule. L'avantage des voitures à hydrogène, outre l'absence d'émissions polluantes, réside dans la production des piles à combustible, nettement plus respectueuse de l'environnement que celle des batteries. Parce qu'il présente des propriétés de stockage intéressantes, l'hydrogène est le partenaire désigné de l'énergie éolienne, de l'énergie solaire et de l'énergie hydraulique. Ces énergies renouvelables ont en effet l'inconvénient de produire beaucoup d'électricité en heures creuses, dégageant un surplus qui peut être stocké sous forme d'hydrogène. L'hydrogène n'émet pas du tout de CO₂, ce qui le rend particulièrement respectueux de l'environnement.

L'hydrogène ayant une meilleure densité énergétique que les batteries électriques, les véhicules jouissent d'une meilleure autonomie, sans pour autant être plus lourds. Les véhicules affichant plus de 500 kilomètres d'autonomie sont la norme. Ceci est encore plus intéressant pour les camions, vu que le poids des batteries empiète sur leur charge utile et qu'en conditions réelles d'utilisation, le temps manque pour les recharger régulièrement.

Pour faire le plein d'un véhicule à hydrogène, on injecte de l'hydrogène depuis le réservoir haute-pression de la station-service – un procédé rapide, simple et absolument sûr grâce à des tubulures de remplissage spéciales. Trois à cinq minutes suffisent, une durée comparable à celle d'un ravitaillement en essence, en diesel ou en gaz naturel.

Les inconvénients des véhicules à hydrogène sont un réseau de stations-service (encore) trop peu fourni et des coûts d'acquisition élevés. Au lieu de soutirer encore plus d'argent aux contribuables sous le couvert de la protection du climat, l'exonération fiscale (temporaire) crée des incitations. L'acquisition de véhicules à hydrogène devient plus intéressante tant pour les particuliers que pour les PME. Plus les véhicules à hydrogène en circulation sont nombreux, plus la mise en place d'un réseau de stations-service devient rentable, ce qui accélère le mouvement. Le canton de Berne pourrait par ailleurs jouer un rôle de pionnier dans ce domaine. Fixer une période de dix ans permettra de vérifier l'efficacité de la mesure et, le cas échéant, de la prolonger.

Motivation de l'urgence : la présente intervention parlementaire constitue une affaire « pouvant freiner le changement climatique ou ses effets » d'après le chiffre 3 de la Déclaration du Grand Conseil sur la politique climatique, de la session d'été 2019. La présente motion mérite donc un traitement prioritaire.

Destinataire

- Grand Conseil