

Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 158-2021
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2021.RRGR.227

Déposée le : 17.06.2021

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Baumann-Berger (Münsingen, UDF) (porte-parole)
von Arx (Schliern b. Köniz, pvl)
Arn (Muri b. Bern, PLR)
Wenger (Meikirch, UDC)
Mentha (Liebefeld, PS)
Steiner (Boll, PEV)
de Meuron (Thun, Les Verts)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 1080/2021 du 15 septembre 2021
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Adoption**

Déploiement d'un réseau de stations-service à hydrogène sur l'ensemble du territoire suisse d'ici à 2025

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. d'intercéder en faveur du déploiement d'un réseau de stations-service à hydrogène accessibles au public sur l'ensemble du territoire suisse et de s'engager pour ce projet au niveau fédéral. À cette fin, au moins 100 stations-service devront ouvrir d'ici à 2025 sur les axes routiers principaux, en particulier sur les aires de ravitaillement, les entrées et sorties d'autoroute et autres carrefours importants (notamment afin que les véhicules des transports publics puissent également en profiter). La Confédération doit mettre des moyens à disposition pour promouvoir ce projet sous forme de financement initial et d'implantation d'au moins 100 stations-service à hydrogène d'ici à 2025.
2. d'échanger avec d'autres cantons afin de créer des synergies dans le déploiement de l'infrastructure d'alimentation en hydrogène et de viser des solutions uniformisées et coordonnées pour que les stations-service à hydrogène puissent être déployées de manière efficace, judicieuse et rapide.

Développement :

En Suisse, des acteurs du secteur privé travaillent actuellement sur le déploiement d'une infrastructure de stations-service à hydrogène dans le cadre d'une collaboration unique entre fabricants de camions, exploitants de stations-service et constructeurs automobiles. L'immense avantage de cette technologie est que les véhicules à grande autonomie, en particulier les camions, bus, voitures de livraison, autocars, mais

aussi les véhicules de tourisme, peuvent être ravitaillés en peu de temps en carburant renouvelable. Plusieurs constructeurs ont annoncé l'arrivée de nouveaux véhicules à pile à combustible. Peugeot, Opel, Citroën et Renault vont mettre sur le marché des véhicules utilitaires légers à pile à combustible dès la fin de cette année. D'autres constructeurs prévoient également de lancer de nouveaux modèles propulsés à l'hydrogène dans la gamme des véhicules de tourisme, des véhicules utilitaires légers ou des camions. Hyundai travaille même sur un alignement des prix d'ici à 2025 entre les véhicules à combustion, à pile à combustible et électriques. Afin de créer en Suisse un marché intéressant pour les véhicules propulsés à l'hydrogène, il est nécessaire d'avoir une bonne infrastructure de base de stations-service à hydrogène. Pour être en mesure de déployer rapidement une telle infrastructure en Suisse et en Europe et d'aller de l'avant, l'industrie a besoin de sécurité en termes de planification et d'investissements. C'est sur ce point que la responsabilité incombe clairement aux cantons, car les aires de ravitaillement (avec restaurants et stations-service) et le réseau de transports à proximité des jonctions autoroutières relèvent de la compétence des cantons.

À l'heure actuelle (2021), le coût d'une station-service à hydrogène est estimé à environ 1,2 à 1,5 million de francs. En Suisse, il y a près de 60 aires de ravitaillement. L'installation d'environ 100 stations-service à hydrogène à des points stratégiques le long des axes routiers principaux, tels que les aires de ravitaillement, les entrées et sorties d'autoroute et autres carrefours importants, permet par conséquent de bien couvrir le territoire suisse. Comme ces stations sont accessibles au public, elles peuvent également être utilisées par des véhicules des transports publics et assurer une bonne exploitation de base dans les régions un peu plus rurales. Le coût global des investissements atteint ici les 120 à 150 millions de francs. Une subvention d'encouragement de l'ordre de 20 à 40 % des coûts d'investissement pour 100 stations-service enverrait un signal fort, augmenterait massivement la sécurité de la planification des constructeurs automobiles, des entreprises de transport et des exploitants de stations-service et accélérerait significativement le déploiement.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif partage l'avis des motionnaires selon lequel une mobilité durable et orientée vers l'avenir doit se baser sur une offre diversifiée, et non pas uniquement sur l'électromobilité. Le potentiel de l'hydrogène comme carburant est élevé. Il faut cependant améliorer l'efficacité énergétique de l'ensemble de la chaîne de production, de stockage et d'approvisionnement de l'hydrogène pour que ce dernier soit concurrentiel en termes d'efficacité et de prix par rapport à d'autres agents énergétiques.

La part de courant vert issu de l'éolien et du photovoltaïque, en constante augmentation, est favorable au développement de l'hydrogène comme carburant. Le surplus de courant vert produit à partir de ces énergies renouvelables peut en effet être utilisé pour produire de l'hydrogène « vert » (H₂ ZERO) par électrolyse. Si l'hydrogène se révèle être une solution de stockage peu onéreuse pour le courant produit à partir d'énergies renouvelables, son utilisation à large échelle dans le domaine de la mobilité est souhaitable. À cela s'ajoute le fait que l'utilisation de l'hydrogène comme carburant est largement éprouvée sur le plan technique. Pour plus de détails, le Conseil-exécutif renvoie au point 3 de la motion M 044-2021 « Conditions générales de la production d'hydrogène à grande échelle ».

De premières solutions se dessinent dans le secteur de l'énergie (« Energy to Gas/H₂ »), de l'industrie (poids-lourds propulsés à l'hydrogène) et des exploitants de stations-service (installations pilotes à hydrogène). Des associations telles que H2energy ou Mobilité H₂ Suisse visent la mise en place d'ici fin 2023 d'un réseau de stations-service couvrant l'ensemble du pays. Un concept global pour la production, le stockage et l'utilisation mobile de l'hydrogène n'est toutefois pas encore disponible, aucune réglementation juridique n'existant à l'heure actuelle pour l'hydrogène au niveau fédéral. Diverses clarifications sont en cours au niveau cantonal bernois, notamment sur les installations de production d'hydrogène, les possibilités de promotion de différents moyens de transport et le transport de marchandises par route

(voir M 044-2021, M 051-2021, M 049-2021, M 054-2021 ainsi que la stratégie cantonale sur le transport de marchandises et la logistique de mai 2021).

Le Conseil-exécutif rappelle dans ce contexte que le secteur n'est pas encore consolidé sur le plan technique. Fin 2020, Mercedes, le constructeur pionnier dans le domaine de l'hydrogène, a abandonné cette technologie pour les voitures particulières ; d'autres marques annoncent quant à elles de nouveaux projets, le constructeur allemand Gumpert proposant p. ex. un système permettant de produire de l'hydrogène à partir de méthanol. Une consolidation reposant sur une solution bénéficiant d'un large soutien permettrait de lever les doutes des investisseurs et clients potentiels.

Le Conseil-exécutif répond aux différents points de la motion comme suit :

1. En ce qui concerne la question de savoir si la promotion d'un agent énergétique par le biais d'un financement initial pour un réseau de stations-service à hydrogène est une tâche publique, les offices fédéraux ont adopté jusqu'à présent une attitude réservée. C'est également le cas pour l'électromobilité. Il reste à savoir si une autre politique d'encouragement sera appliquée au niveau fédéral pour l'hydrogène. Le Conseil-exécutif est favorable aux initiatives fédérales allant dans ce sens. Il s'engagera en faveur d'une telle approche dans les groupes de travail et les organes concernés (« Ladeplattform Schweiz » ou « Oberaufsicht Rohrleitungen » p. ex.).

En collaboration avec un investisseur potentiel, l'Office des travaux publics teste actuellement sur l'aire de ravitaillement d'une route cantonale la faisabilité d'une station-service à hydrogène. Du point de vue des investisseurs, la viabilité financière s'avère particulièrement compliquée. Le Conseil-exécutif peut toutefois envisager de promouvoir la réalisation de stations-service à hydrogène sur les aires de ravitaillement en octroyant aux investisseurs une réduction, voire une remise des rentes du droit de superficie pendant une période définie (10 ans p. ex.). Cette option requiert cependant un examen plus approfondi, en raison notamment de la situation financière tendue que connaît le canton.

2. Le Conseil-exécutif considère aussi qu'il est important d'échanger avec d'autres cantons afin de créer des synergies pour le déploiement de l'infrastructure nécessaire et de viser des solutions uniformisées et coordonnées. Il présentera la demande de création d'une plateforme d'échange en vue d'un réseau de stations-service à hydrogène à la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP).

Le Conseil-exécutif propose donc d'adopter la motion.

Destinataires

– Grand Conseil