

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Dossier

Dossier: Potential und Einsatz von Wasserstoff

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Ackermann, Marco
Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Mosimann, Andrea
Zumofen, Guillaume

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Mosimann, Andrea; Zumofen, Guillaume 2025. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Dossier: Potential und Einsatz von Wasserstoff, 2007 – 2024*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 05.07.2025.

Inhaltsverzeichnis

Förderung alternativer Fahrzeugantriebe (Mo. 06.3184)	1
Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge (Mo. 19.4381)	1
Mediale Debatte zu Wasserstoff als neuem Treibstoff (2020–2021)	2
Wasserstoff: Auslegeordnung und Handlungsoptionen für die Schweiz (Po. 20.4709)	3
Grüne Wasserstoffstrategie für die Schweiz (Mo. 20.4406)	4
Hydrogène. Stratégie pour la Suisse (Mo. 22.3376)	5
Sécurité de l'approvisionnement énergétique. Peut-on conclure un accord avec l'Allemagne et la Norvège? (Mo. 22.3207)	5
Stratégie nationale sur l'hydrogène vert et inauguration d'une mégacentrale dans les Grisons	6
Der Bundesrat legt die nationale Wasserstoffstrategie vor	6

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
IBG	Bundesgesetz über Investitionskosten und Betriebshilfe in der Landwirtschaft

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
LCI	Loi fédérale sur les crédits d'investissements dans l'agriculture et l'aide aux exploitations paysannes

Förderung alternativer Fahrzeugantriebe (Mo. 06.3184)

Luftreinhaltung

MOTION
DATUM: 04.10.2007
ANDREA MOSIMANN

Eine Motion Donzé (evp, BE) zur Förderung **alternativer Fahrzeugantriebe**, wie beispielsweise Wasserstoff, wurde in der Frühjahrssession 2007 vom Nationalrat gutgeheissen. Der Ständerat lehnte den Vorstoss in der Herbstsession jedoch ab.¹

Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge (Mo. 19.4381)

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 11.03.2020
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der KVF-SR für **Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge** wurde im März 2020 von der kleinen Kammer angenommen. Der Bundesrat solle Gesetze und Verordnungen im Bereich von Nutzfahrzeugen regelmässig überprüfen und anpassen, um möglichst gute Rahmenbedingungen für die Umstellung auf emissionsärmere Fahrzeuge zu schaffen. Insbesondere sollen Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb von einer Reduktion oder einer Befreiung von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) profitieren. Hybridfahrzeuge sollen für jene Kilometer von der LSVA befreit werden, die sie elektrisch zurückgelegt haben. Mit Wasserstoff betriebene Sattelschlepper sollen etwas länger sein dürfen, damit neben dem Wasserstoffbehälter noch das übliche Transportvolumen Platz findet. Für den Bundesrat, der die Motion ablehnte, erklärte Bundesrätin Sommaruga im Rat, man müsse vorsichtig sein mit der Befreiung von der LSVA, schliesslich brauche man diese Gelder auch in der Strassenfinanzierung. Der Ständerat nahm die Motion trotzdem mit 35 Stimmen ohne Gegenstimme (3 Enthaltungen) an.²

MOTION
DATUM: 27.05.2020
NIKLAUS BIERI

Die Motion KVF-SR für **Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge** fand Ende Mai 2020 auch in ihrer Schwesterkommission Gehör. Die KVF-NR nahm in der Behandlung der Motion zwei Textänderungen vor: Sie ersetzte den Begriff «emissionsärmer» und ähnliche durch die Formulierung «fossilfrei angetrieben», zudem sollen Fahrzeuge mit fossilfreiem Antrieb nicht von einer Befreiung, sondern von einer Reduktion der LSVA profitieren. Die so präzisierte Motion empfahl die KVF-NR ihrem Rat mit 17 gegen 7 Stimmen zur Annahme.³

MOTION
DATUM: 17.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die grosse Kammer befasste sich in der Wintersession 2020 mit der möglichen Verbesserung der **Rahmenbedingungen für fossilfrei angetriebene Nutzfahrzeuge**. Die vorberatende KVF-NR hatte zwei materielle Änderungen in die Vorlage eingebracht. Zum einen hatte sie den Begriff «emissionsarm» in «fossilfrei angetrieben» geändert, zum anderen hatte sie die mögliche Befreiung von der LSVA gestrichen und nur noch von der Reduktion der LSVA gesprochen. Eine Minderheit Giezendanner (svp, NR) wollte den Vorstoss ablehnen, da sie tiefere Einnahmen aus der LSVA für die Kantone ablehne. Zudem bedeute die reduzierte LSVA eine Vergünstigung der Strassenbenutzung, was in Widerspruch zum Ziel der Verkehrsverlagerung stehe. Verkehrsministerin Sommaruga konnte durch die von der KVF-NR eingebrachten materiellen Änderungen die Annahme der Motion unterstützen, nachdem der Gesamtbundesrat die Motion in seiner Stellungnahme noch zur Ablehnung empfohlen hatte. In der Abstimmung stimmte der Nationalrat dem Geschäft deutlich mit 183 zu 4 Stimmen (bei einer Enthaltung) zu. Interessanterweise befand sich Benjamin Giezendanner nicht unter den vier SVP-Mitgliedern, welche die Motion ablehnten, sondern unter den Befürwortenden. Als nächstes wird sich wiederum der Ständerat mit der Motion befassen, da der Nationalrat einer geänderten Version der Motion zustimmte.⁴

MOTION
DATUM: 09.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat befasste sich in der Frühlingssession 2021 ein zweites Mal mit den **Rahmenbedingungen für fossilfrei angetriebene Nutzfahrzeuge**. Dies war notwendig geworden, nachdem der Nationalrat den Vorstoss in leicht geänderter Form angenommen hatte. Kommissionssprecher Wicki (fdp, NW) erläuterte, dass die vorberatende KVF-SR keine Einwände gegen den geänderten Motionstext vorzubringen habe. Verkehrsministerin Sommaruga stimmte dem Vorstoss in dieser Form ebenfalls zu. Sie rief in Erinnerung, dass im Bereich der Nutzfahrzeuge ein gewisser Zielkonflikt zwischen der Förderung der Entwicklung von wichtigen Innovationen (beispielsweise Elektromobilität und Wasserstoffantrieb) und der Weiterentwicklung der LSWA bestehe. Man wolle hier weder diese Innovationen abwürgen, noch wolle man die Finanzierung der LSWA gefährden. Letztere müsse daher in Zusammenarbeit mit der Branche geschehen. Der Ständerat stimmte der Motion schliesslich stillschweigend zu.⁵

Mediale Debatte zu Wasserstoff als neuem Treibstoff (2020–2021)

Alternativenergien

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 18.07.2020
MARCO ACKERMANN

Als «Pionierin des Wasserstoffs» betitelte die Westschweizer Zeitung «Le Temps» die Schweiz im Juli 2020 mit Verweis auf das geplante, privatwirtschaftlich organisierte **Netz von Wasserstofftankstellen** entlang der Achse Bodensee bis Genfersee. Nachdem bereits 2016 in Hunzenschwil (AG) die erste Wasserstofftankstelle der Schweiz ihren Betrieb aufgenommen hatte, folgte im Juli 2020 eine weitere in der Stadt St. Gallen. Bis Jahresende sollen zudem Tankstellen an den Standorten Rümlang (ZH), Zofingen (AG), Stadt Bern und Crissier (VD) folgen, wie das St. Galler Tagblatt berichtete. Mit der Eröffnung solcher Tankstellen könne die «Huhn-und-Ei-Frage» durchbrochen werden, denn ohne Infrastruktur würden auch keine Wasserstofffahrzeuge gekauft und ohne Nachfrage auch keine Tankstellen errichtet werden, erklärte dieselbe Zeitung weiter.

Bereits ab 2021 sollen 150 Wasserstoff-LKWs auf den Schweizer Strassen unterwegs sein, zwei Jahre später bereits deren 1000, wie die «bz Basel» festhielt. Möglich gemacht hat diese Wasserstoffinitiative unter anderem der im Jahr 2018 gegründete, privatwirtschaftlich organisierte Förderverein «H2 Mobilität Schweiz», der zum Ziel hat, ein flächendeckendes Netz an Wasserstofftankstellen in der Schweiz aufzubauen. Mitglieder dieses Vereins sind unter anderem die Detailhändler Migros und Coop sowie verschiedene Tankstellenbetreiber und Transportunternehmen, die entsprechende Fahrzeuge bestellt haben. Interesse am Alternativantrieb zeigte gemäss dem St. Galler Tagblatt beispielsweise auch die St. Galler Kantonspolizei, die im Sommer 2020 ein erstes Wasserstoffauto in ihre Dienstflotte aufnahm.

Nebst dem Netzausbau von H2-Tankstellen scheint auch die Produktion von Wasserstoff ins Rollen geraten zu sein. Der ersten bestehenden Anlage in der Schweiz beim Wasserkraftwerk Gösgen (SO) könnte beim Wasserkraftwerk Birsfelden (BL) bald eine zweite folgen, wie die «bz Basel» berichtete. Mit dem Aufbau eines Wasserstofftankstellennetzes und einer klimafreundlichen H2-Produktion werde erwartet, dass der Verkauf von Brennstoffzellenautos ansteige. Zusätzlich zum Potenzial, die Mobilitätsbranche aufzuwühlen, werde der Wasserstoff als potenzieller Energieträger angesehen, um temporär überschüssigen Strom aus Wind- und Solarkraftwerken zu speichern, wie die NZZ berichtete.⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 22.10.2021
MARCO ACKERMANN

Zwischen Genfersee und Bodensee eröffneten 2020 und 2021 mehrere **Wasserstofftankstellen**. Vor allem ein serienmässig hergestellter Wasserstoff-Lastwagen der Marke Hyundai, von dem in der Schweiz bis zu diesem Zeitpunkt über 1'600 Stück bestellt worden seien und die bis 2025 geliefert werden sollten, habe diese Entwicklung ins Rollen gebracht, summierten die Medien. Vorwiegend in der Ostschweiz war das Thema in den Medien präsent, zumal dort im Oktober 2020 der erste dieser Lastwagen in der Schweiz bei der Genossenschaft Migros Ostschweiz in Betrieb genommen wurde. 2023 soll es nach Meinung des Fördervereins «H2 Mobilität Schweiz» schweizweit an rund fünfzig Tankstellen möglich sein, Wasserstoff zu tanken. Diese rasche Entwicklung sei möglich, weil der Verein eine gemeinsame Verfolgung der Interessen von Transport-, Handels- und Mineralölunternehmen und eine Bündelung ihrer Anstrengungen ermögliche, erklärte das St. Galler Tagblatt. Durch eine Zusammenarbeit zwischen dem Stromkonzern Alpiq, dem Energiedienstleistungsunternehmen EW Höfe AG sowie dem Tankstellenbetreiber Socar soll gemäss der Aargauer Zeitung beispielsweise in Freienbach (SZ) bis Ende 2022 die

bisher grösste Elektrolyseanlage der Schweiz zur Gewinnung von Wasserstoff entstehen. Das St. Galler Tagblatt mutmasste im Frühling 2021 deshalb euphorisch, die Schweiz könnte damit zu einer Vorreiterin bezüglich Wasserstoff-Mobilität werden. Auch das Parlament und der Bundesrat beschäftigten sich 2021 mit der strategischen Ausrichtung, aber auch mit kritischen Fragen im Zusammenhang mit Wasserstoff. Ein überwiesenes Postulat Candinas (mitte, GR; Po. 20.4709) und eine vom Nationalrat gutgeheissene Motion Suter (sp, AG; Mo. 20.4406) sollen diesbezüglich mehr Klarheit schaffen.⁷

Wasserstoff: Auslegeordnung und Handlungsoptionen für die Schweiz (Po. 20.4709)

Alternativennergien

POSTULAT
DATUM: 19.03.2021
MARCO ACKERMANN

Im Frühling 2021 nahm die grosse Kammer stillschweigend und diskussionslos ein Postulat Candinas (mitte, GR) an und beauftragte damit den Bundesrat, einen **Bericht zur Bedeutung und zu den Möglichkeiten im Bereich des Wasserstoffs** auszuarbeiten. Der Bundesrat soll aufzeigen, welchen Beitrag grüner Wasserstoff zur Erreichung des Netto-Null-Zieles leisten kann, wie mit Wasserstoff die Energieversorgungssicherheit erhöht und in welchen Sektoren dieser sinnvoll eingesetzt werden könnte, wie der regulatorische Rahmen und die Zusammenarbeit mit der EU ausgestaltet werden könnten und ob allenfalls das bestehende Gasversorgungsnetz für den Wasserstofftransport verwendet werden könnte. Eine solche umfassende Untersuchung der Ausgangslage zusammen mit den betroffenen Akteuren und Branchen hatte zuvor auch der Bundesrat gutgeheissen, der das Postulat zur Annahme empfohlen hatte.⁸

POSTULAT
DATUM: 15.11.2023
GUILLAUME ZUMOFEN

Le Conseil fédéral a publié son **rapport** sur l'**état des lieux et options pour l'hydrogène en Suisse**. Il conclut que bien que l'hydrogène ait, jusqu'à aujourd'hui, principalement été utilisé dans l'industrie et la mobilité, la demande intérieure devrait continuer d'augmenter d'ici à 2050. D'après les estimations, l'hydrogène couvrira 3 pour cent des besoins énergétiques en Suisse à l'horizon 2050. Dans cette optique, le rôle de la Confédération, des cantons et des communes est de garantir des conditions-cadres optimales pour le développement d'un marché intérieur helvétique de l'hydrogène. En effet, l'absence d'un réseau européen, à court-terme, impose le développement d'une production indigène. Le rapport souligne aussi que la loi fédérale relative à un approvisionnement en électricité sûr reposant sur des énergies renouvelables (21.047), la loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCI), la loi sur le CO₂, ainsi que les travaux législatifs sur l'accélération et la simplification des procédures pour la production d'énergie renouvelable garantissent déjà des conditions-cadres optimales ainsi que de nombreuses incitations. Néanmoins, l'élaboration d'une Stratégie nationale Hydrogène 2050, prévue pour fin 2024, devrait concrétiser et préciser ces efforts.

En conclusion, le Conseil fédéral dessine trois axes prioritaires pour le futur de l'hydrogène en Suisse: l'importation, l'adaptation et le développement des conduites et le raccordement au futur réseau européen d'hydrogène.⁹

POSTULAT
DATUM: 05.06.2024
GUILLAUME ZUMOFEN

À la suite de la publication du rapport du Conseil fédéral sur l'**état des lieux et le futur de l'hydrogène en Suisse**, le gouvernement a recommandé le **classement** du **postulat**. Il considère que l'objectif du postulat a été rempli. Le Conseil national a classé l'objet sans discussion.¹⁰

Grüne Wasserstoffstrategie für die Schweiz (Mo. 20.4406)

Alternativenergien

MOTION

DATUM: 19.03.2021
MARCO ACKERMANN

Eine von Gabriela Suter (sp, AG) eingereichte Motion für eine **nationale grüne Wasserstoffstrategie**, welche auch vom Bundesrat unterstützt wurde, soll das Entwicklungspotential des Kraft- und Energiespeicherstoffes bis in die Jahre 2035 und 2050 aufzeigen sowie dessen Beitrag zum Klimaneutralitätsziel der Schweiz klären. Insbesondere soll dabei ein Fokus auf die Schaffung einer Wasserstoff-Importstrategie gelegt werden, die ökologische und soziale Gesichtspunkte aus der Produktion miteinbezieht. In der Frühjahrsession 2021 wurde die Motion von Christian Imark (svp, SO) bekämpft und ihre Behandlung deshalb verschoben.¹¹

MOTION

DATUM: 17.06.2021
MARCO ACKERMANN

In der Sommersession 2021 befasste sich der Nationalrat mit einer Motion Suter (sp, AG) für eine **grüne Wasserstoffstrategie**. In einem kleinen Wortgefecht stritten sich die drei SVP-Nationalräte Christian Imark (SO), Mike Egger (SG) und Benjamin Giezendanner (AG) mit der Motionärin und der Energieministerin Simonetta Sommaruga über die Frage, ob es für die Erstellung einer solchen Wasserstoffstrategie nicht vorerst einer Auslegeordnung bedürfe. So kritisierte Imark, dass zuerst die Grundlagen für die Wasserstofftechnologie in der Schweiz erarbeitet werden müssten, wie dies im Postulat Candinas (cvp, GR; Po. 20.4709) gefordert worden war, bevor mit einer Strategie ein Problem gelöst werden könne. Mike Egger unterstellte der Motionärin und Bundesrätin Sommaruga zu Beginn der Diskussion, dass sie wohl aufgrund ihrer fehlenden Stellungnahmen im Rat selber vom Anliegen nicht genügend überzeugt seien. Mike Egger wollte zudem wissen, weshalb seine eigene Motion (Mo. 21.3272) zur Förderung von Wasserstofftankstellen mit Verweis auf den ausstehenden Bericht zum Postulat Candinas vom Bundesrat zur Ablehnung empfohlen worden sei, während ebendieses Ausstehen für die vorliegende Motion kein Problem darzustellen scheine. Energieministerin Simonetta Sommaruga erklärte im Rat, dass die Wasserstofftechnologie gut erforscht sei und der Bundesrat hier vorwärts machen wolle. Die laufenden Arbeiten zum Bericht Candinas würden in die Erarbeitung der Wasserstoffstrategie miteinbezogen und die beiden Vorhaben würden sich nicht zuwiderlaufen. Die Ablehnung der Motion Egger sei derweil ein Entscheid des Bundesratskollegiums gewesen und sie werde, falls dies erwünscht sei, Egger persönlich die Gründe und Haltungen des Bundesrats erläutern, so Sommaruga. Schlussendlich folgte die grosse Kammer dem Bundesrat und nahm das Anliegen mit 132 zu 58 Stimmen an. Die Gegenstimmen stammten aus der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion und von einigen wenigen Mitgliedern aus der Mitte- sowie der FDP-Fraktion.¹²

MOTION

DATUM: 31.05.2022
GUILLAUME ZUMOFEN

Le **Conseil des États a adopté** une version amendée de la **motion** de la parlementaire Gabriela Suter (ps, AG). Alors que la députée argovienne proposait l'élaboration d'une stratégie nationale **pour** une production d'hydrogène vert et durable, les sénateurs et sénatrices ont adopté à l'unanimité **l'élaboration d'une stratégie nationale pour une production d'hydrogène neutre en CO2**. Concrètement, la chambre des cantons a estimé préférable de ne pas se limiter uniquement à l'hydrogène produit à partir d'énergies renouvelables, mais de prendre en compte également l'hydrogène produit à partir de toutes les sources d'énergie neutres en CO2, comme l'énergie nucléaire ou le méthane. Cette proposition d'amendement avait été préalablement proposée par la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États (CEATE-CE). La motion a été traitée en parallèle de la motion 22.3376 qui vise également une stratégie nationale pour l'hydrogène.¹³

MOTION

DATUM: 12.12.2022
GUILLAUME ZUMOFEN

La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (CEATE-CN) a approuvé, par 18 voix contre 7, la motion modifiée. En ligne avec la CEATE-CE, la majorité des membres de la CEATE-CN estime judicieux d'utiliser l'expression « hydrogène neutre en CO2 » plutôt qu'« hydrogène vert ». Selon la CEATE-CN, l'hydrogène rose (à partir d'énergie nucléaire) et bleu (à partir de méthane) devraient aussi être intégré dans la **stratégie nationale pour une production d'hydrogène**. Ces deux types d'hydrogène semblent économiquement viables alors que l'hydrogène vert présente, à l'heure actuelle, des coûts très élevés de production et

demeure rare à l'importation. Les députés et députées ont **adopté** la **motion modifiée** sans discussion.¹⁴

Hydrogène. Stratégie pour la Suisse (Mo. 22.3376)

Alternativenenergien

MOTION

DATUM: 31.05.2022
GUILLAUME ZUMOFEN

En ligne avec le postulat 20.4709 et la motion 20.4406, la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États (CEATE-CE) a déposé une motion qui préconise le développement de la production, de l'importation, du stockage et de la distribution d'hydrogène neutre en CO₂. Pour être précis, la CEATE-CE estime que l'hydrogène neutre en CO₂ contribue à la transition énergétique, en permettant notamment le stockage d'électricité ou en remplaçant progressivement les énergies fossiles. Le **développement d'une stratégie nationale pour l'hydrogène neutre en CO₂** permettrait à la Suisse de non seulement sécuriser son approvisionnement énergétique à long-terme, mais aussi de remplir ses objectifs climatiques. La CEATE-CE considère que des mesures d'encouragement, financières ou non financières, sont indispensables pour doper le développement de l'hydrogène neutre en CO₂.

Le Conseil fédéral s'est montré favorable à la motion. À la **chambre des cantons**, la **motion** a été **adoptée** tacitement.¹⁵

MOTION

DATUM: 12.12.2022
GUILLAUME ZUMOFEN

La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (CEATE-CN) considère qu'il est primordial de **développer une stratégie nationale pour la production d'hydrogène neutre en CO₂**. D'après la CEATE-CN, la production d'hydrogène doit contribuer à la sécurité d'approvisionnement énergétique de la Suisse. Elle recommande donc, par 15 voix contre 10, d'adopter la motion de sa commission sœur (CEATE-CE). En revanche, elle préconise une modification de la motion afin de développer une stratégie qui englobe l'hydrogène « au sens large ». Dans les détails, elle estime qu'il est indispensable de prendre également en compte le méthane synthétique et le méthanol.

En chambre, la **motion modifiée** a été **adoptée** sans discussion. Elle retourne donc à la chambre des cantons pour un second vote.¹⁶

MOTION

DATUM: 14.09.2023
GUILLAUME ZUMOFEN

Le **Conseil des Etats** a **adopté** tacitement la **motion** dans sa version **modifiée** par le Conseil national. Les sénateurs et sénatrices valident ainsi une motion qui vise le **développement d'une stratégie nationale pour la production d'hydrogène au sens large**, et non pas uniquement d'hydrogène neutre en CO₂ comme prévu initialement par la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie (CEATE-CE).¹⁷

Sécurité de l'approvisionnement énergétique. Peut-on conclure un accord avec l'Allemagne et la Norvège? (Mo. 22.3207)

Energiepolitik

MOTION

DATUM: 13.03.2024
GUILLAUME ZUMOFEN

Alors que l'**Allemagne** et la **Norvège** ont récemment signé un accord pour la **construction d'un pipeline d'hydrogène et de gaz**, le député libéral-radical Hans-Peter Portmann (plr, ZH) propose au Conseil fédéral de participer, via des **accords bilatéraux**, à la construction dudit pipeline afin de pouvoir en bénéficier pour l'approvisionnement énergétique du pays.

Si le Conseil fédéral reconnaît l'importance de l'hydrogène dans le mix énergétique de demain, il rappelle qu'un rapport, actuellement en cours de rédaction, sur l'état des lieux de l'hydrogène en Suisse et une motion 20.4406 examinant la production d'hydrogène vert répondent déjà aux attentes du député zurichois.

Face la réponse du gouvernement, la **motion** a été **retirée**. À la tribune, Hans-Peter

Portmann a regretté que la Suisse soit parfois ralentie à cause de la lenteur de ses processus, ou encore qu'elle «manque de courage» pour investir dans des projets énergétiques innovants.¹⁸

Stratégie nationale sur l'hydrogène vert et inauguration d'une mégacentrale dans les Grisons

Alternativenergien

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 27.04.2024
GUILLAUME ZUMOFEN

Le **premier congrès Suisse sur l'hydrogène** s'est tenu à Yverdon-les-Bains le 28 mars 2024. Lors de ce congrès, de nombreux experts et expertes se sont relayées pour souligner le rôle clé de l'hydrogène dans le mix énergétique de la Suisse de demain. Or, plusieurs ont également critiqué la lenteur du Conseil fédéral pour définir une stratégie nationale avec des conditions-cadres favorisant l'innovation et la connexion au réseau européen d'hydrogène. En effet, le gouvernement est tenu de définir une stratégie nationale pour l'hydrogène à la suite de l'adoption des motions 22.3376 et 20.4406, et du postulat 20.4709.

Dans l'intervalle, une **mégacentrale d'hydrogène vert** a été inaugurée dans le **canton des Grisons**. Avec une production annuelle de 350 tonnes d'hydrogène vert, il s'agit de la plus grande centrale en Suisse.¹⁹

Der Bundesrat legt die nationale Wasserstoffstrategie vor

Erdöl und Erdgas

BERICHT
DATUM: 13.12.2024
GUILLAUME ZUMOFEN

Le **Conseil fédéral a présenté sa stratégie nationale en matière d'hydrogène**. Cette stratégie se base sur le rapport «Hydrogène. État des lieux et options pour la Suisse» publié à la suite de l'adoption du postulat 20.4709. Elle considère l'hydrogène et les agents énergétiques produits à partir d'hydrogène, nommés Power-to-X. L'objectif de cette stratégie est d'améliorer les conditions-cadres pour permettre à l'hydrogène et à ses dérivés de contribuer à un approvisionnement sûr, flexible et exempt d'énergies fossiles.

Pour commencer, le gouvernement anticipe une faible demande en hydrogène jusqu'au milieu des années 2030. Ce n'est qu'à partir de 2035 que la demande en hydrogène devrait augmenter, notamment dans les domaines pertinents comme l'aviation, les transports poids lourds, la chaleur industrielle à haute température ou encore les centrales de réserve. Indépendamment du développement de la production indigène d'hydrogène, le gouvernement mise sur un raccordement au réseau européen de transport d'hydrogène, des partenariats internationaux et des solutions de stockage grâce à des réservoirs à gaz ou à une conversion en agent énergétique de synthèse liquide. Pour finir, la mise en application de cette stratégie nationale prévoit d'inclure l'hydrogène dans le monitoring de la Stratégie énergétique 2050 ainsi que dans les futures perspectives énergétiques du Département de l'environnement, du transports, de l'énergie et des communications (DETEC).²⁰

1) AB NR, 2007, S. 500; AB SR, 2007, S. 931.

2) AB SR, 2020, S. 145 f.

3) Medienmitteilung KVF-NR vom 27.5.20

4) AB NR, 2020, S. 2641 f.

5) AB SR, 2021, S. 166 f.

6) Website Förderverein H2 Mobilität Schweiz ; NZZ, 15.2.20; BLZ, 17.4.20; Lib, 26.6.20; LT, SGT, 8.7.20; LT, 14.7.20; SGT, 17.7.20; AVF, 18.7.20

7) TA, 5.10.20; SGT, 9.10., 10.10.20; AVF, 13.10.20; SGT, 24.11.20; TG, 1.2.21; SGT, 24.3.21; CdT, 29.7.21; AZ, 3.8., 22.10.21

8) AB NR, 2021, S. 663

9) Rapport CF du 15.11.23.pdf

10) FF, 2024 831 (p. 60 s.)

11) AB NR, 2021, S. 658

12) AB NR, 2021, S. 1431 ff.

13) BO CE, 2022, pp.296 s.; Communiqué de presse CEATE-CE du 01.04.2022; Rapport CEAT-CE du 01.04.2022

- 14) BO CN, 2022, p.2280 (2); Communiqué de presse CEATE-CN du 11.10.22; Rapport CEATE-CN 20.4406 du 10.10.22
- 15) BO CE, 2022, pp.296 s.
- 16) BO CN, 2022, p.2280; Communiqué de presse CEATE-CN du 11.10.22; Rapport CEATE-CN 22.3376 du 10.10.20
- 17) BO CE, 2023, p. 756 s.
- 18) BO CN, 2024, p. 486 s.
- 19) LT, 2.4.24; 24H, TA, 27.4.24
- 20) Communiqué de presse CF du 13.12.24 (2)