

# La taxe qui divise les milieux de la mobilité

**TRANSPORTS** Pour assurer le financement du fonds Forta pour les infrastructures routières, le Conseil fédéral souhaite introduire un impôt spécial sur les voitures électriques. La mesure, qui pourrait freiner l'essor d'un marché déjà fragilisé, divise

YAN PAUCHARD, BERNE

C'est une nouvelle qui va intéresser l'ensemble des propriétaires de voitures électriques et tous ceux qui envisagent d'en faire l'acquisition. Le Conseil fédéral souhaite taxer spécifiquement ce type de véhicules d'ici à 2030. La nouvelle était dans l'air depuis quelques semaines. Albert Rösti, chef du Département des transports (DETEC), l'a confirmée ce vendredi après-midi en conférence de presse à Berne. L'objectif est d'assainir le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (Forta), dont les réserves ont diminué pour la première fois, passant de 3,83 milliards de francs en 2023 à 3,67 en 2024.

Pour rappel, le Forta est essentiellement financé par les taxes sur l'essence, donc par les voitures thermiques. Avec la croissance du nombre de véhicules électriques, les recettes provenant des taxes sur les huiles minérales diminuent, mettant à mal la pérennité du fonds. Avec cet impôt, le Conseil fédéral entend également introduire une certaine équité entre les automobilistes, estimant que l'infrastructure routière doit être financée par l'ensemble de ceux qui l'utilisent. Le gouvernement a ainsi lancé ce vendredi une procédure de consultation sur la question.

## Le début d'un long processus

Deux variantes sont sur la table. Avec la première, dite de la «prestation kilométrique», les détenteurs de voitures électriques s'acquitteront d'une redevance basée sur le nombre de kilomètres parcourus en Suisse. La somme dépendra du genre et du poids du véhicule. On parle d'un tarif moyen de 5,4 ct./km. La seconde option, la variante

«courant de recharge», prévoit un impôt prélevé sur l'électricité utilisée pour recharger le véhicule électrique. La taxe, fixée à 22,8 ct./kWh indépendamment du genre de véhicule, sera perçue aux stations de recharge tant publiques que privées. Dans les deux cas, «l'impôt a été calculé pour que la charge financière soit comparable entre les utilisateurs d'une voiture à essence ou diesel et une voiture électrique, pour un même type de véhicule», a précisé Albert Rösti.

La consultation durera jusqu'au 9 janvier 2026. C'est le début d'un long processus, car l'introduction d'un tel impôt nécessite une modification de la Constitution, donc une votation populaire. Les milieux de l'automobile ont déjà fait part de leurs craintes, jugeant prématurée l'introduction d'une nouvelle taxe sur l'e-mobilité, qui risquerait de freiner l'essor d'un marché de la voiture électrique fragilisé. D'autant plus que, début 2024, le Conseil fédéral avait

déjà introduit une taxe de 4% sur l'importation des véhicules électriques, ce qui avait eu pour effet de provoquer un recul de la demande. Une première depuis des années. Aujourd'hui, 4,2% des voitures en circulation sont électriques. Albert Rösti a assuré que le gouvernement ne perdait pas de vue l'objectif de zéro émission net d'ici à 2050, approuvé par la population dans les urnes. «La circulation routière doit y contribuer», a relevé le conseiller fédéral UDC, pro-

mettant des mesures incitatives via la loi sur le CO2 si les ventes de voitures électriques devaient fléchir dès 2030.

La mesure du Conseil fédéral divise. Contactée, Routesuisse (la Fédération routière suisse) préfère ne pas se positionner pour le moment. «Nos membres sont partagés. D'un côté, il est clair que tous les usagers doivent contribuer à l'infrastructure qu'ils utilisent, et de l'autre côté, il est évident aussi que cette nouvelle taxe impactera les ventes de

véhicules électriques et hybrides», relève son directeur, Olivier Fantino. A ses yeux, la deuxième variante apparaît comme la meilleure option. «Une taxe kilométrique n'est rien d'autre qu'un système de péages routiers, contre lequel Routesuisse s'est toujours battu...»

De son côté, l'Association transports et environnement (ATE) se déclare également partagée. «Les véhicules électriques doivent contribuer au réseau routier mais il est crucial que les taxes soient conçues de manière à ne pas freiner la transition urgente vers une mobilité sans énergies fossiles, réagit Martin Winder, son responsable de la



Deux variantes de taxe sont sur la table. L'une est basée sur le nombre de kilomètres parcourus en Suisse, l'autre sur la quantité d'électricité utilisée pour recharger les véhicules. (LAUSANNE, 4 AVRIL 2024/JEAN-CHRISTOPHE BOTT/KEYSTONE)

**«Le Conseil fédéral se trompe de direction et agit à contre-courant!»**

JÜRIG GROSSEN, CONSEILLER NATIONAL (PVL/BE)

politique des transports et campagnes dans un communiqué. Une fiscalité trop élevée ou introduite précipitamment mettrait en péril les objectifs climatiques.»

Parmi les nombreuses réactions à l'annonce du Conseil fédéral, la plus critique est peut-être celle des Vert'libéraux, qui annoncent d'ores et déjà «s'opposer fermement à un retour en arrière dans la politique de mobilité». «Le Conseil fédéral se trompe de direction et agit à contre-courant!» a ainsi déclaré le conseiller national bernois et président du parti Jürg Grossen, observant qu'ailleurs en Europe le développement de l'électromobilité s'accélérait. ■