



Communiqué de presse

Vernier/Ostermundigen, le 8 janvier 2026

Redevance sur les véhicules électriques : garantir le financement des infrastructures sans freiner la mobilité électrique

Afin d'assurer à long terme le financement des infrastructures de transport en Suisse, la mobilité électrique doit elle aussi apporter sa contribution. S'agissant de la conception de cette redevance, le TCS plaide pour une approche progressive qui réponde aux besoins du financement routier tout en évitant de freiner le développement de la mobilité électrique. Il faut en outre garantir que les automobilistes ne paient pas plus qu'aujourd'hui.

Le Conseil fédéral souhaite qu'à l'avenir, les véhicules électriques contribuent eux aussi au financement des infrastructures de transport. Aujourd'hui, les investissements destinés à l'entretien, à l'exploitation et au développement des infrastructures routières sont en grande partie financés par les recettes issues des impôts sur les huiles minérales que les propriétaires de véhicules à moteur thermique paient lorsqu'ils font le plein. La caisse générale de la Confédération bénéficie également de ces recettes. Or, à mesure que le nombre de voitures électriques augmente sur les routes, ces recettes diminuent, et les réserves du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) s'amenuisent en particulier. La garantie constitutionnelle du financement de notre infrastructure routière, approuvée clairement par la population en 2017, est ainsi menacée à moyen terme. Le TCS partage dès lors l'avis du Conseil fédéral selon lequel, à l'avenir, tous les conducteurs de véhicules à moteur devront participer aux coûts des infrastructures, qu'ils circulent avec un moteur électrique ou un moteur thermique.

Dans le cadre de la procédure de consultation, le TCS a examiné en détail les deux propositions du Conseil fédéral. Tant une redevance basée sur les kilomètres parcourus que l'imposition de l'électricité via l'infrastructure de recharge présentent des avantages et des inconvénients, et la mise en œuvre de l'une comme de l'autre s'avérerait très complexe. Une redevance sur les kilomètres parcourus ne prend en compte que de manière imprécise les distances effectuées à l'étranger, tandis qu'une variante fondée sur la géolocalisation poserait des problèmes de protection des données. L'imposition de l'électricité au niveau de l'infrastructure comporte un risque d'abus lié à des installations de recharge non enregistrées et serait coûteuse, puisque chaque borne devrait être équipée d'un compteur.

D'abord un forfait, puis une mesure de la consommation

Le TCS plaide donc pour une approche progressive. Dans un premier temps, l'imposition des voitures électriques devrait prendre la forme d'un forfait. Celui-ci, calculé en fonction du poids du véhicule, devrait être modéré au départ afin de ne pas freiner la diffusion de la mobilité électrique. En effet, le développement de la mobilité électrique joue un rôle essentiel dans l'atteinte des objectifs climatiques ambitieux. À moyen terme, ce forfait devrait ensuite être remplacé par une imposition équitable de la consommation d'électricité, basée sur des données fiables et standardisées issues du véhicule, pour lesquelles des normes internationales sont actuellement en cours d'élaboration.

Pour le TCS, il est essentiel de garantir à long terme le financement de nos infrastructures de transport. À ce sujet, Peter Goetschi, président central du TCS, déclare : «Une future redevance sur les voitures électriques n'est pas seulement équitable, elle est aussi nécessaire pour assurer le financement des routes».

Au nom de ses plus de 1,6 million de membres, le TCS s'engagera dans le processus politique en cours afin que le modèle du FORTA perdure à l'avenir et que tous les usagers de la route apportent leur contribution, sans que celle-ci soit plus élevée qu'aujourd'hui. Le développement de la mobilité électrique ne doit pas être freiné par des mesures disproportionnées. Il s'agit de concilier les objectifs financiers et climatiques de la politique de la mobilité.

Contact

Laurent Pignot, porte-parole du TCS
Tél. 058 827 27 16 | 076 553 82 39 | laurent.pignot@tcs.ch
www.pressetcs.ch, www.flickr.com



Touring Club Suisse – toujours à mes côtés.

Depuis sa fondation en 1896 à Genève, le Touring Club Suisse est au service de la population suisse. Il est synonyme de sécurité, durabilité et liberté de choix en matière de mobilité personnelle et il est actif tant au niveau politique que social. À travers plus de 2000 collaborateurs et 23 Sections régionales, le plus grand club de la mobilité de Suisse propose à plus de 1,6 millions de membres un large éventail de prestations et services liés à la mobilité, l'assistance, la santé et les activités de loisirs. Une prestation d'assistance est fournie toutes les 70 secondes. Chaque année, 200 patrouilleurs accomplissent quelques 361'000 interventions de dépannage sur les routes suisses et permettent de reprendre la route immédiatement dans plus de 80 % des cas. La centrale d'assistance ETI effectue en moyenne 63'000 interventions, dont près de 3500 évaluations médicales et 1300 rapatriements par an. TCS Ambulance est le plus grand acteur privé dans le secteur des secours d'urgence et du transport sanitaire en Suisse avec 400 collaborateurs, 23 bases logistiques et environ 45'000 interventions par année. Les centres de protection juridique traitent 52'000 affaires juridiques et fournissent près de 10'000 renseignements juridiques. Depuis 1908, le TCS s'engage pour davantage de sécurité dans la mobilité – un engagement rendu possible grâce à ses membres. Il développe des supports pédagogiques, des campagnes de sensibilisation et de prévention, teste les infrastructures de mobilité et conseille les autorités. Le TCS distribue chaque année près de 115'000 baudriers et 90'000 gilets aux enfants, afin que la mobilité des plus petits soit sécurisée. Les centres de conduite forment 42'000 participants par an, toutes catégories de véhicules confondues. Avec 32 campings et environ 900'000 de nuitées touristiques, le TCS est aussi le leader du camping en Suisse. L'Académie de la mobilité du TCS étudie et projette les transformations dans le secteur des transports, comme la mobilité verticale par drone ou la mobilité partagée, par exemple avec le projet «carvelo» qui compte 400 vélos-cargo électriques et 43'000 utilisateurs. Le TCS est cosignataire de la feuille de route mobilité électrique 2025.