



## Communiqué de presse

Vernier/Ostermundigen, le 19 février 2026

### 7 conseils pour acheter une voiture électrique

**L'achat d'une voiture demande toujours un minimum de préparation, qu'il s'agisse d'un modèle 100 % électrique, hybride ou conventionnel. Pour une voiture électrique, quelques réflexions supplémentaires s'imposent. À quoi faut-il faire attention lors de l'installation d'une Wallbox ? De quelle autonomie ai-je réellement besoin ? Le TCS a rassemblé sept points essentiels.**

Lorsque la voiture thermique arrive en fin de vie, de nombreux automobilistes se retrouvent face à la décision de passer à l'électrique. Ce n'est souvent qu'à ce moment-là que l'on souhaite s'intéresser aux détails pratiques du quotidien.

#### **1. Évaluer de manière réaliste le besoin en autonomie**

Il est important d'estimer correctement ses besoins. Quelques règles simples peuvent aider. Au quotidien, il est confortable de disposer d'une autonomie suffisante pour deux à quatre jours. Pour les longs trajets, un bon compromis entre autonomie, efficience énergétique et puissance de recharge sur borne rapide (par exemple plus de 150 kW) est plus important que la seule capacité de la batterie. Pour les voyages de vacances en hiver, l'autonomie normalisée (WLTP) devrait correspondre environ au double de la distance jusqu'à la première pause, qui intervient souvent après environ deux heures de route. Pour les véhicules électriques d'occasion, il convient de prendre en compte la valeur figurant sur le certificat de batterie (par exemple 90 %). Ainsi, une voiture de cinq ans affichant une autonomie WLTP de 500 kilomètres pourrait encore disposer d'environ 450 kilomètres d'autonomie.

#### **2. Clarifier les possibilités de recharge avant l'achat**

La recharge à domicile est la solution la plus confortable et la plus économique. Pour les propriétaires de maisons individuelles, l'installation est généralement simple. Les locataires et les copropriétaires doivent en revanche obtenir l'accord du bailleur ou de l'assemblée des copropriétaires. Une alternative consiste à identifier autour de chez soi les possibilités de recharge lentes et rapides. Par exemple dans le centre commercial où l'on a l'habitude de faire ses achats, ou sur un parking public à proximité de son habitation. Dans ce cas, le budget doit être calculé en fonction du coût proposé par kWh.

Les parkings souterrains et garages collectifs peuvent être équipés d'une installation de base conforme au cahier technique SIA 2060, comprenant essentiellement un système de gestion de charge et un câble plat. Les utilisateurs qui passent à l'électromobilité peuvent ensuite y raccorder facilement et à moindre coût leur Wallbox. Ils en assument les frais. Les vérifications préalables, appelées «eMobility Check-up», peuvent être commandées sur le site de Swiss eMobility. De plus amples informations sur les subventions cantonales et communales sont disponibles sur [www.energiefranken.ch](http://www.energiefranken.ch). De nombreux cantons et communes soutiennent les voitures électriques par des allégements fiscaux ou des contributions aux infrastructures de recharge.

#### **3. Ne pas oublier une application ou une carte pour les déplacements**

Pour la recharge quotidienne aux bornes publiques, il convient d'utiliser une application de recharge. Le TCS recommande à ses membres l'application ou la carte TCS eCharge. Elle offre une couverture étendue en Suisse et en Europe. La carte et l'utilisation de l'application sont gratuites. Les prix de recharge sont fixés par l'exploitant de la borne (Charge Point Operator, CPO) et varient d'un point de recharge à l'autre. Les écarts de prix sont plus importants que pour l'essence. Planifier un arrêt de recharge à l'avance est généralement préférable à devoir s'arrêter par nécessité. De même que les automobilistes savent où faire le plein dans leur région, la plupart des conducteurs de voitures électriques rechargent au quotidien toujours aux mêmes points.

#### **4. Tenir compte des particularités des voitures électriques**

En raison de la batterie, les voitures électriques présentent une répartition du poids différente (environ 50/50) de celle des véhicules thermiques (60/40). En hiver, sur des routes normales (y compris en région de montagne), la transmission intégrale est donc moins souvent nécessaire. Une propulsion arrière équipée de bons pneus est suffisante dans la grande majorité des situations hivernales.



La motorisation électrique, très progressive, facilite également la conduite avec remorque, notamment lors de manœuvres comme les démarriages en côte. En revanche, la recharge publique avec remorque peut s'avérer plus complexe, car de nombreuses bornes rapides ne disposent pas d'espace suffisant, obligeant à dételer la remorque. La consommation d'énergie avec remorque est environ deux fois plus élevée que sans. Il faut donc prévoir environ deux fois plus d'arrêts de recharge.

## 5. Une voiture électrique d'occasion est aussi une option

Le marché de l'occasion propose des offres à des prix attractifs. La valeur de revente des voitures électriques évolue de manière similaire à celle des véhicules conventionnels : la dépréciation est la plus marquée durant les quatre premières années, puis ralentit. Le TCS considère qu'un véhicule électrique de quatre à cinq ans, avec un bon certificat de batterie et moins de 75 000 km, constitue une option particulièrement avantageuse.

## 6. S'informer sur les garanties et les prestations incluses

Un véhicule électrique dispose généralement de deux garanties : premièrement, la garantie sur le véhicule (au minimum deux ans) et deuxièmement, la garantie sur la batterie (souvent huit ans ou 160 000 km). Il est recommandé de s'informer précisément sur les durées de garantie ainsi que sur les prestations et composants inclus selon la marque, car les différences peuvent représenter plusieurs milliers de francs sur la durée de vie du véhicule. Certaines garanties couvrent l'ensemble du système de propulsion, d'autres uniquement la batterie. Bon à savoir : la garantie de huit ans sur la batterie s'applique également aux véhicules électriques d'occasion.

Les intervalles d'entretien prescrits et les coûts de service peuvent aussi varier considérablement. Bien que les voitures électriques soient généralement moins coûteuses à entretenir, des intervalles plus fréquents ou des remplacements de liquides imposés peuvent rapidement générer des coûts importants s'ils ne sont pas couverts par la garantie.

## 7. Comparer différents modèles

Aujourd'hui, le choix de marques et de modèles électriques est aussi vaste que celui des véhicules conventionnels. Et quel budget est réellement disponible ? Le coût d'acquisition ne représente qu'environ 40% du coût total, les 60% restants correspondant aux frais d'exploitation. Comme pour tout véhicule, plusieurs options existent : achat, crédit, leasing ou location.

La [recherche automobile du TCS](#) permet de filtrer de nombreux critères et de comparer directement différentes marques et modèles (thermiques, électriques et hybrides), notamment la capacité de la batterie, l'autonomie, la charge remorquable, le coût au kilomètre ou encore le bilan climatique (émissions de CO<sub>2</sub> sur l'ensemble du cycle de vie).

### Contact

Jordan Girod, porte-parole du TCS  
Tél. 058 827 27 26 | 076 367 25 33 | [jordan.girod@tcs.ch](mailto:jordan.girod@tcs.ch)  
[www.pressetcs.ch](http://www.pressetcs.ch), [www.flickr.com](http://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 368'000 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.