



Communiqué de presse

Vernier/Ostermundigen, le 19 mars 2026

Voiture électrique sans wallbox privée : possible ou impossible ?

Gérer le quotidien avec une voiture électrique sans possibilité de recharge privée est exigeant. Le TCS a réalisé un test pratique et montre quels coûts en résultent, quels obstacles existent et quel type de véhicule est nécessaire.

L'absence d'une possibilité de recharge à domicile est considérée comme l'un des plus grands obstacles à l'achat d'une voiture électrique. Mais quels sont réellement les inconvénients lorsqu'on ne dispose pas de sa propre wallbox ? Le TCS a fait le test et examiné comment gérer le quotidien, les vacances et le travail avec une voiture électrique en utilisant uniquement des stations de recharge publiques.

Pour ce test, un expert du TCS a circulé pendant cinq mois avec un SUV de classe moyenne à propulsion électrique. Il a enregistré chaque recharge et relevé la durée, les coûts, l'énergie chargée et les kilomètres parcourus entre les recharges. Durant ces cinq mois, l'expert du TCS a parcouru 15 567 kilomètres en Suisse, en Italie et en France. Cela a nécessité 102 recharges. La majorité correspondait à 82 recharges en courant continu (DC), le reste à des recharges en courant alternatif (AC). Au total, le temps de recharge cumulé s'est élevé à près de 135 heures. La facturation s'est faite via l'application TCS eCharge.

Les coûts à la loupe

Un élément important du test concernait les coûts engendrés par la recharge sans wallbox privée. Les coûts moyens s'élevaient à 74 centimes par kWh. Selon la Commission fédérale de l'électricité (ElCom), le prix moyen de l'électricité à domicile est de 29 centimes par kWh. Pour comparer les coûts avec un véhicule thermique, il est pertinent de raisonner en coût par 100 kilomètres. Une voiture électrique rechargée uniquement sur des bornes publiques et sans abonnement revient ainsi à 15,80 francs pour 100 kilomètres (avec 80 % de recharges DC). Avec une recharge majoritairement privée, le coût est de 7,91 francs. Les coûts moyens pour un véhicule thermique (essence 95) s'élèvent à 10,32 francs pour 100 kilomètres (voir tableau ci-dessous). Les coûts énergétiques d'une voiture électrique sont donc plus élevés que ceux d'un véhicule thermique lorsque la recharge se fait uniquement sur des bornes publiques. En pratique, la plupart des conducteurs de voitures électriques rechargent rarement en déplacement et seulement lors de longs trajets. De la même manière que les conducteurs de voitures thermiques font rarement le plein sur les aires d'autoroute, où les prix sont plus élevés. Le test a toutefois montré que les économies financières ne sont possibles qu'en rechargeant à domicile ou sur le lieu de travail. Le TCS s'engage donc pour que l'installation de stations de recharge dans les immeubles d'habitation et dans les entreprises soit facilitée.

Une planification active est indispensable

Naturellement, le quotidien avec une voiture électrique sans wallbox privée exige davantage de planification. Le défi ne réside pas tant dans la disponibilité des bornes que dans le temps nécessaire pour recharger. Une recharge en courant continu dure en moyenne 33 minutes et nécessite une planification active. Ce temps représente un investissement important et ne peut pas toujours être intégré à des pauses naturelles, ce qui limite la flexibilité des utilisateurs et exige un changement d'habitudes.

Une autonomie suffisante est indispensable

Le véhicule utilisé pour le test est rechargé environ tous les 200 kilomètres avec une utilisation de la batterie de 60 % (niveau de charge entre 80 et 20 %), comme le recommande le constructeur. Avec une autonomie plus faible, les recharges doivent être plus fréquentes, ce qui complique encore davantage la planification et la gestion du temps. Le TCS recommande donc une autonomie permettant de couvrir une utilisation typique de deux à trois jours.

Le test de cinq mois, mené entre mars et août 2025, a montré que l'utilisation d'une voiture électrique sans wallbox privée est techniquement possible, mais qu'elle exige une planification importante et peut entraîner des coûts élevés. Une autonomie suffisante est recommandée, tout comme une architecture 800 V du véhicule électrique afin de permettre des puissances de recharge rapides. Il faut toutefois noter que les résultats ne sont pas représentatifs de tous les véhicules. De manière générale, le TCS demande une meilleure



transparence des prix aux stations de recharge. Le prix du kWh devrait être connu avant même de se rendre à la borne de recharge.

Contact

Jordan Girod, porte-parole du TCS

Tél. 058 827 27 26 | 076 367 25 33 | jordan.girod@tcs.ch

www.pressesets.ch, [www.flickr.com](https://www.flickr.com/photos/tcs/)

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 22 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 la sécurité routière en Suisse en développant des outils pédagogiques, des campagnes de sensibilisation et de prévention, en testant les infrastructures de mobilité et en conseillant 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 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 40'000 utilisateurs. Le TCS est cosignataire de la feuille de route mobilité électrique 2025.