

Avril 2026

**En Suisse, la micromobilité partagée ne pose actuellement aucun problème de sécurité qui pourrait justifier une obligation de porter un casque, d'immatriculation ou d'assurance.**

De nouvelles règles relatives à la mobilité douce sont entrées en vigueur en Suisse en juillet 2025 seulement, assimilant les vélos électriques, les vélos cargo électriques, les trottinettes électriques et autres véhicules similaires pouvant atteindre 25 km/h au maximum à la catégorie des « cyclomoteurs légers », pour laquelle le port du casque n'est pas obligatoire. Malgré cela, le conseiller national Matthias Jauslin (PVL) a déposé en septembre 2025 la motion [25.3995](#) « Port du casque et permis de conduire obligatoires pour les scooters électriques et autres véhicules tendance ». En janvier 2026, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a ensuite adopté la motion [26.3010](#) sur le même sujet. Cette dernière sera votée au Conseil national le 30 avril 2026 lors de leur session spéciale.

En octobre 2025, la Swiss Alliance for Collaborative Mobility (CHACOMO) a déjà exposé dans une prise de position à ce sujet, pourquoi les mesures proposées dans la motion ne rendent pas la micromobilité plus sûre, mais nuisent au contraire à la transition vers une mobilité durable et freinent les innovations en matière de transport en Suisse.

Avec cet argumentaire, la faitière souligne son rejet de cette motion et répond de manière résolue aux prétendus arguments de sécurité routière avancés par les partisans du port du casque obligatoire.

- 1. L'obligation du port du casque pour les véhicules électriques légers lents aboutirait à une "mise sous casque" imposée à l'ensemble des usagers de la mobilité douce !** Les interventions parlementaires récurrentes en faveur d'une obligation du port du casque **à vélo** des dernières décennies en Suisse ont toutes échoué pour de nombreuses et bonnes raisons. Les mêmes raisons valables s'opposent à l'introduction d'une obligation de porter un casque **pour les véhicules électriques légers** circulant à une vitesse maximale de 25 km/h. Une diminution du nombre d'utilisateurs de vélos électriques et de trottinettes électriques entraînerait une augmentation du trafic automobile, des embouteillages et des émissions.
- 2. Les mesures de sécurité routière efficaces ne reposent pas sur des anecdotes et des déclarations populistes !** Seul un travail de sécurité routière fondé sur des données factuelles garantit le succès de la prévention et l'acceptation par le public, en particulier lorsqu'il s'agit de la sécurité de nouveaux types de véhicules et de nouveaux modèles d'utilisation. À ce jour, les données sur les accidents impliquant des véhicules électriques légers sont insuffisantes, et les données disponibles après l'introduction de la nouvelle législation suisse en juillet 2025 sont incomplètes et ambiguës. [Les dernières données agrégées sur les incidents de Micro-Mobility](#)

[for Europe \(MMfE\)](#) montrent que, par rapport au nombre de kilomètres parcourus, le risque de blessure lié aux trottinettes électriques en libre-service a même diminué de 19,9 % par million de kilomètres entre 2021 et 2025 ! Pour les vélos électriques en libre-service, le nombre de blessures par million de trajets a diminué de 18,4 % par rapport à 2024. Les données disponibles à ce jour ne plaident guère en faveur de la nécessité absolue, de l'absence d'alternative et de l'efficacité d'une obligation de port du casque pour tous les véhicules électriques légers. Il est indispensable de disposer de données sur des périodes plus longues et de mener une discussion plus approfondie sur la prévention, avant de conclure sur une obligation générale du port du casque. Une obligation générale du port du casque ne tient pas compte de la grande variabilité des risques liés à la circulation.

3. **Le port du casque rend le trajet individuel plus sûr ; cependant, l'introduction d'une obligation de porter le casque rend la circulation globalement moins sûre !** Tous les prestataires de micromobilité membres de l'association CHACOMO encouragent le port du casque et le recommandent vivement à leurs utilisateurs. Des études montrent que l'obligation du port du casque, quant à elle, ne réduit que légèrement les blessures à la tête, mais diminue sensiblement le nombre d'usagers du vélo. Là où il y a moins d'usagers de vélos et de trottinettes notamment électriques, les voitures dominant davantage et la circulation devient globalement moins sûre. Grâce à l'effet « *Safety by Numbers* », la sécurité s'améliore pour tous les utilisateurs de trottinettes et de vélos, qu'ils soient électriques ou non : plus le nombre d'utilisateurs augmente, plus les automobilistes se montrent prudents. Les trottinettes rendent la route plus sûre pour les vélos, et inversement. Une obligation légale de porter un casque réduirait considérablement l'utilisation des vélos et des trottinettes et, paradoxalement, détériorerait ainsi la sécurité routière des usagers restants, même de ceux qui portent un casque.
4. **Une obligation générale de porter un casque pour tous les types de véhicules électriques légers va à l'encontre d'une transition vers une mobilité respectueuse des ressources et favorisant l'activité physique, et réduit la qualité de vie dans les villes et communes suisses !** Une obligation légale de porter un casque entraîne une chute drastique de l'utilisation des vélos électriques et trottinettes électriques en libre-service : en Australie et au Danemark, par exemple, celle-ci a diminué respectivement de 60 % et 70 %. Parallèlement, une commission d'experts danoise a constaté que le nombre d'accidents était resté stable suite à l'entrée en vigueur de l'obligation du port du casque pour les trottinettes électriques au Danemark en 2022. Une évolution similaire serait à craindre en Suisse et irait à l'encontre des objectifs fédéraux en matière de transport et de climat.
5. **L'obligation du port du casque et les débats récurrents à ce sujet ne font que détourner l'attention de la nécessité urgente de mettre en place des mesures de sécurité routière plus efficaces !** Le facteur de sécurité le plus important est l'infrastructure. La situation actuellement exemplaire en Suisse le montre bien : seuls un développement à grande échelle de pistes cyclables sûres et séparées du trafic, une réduction des limitations de vitesse sur les voies de circulation en milieu urbain et des mesures visant à modifier la répartition modale en faveur de la mobilité active permettent d'améliorer la sécurité de tous les usagers de la route. Ainsi, des incitations supplémentaires pour le passage à des formes de mobilité durables telles que les vélos électriques ou les trottinettes électriques sont créées. Une obligation du port du casque

n'empêche pas les accidents ; une meilleure infrastructure, en revanche, oui. Une analyse de tous les accidents signalés à la police dans 93 villes européennes a démontré qu'une infrastructure bien développée contribue de manière significative à la sécurité de tous les usagers de la route. Dans ces villes, l'introduction de trottinettes électriques en libre-service n'a pas entraîné d'augmentation du nombre d'accidents. Les ressources publiques consacrées à la politique en matière de sécurité routière devraient être utilisées efficacement et allouées là où elles ont le plus d'impact.

- 6. L'obligation du port du casque va à l'encontre de la réalité vécue par les utilisateurs et leur impose un modèle de location voué à l'échec, quand bien même ils portent déjà leur propre casque !** Les services de mobilité partagés sont généralement utilisés de manière spontanée et flexible, par exemple pour se rendre à l'arrêt de transports publics le plus proche ou pour des rendez-vous de dernière minute. Cette utilisation ponctuelle est une caractéristique centrale et un avantage essentiel des services de mobilité partagée, que l'obligation du port du casque rend impossible. Les projets pilotes visant à intégrer des casques dans la mobilité partagée ont tous échoué en raison de préoccupations d'hygiène, de vols, de vandalisme et de coûts d'entretien élevés. L'acceptation des « casques communautaires » par les utilisateurs est pratiquement nulle. En Suisse, la responsabilité individuelle fonctionne : le taux de port volontaire du casque est très élevé, atteignant près de **60 %** pour les vélos et **70 %** pour les vélos électriques jusqu'à 25 km/h ; avec une tendance à la hausse.
- 7. L'excès de zèle réglementaire nuit à la sécurité routière et aux entreprises !** Les changements législatifs tels que l'obligation du port du casque ont un impact direct sur les décisions commerciales des prestataires de mobilité partagée, notamment en matière d'investissements, de planification de flotte ou d'expansion sur le marché. Pour un pôle économique innovant, il est essentiel que les entreprises puissent compter sur des conditions cadres stables et ne soient pas confrontées chaque année à un changement fondamental du cadre légal. La sécurité de planification est une condition préalable essentielle à l'investissement et à l'innovation, en particulier dans un segment de marché aussi dynamique que celui de la mobilité partagée.
- 8. Dans une Suisse libérale, la raison, la responsabilité individuelle et l'autonomie sont gages de sécurité accrue ; les règles et interdictions imposées suscitent une résistance et sapent l'engagement général de la société dans le domaine de la sécurité routière !** Grâce à des campagnes efficaces, le taux du port volontaire du casque dans le sport et la circulation en Suisse se maintient déjà à un niveau élevé, par exemple à **70 %** pour les vélos électriques roulant à moins de 25 km/h. Pour le ski, il dépasse même 95 %, bien qu'il n'y ait pas d'obligation de porter un casque. En revanche, dans les pays où le port du casque à vélo est obligatoire (par exemple en Australie et au Danemark), on ne constate pas de réduction significative des traumatismes crâniens graves, mais une baisse massive de la pratique du vélo, en particulier chez les enfants. La Suisse mise traditionnellement sur la responsabilité individuelle ; une obligation générale constituerait une ingérence exceptionnellement forte.

Contact :

Dr. Jörg Beckmann, Vice-président CHACOMO ; +41 79 619 79 80; [info@chacomo.ch](mailto:info@chacomo.ch)

Dr. Anna Ludwig, Direction ; +41 79 813 13 66; [info@chacomo.ch](mailto:info@chacomo.ch)