

Berne, le 1^{er} octobre 2025

Une éventuelle obligation du port du casque ne rendrait pas la micromobilité plus sûre, mais compromettrait une transition vers la mobilité durable et nuirait à l'économie suisse.

À intervalles réguliers, différents groupes d'intérêt au sein des pouvoirs exécutif et législatif suisses tentent d'imposer le port obligatoire du casque généralisé pour les nouveaux moyens de micromobilité. L'exemple en date le plus récent est la motion [25.3995](#) du conseiller national Matthias Jauslin (PVL) «Port du casque obligatoire et permis de conduire pour les trottinettes électriques et autres véhicules similaires».

Compte tenu du fait que le Conseil fédéral a récemment arrêté de nouvelles règles pour la mobilité douce sur la base de connaissances scientifiques et d'un large soutien de la société, une «nouvelle réglementation» ne semblerait guère aller dans le sens de la sécurité juridique. C'est pourquoi la «Swiss Alliance for Collaborative Mobility» (CHACOMO) prend position dès à présent sur ce sujet: d'une part, bien sûr, pour représenter les intérêts économiques de ses membres, mais d'autre part, aussi et surtout pour protéger les acquis sociétaux liés au développement de nouvelles solutions de mobilité durables sur le marché.

Bien que de nouvelles règles relatives à la mobilité douce soient entrées en vigueur en juillet 2025 seulement – règles selon lesquelles les vélos électriques, vélos cargo, scooters électriques, trottinettes électriques et autres véhicules similaires atteignant 25 km/h maximum relèvent tous de la catégorie des «cyclomoteurs légers» et peuvent donc être utilisés sans port du casque obligatoire – cette motion rouvre un débat ancien et en réalité déjà clos. Elle risque ainsi de réduire à néant les avancées en matière de durabilité écologique, économique et sociale offertes par la nouvelle micromobilité, en exigeant un «reclassement» des cyclomoteurs lents et légers dans la catégorie des «cyclomoteurs rapides». Cela ne créerait pas seulement de nouvelles barrières d'utilisation disproportionnées, comme l'obligation du port du casque, du permis de conduire et d'une assurance pour les quelque 2 millions d'utilisateurs en Suisse, mais elle signerait aussi la fin économique des fournisseurs de micromobilité partagée en Suisse.

Lorsque de nouvelles réglementations utiles, au service d'une mobilité sûre et respectueuse des ressources, sont annulées après si peu de temps et sans raisons empiriques claires ou scientifiquement vérifiables, les acteurs du marché suisse de la mobilité perdent non seulement leur base commerciale, mais aussi une condition importante pour une utilisation quotidienne pratique et spontanée des moyens de transport lents de la mobilité douce, qu'ils soient à assistance électrique ou fonctionnant à la seule force musculaire – *sans obligation de porter un casque, d'avoir un permis de conduire et une assurance*.

Afin de nous épargner de nouveaux débats réglementaires fastidieux et d'éviter des mesures discutables menant à une nouvelle réglementation écologiquement absurde, socialement contestable et hostile à l'économie, l'association professionnelle nationale CHACOMO liste ici les principaux arguments expliquant pourquoi, en Suisse aussi, ce coup de frein imposé à la mobilité

douce et une «quasi-interdiction» des offres de partage entraînent un préjudice économique et social:

- Une obligation légale du port du casque entraînerait une chute drastique de l'utilisation des vélos et trottinettes électriques: en Australie et au Danemark, par exemple, elle a baissé de 60% et 70% respectivement. Une évolution similaire serait à craindre en Suisse et serait en contradiction avec les objectifs de la Confédération en matière de transport et de climat.
- Une obligation légale du port du casque entraînerait une forte baisse de l'utilisation des services de partage et mettrait ainsi en péril la base économique de tout un secteur qui a contribué de manière significative à la croissance de la micromobilité ces dernières années.
- Grâce à l'effet «safety by numbers», plus il y a de personnes qui se déplacent à vélo ou en trottinette électrique, plus l'usage de ces moyens de transport sera sûr pour toutes et tous. Une obligation légale du port du casque réduirait considérablement leur utilisation et, paradoxalement, détériorerait également la sécurité routière des usagers subsistants, y compris ceux qui portent un casque.
- La situation actuelle exemplaire en Suisse le montre justement: seuls un développement à grande échelle de pistes cyclables sécurisées et séparées, l'abaissement des limitations de vitesse pour les voitures et la diminution du trafic individuel motorisé permettent d'améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers et usagères de la route et incitent au passage à des formes de mobilité durables comme le vélo ou la trottinette électrique.

Contact:

Jörg Beckmann, vice-président CHACOMO; +41 79 619 79 80; info@chacomo.ch